

Gazzetta ufficiale

L 127

dell'Unione europea



Edizione
in lingua italiana

Legislazione

57° anno
29 aprile 2014

Sommario

I Atti legislativi

DIRETTIVE

- ★ **Direttiva 2014/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, sul ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative degli Stati membri relative alla lavorazione, alla presentazione e alla vendita dei prodotti del tabacco e dei prodotti correlati e che abroga la direttiva 2001/37/CE ⁽¹⁾** 1
- ★ **Direttiva 2014/42/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, relativa al congelamento e alla confisca dei beni strumentali e dei proventi da reato nell'Unione europea** 39
- ★ **Direttiva 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e recante abrogazione della direttiva 2009/40/CE ⁽¹⁾** 51
- ★ **Direttiva 2014/46/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, che modifica la direttiva 1999/37/CE del Consiglio, relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli** 129
- ★ **Direttiva 2014/47/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione e che abroga la direttiva 2000/30/CE ⁽¹⁾** 134

⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE

Gli atti i cui titoli sono stampati in caratteri chiari appartengono alla gestione corrente. Essi sono adottati nel quadro della politica agricola e hanno generalmente una durata di validità limitata.

I titoli degli altri atti sono stampati in grassetto e preceduti da un asterisco.

I

(Atti legislativi)

DIRETTIVE

DIRETTIVA 2014/40/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 3 aprile 2014

sul ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative degli Stati membri relative alla lavorazione, alla presentazione e alla vendita dei prodotti del tabacco e dei prodotti correlati e che abroga la direttiva 2001/37/CE

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 53, paragrafo 1 e gli articoli 62 e 114,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,visto il parere del Comitato delle regioni ⁽²⁾,deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ⁽³⁾,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 2001/37/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁴⁾ stabilisce norme in materia di prodotti del tabacco a livello dell'Unione. Al fine di tener conto degli sviluppi scientifici, internazionali e di mercato sarebbero necessarie modifiche sostanziali di tale direttiva, che dovrebbe pertanto essere abrogata e sostituita da una nuova direttiva.
- (2) Nelle relazioni del 2005 e del 2007 sull'attuazione sulla direttiva 2001/37/CE, la Commissione ha individuato i settori nei quali si riteneva utile un ulteriore intervento per il buon funzionamento del mercato interno. Nel 2008 e 2010 il comitato scientifico sui rischi sanitari emergenti e recentemente identificati (CSRSEI) ha fornito alla Commissione pareri scientifici sui prodotti del tabacco non da fumo e sugli additivi del tabacco. Nel 2010 si è svolta un'ampia consultazione dei soggetti interessati, seguita da consultazioni mirate degli *stakeholder* e accompagnata da studi realizzati da consulenti esterni. Gli Stati membri sono stati consultati nel corso dell'intero iter. Il Parlamento europeo e il Consiglio hanno ripetutamente invitato la Commissione a rivedere e aggiornare la direttiva 2001/37/CE.
- (3) In alcuni ambiti disciplinati dalla direttiva 2001/37/CE gli Stati membri non possono, di fatto o di diritto, adeguare efficacemente la loro legislazione ai nuovi sviluppi. Questo vale in particolare per le norme in materia di etichettatura in quanto agli Stati membri non è stato consentito di ingrandire le dimensioni delle avvertenze relative alla salute, modificarne la collocazione su una singola confezione («confezione unitaria») o sostituire le avvertenze fuorvianti sui livelli di emissioni di catrame, nicotina e monossido di carbonio.

⁽¹⁾ GU C 327 del 12.11.2013, pag. 65.

⁽²⁾ GU C 280 del 27.9.2013, pag. 57.

⁽³⁾ Posizione del Parlamento europeo del 26 febbraio 2014 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 14 marzo 2014.

⁽⁴⁾ Direttiva 2001/37/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 giugno 2001, sul ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative degli Stati membri relative alla lavorazione, alla presentazione e alla vendita dei prodotti del tabacco (GU L 194 del 18.7.2001, pag. 26).

- (4) In altri settori sussistono ancora differenze sostanziali tra le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative degli Stati membri relative alla lavorazione, presentazione e vendita dei prodotti del tabacco e dei prodotti correlati, che ostacolano il regolare funzionamento del mercato interno. Tenuto conto degli sviluppi scientifici, internazionali e di mercato, queste differenze sono destinate ad accentuarsi. Ciò vale anche per le sigarette elettroniche ed i contenitori di liquido di ricarica per le sigarette elettroniche («contenitori di liquido di ricarica»), per i prodotti da fumo a base di erbe, per gli ingredienti e le emissioni dei prodotti del tabacco, per alcuni aspetti che riguardano l'etichettatura e il confezionamento e per le vendite a distanza transfrontaliere dei prodotti del tabacco.
- (5) Tali ostacoli dovrebbero essere eliminati e per questo si deve procedere a un ulteriore ravvicinamento delle norme relative alla lavorazione, presentazione e vendita dei prodotti del tabacco e dei prodotti correlati.
- (6) Le dimensioni del mercato interno dei prodotti del tabacco e dei prodotti correlati, la tendenza crescente dei fabbricanti di prodotti del tabacco a concentrare la produzione per l'intera Unione solo in un piccolo numero di impianti nell'Unione e i conseguenti scambi transfrontalieri significativi dei prodotti del tabacco e dei prodotti correlati richiedono un intervento legislativo più incisivo a livello dell'Unione piuttosto che a livello nazionale per il regolare funzionamento del mercato interno.
- (7) L'intervento legislativo a livello dell'Unione è necessario anche per dare attuazione alla convenzione quadro dell'OMS per la lotta al tabagismo («FCTC»), del maggio del 2003, le cui disposizioni sono vincolanti per l'Unione e i suoi Stati membri. Le disposizioni della FCTC sulla regolamentazione della composizione dei prodotti del tabacco, sulla regolamentazione delle informazioni che devono figurare sui prodotti del tabacco, sul confezionamento e l'etichettatura dei prodotti del tabacco, sulla pubblicità e sul commercio illecito dei prodotti del tabacco sono particolarmente rilevanti. Nel corso di varie conferenze, le parti della FCTC, compresi l'Unione e gli Stati membri, hanno adottato per consenso una serie di linee guida per l'attuazione delle disposizioni della FCTC.
- (8) In conformità dell'articolo 114, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), per le proposte legislative occorre basarsi su un livello di protezione della salute elevato, tenuto conto in particolare degli eventuali nuovi sviluppi fondati su riscontri scientifici. I prodotti del tabacco non sono una merce comune e, in ragione degli effetti particolarmente dannosi del tabacco sulla salute umana, la protezione della salute merita un'attenzione particolare, soprattutto per ridurre la diffusione del fumo tra i giovani.
- (9) È necessario stabilire un certo numero di nuove definizioni per assicurare che la presente direttiva sia uniformemente applicata dagli Stati membri. Quando obblighi diversi imposti dalla presente direttiva si applicano a categorie diverse di prodotto e il prodotto interessato rientra in più di una categoria (ad es. tabacco da pipa, tabacco da arrotolare), si dovrebbero applicare gli obblighi più rigorosi.
- (10) La direttiva 2001/37/CE ha stabilito limiti massimi relativi al tenore in catrame, nicotina e monossido di carbonio delle sigarette che dovrebbero applicarsi anche alle sigarette esportate dall'Unione. Tali limiti massimi e tale impostazione restano validi.
- (11) Per misurare il tenore in catrame, nicotina e monossido di carbonio delle sigarette («livelli di emissioni»), è opportuno fare riferimento alle pertinenti norme ISO riconosciute a livello internazionale. Si dovrebbe evitare che l'industria del tabacco possa influenzare il procedimento di verifica della misurazione di tale tenore, facendo ricorso a laboratori indipendenti, compresi i laboratori di Stato. Gli Stati membri dovrebbero potersi avvalere di laboratori situati in altri Stati membri dell'Unione. Per altre emissioni dei prodotti del tabacco non esistono norme o test concordati a livello internazionale per quantificarne i livelli massimi. Gli sforzi in corso a livello internazionale per mettere a punto tali norme o test dovrebbero essere incoraggiati.
- (12) Per quanto concerne la fissazione dei livelli massimi di emissioni, in una fase successiva potrebbe risultare necessario e opportuno ridurre i livelli massimi di emissioni di catrame, nicotina e monossido di carbonio o fissare livelli massimi di altre emissioni dei prodotti del tabacco, tenendo conto della loro tossicità o della loro capacità di indurre dipendenza.

- (13) Per esercitare le loro competenze di regolamentazione, gli Stati membri e la Commissione hanno bisogno di informazioni complete sugli ingredienti e sulle emissioni dei prodotti del tabacco in modo da valutare l'attrattiva, la capacità di indurre dipendenza e la tossicità dei prodotti del tabacco, nonché i rischi per la salute associati al consumo di tali prodotti. A tal fine è opportuno rafforzare gli obblighi vigenti in materia di segnalazione degli ingredienti e delle emissioni. Si dovrebbero prevedere ulteriori obblighi rafforzati in materia di segnalazione per gli additivi inclusi in un elenco prioritario al fine di valutarne, tra l'altro, la tossicità, la capacità di indurre dipendenza e le proprietà cancerogene, mutagene o tossiche per la riproduzione («proprietà CMR»), anche in forma combusta. Si dovrebbe limitare nella misura del possibile l'onere di tali obblighi rafforzati in materia di segnalazione gravanti sulle PMI. Si ritiene che tali obblighi in materia di segnalazione siano coerenti con l'obbligo che incombe all'Unione di garantire un livello elevato di protezione della salute umana.
- (14) Dati i divergenti formati di segnalazione utilizzati, secondo la pratica attuale, risulta difficile per i fabbricanti e gli importatori adempiere gli obblighi di segnalazione e gravoso per gli Stati membri e la Commissione confrontare, analizzare le informazioni ricevute e trarre le relative conclusioni. È opportuno pertanto disporre di un unico formato obbligatorio per la segnalazione degli ingredienti e delle emissioni. Nell'interesse della popolazione, si dovrebbe garantire che le informazioni sui prodotti siano facilmente disponibili, garantendo nel contempo che i segreti commerciali dei fabbricanti di prodotti del tabacco siano adeguatamente presi in considerazione. Si dovrebbe tener conto dei sistemi per la segnalazione degli ingredienti già esistenti.
- (15) L'assenza di un approccio armonizzato in materia di regolamentazione degli ingredienti dei prodotti del tabacco incide sul buon funzionamento del mercato interno e ha effetti negativi sulla libera circolazione delle merci nell'Unione. Alcuni Stati membri hanno adottato disposizioni legislative o concluso accordi vincolanti con l'industria che autorizzano o vietano determinati ingredienti. Ne consegue che alcuni ingredienti siano regolamentati in taluni Stati membri, ma non in altri. Gli Stati membri seguono inoltre impostazioni diverse per quanto concerne gli additivi nei filtri delle sigarette e gli additivi coloranti del fumo del tabacco. In assenza di armonizzazione, gli ostacoli al regolare funzionamento del mercato interno sono destinati ad aumentare nei prossimi anni, tenendo conto dell'attuazione della FCTC e delle pertinenti linee guida FCTC nell'ambito dell'Unione e alla luce dell'esperienza acquisita in altri ordinamenti al di fuori dell'Unione. Le linee guida FCTC sulla regolamentazione della composizione dei prodotti del tabacco e sulla regolamentazione delle informazioni che devono figurare sui prodotti del tabacco sollecitano, in particolare, l'eliminazione degli ingredienti che migliorano la gradevolezza, creano l'impressione che i prodotti del tabacco producano benefici per la salute, presentano una connotazione di energia e di vitalità o hanno proprietà coloranti.
- (16) Una regolamentazione divergente è ancora più probabile per i prodotti del tabacco con un aroma caratterizzante diverso da quello del tabacco, i quali potrebbero facilitare l'iniziazione al consumo del tabacco o incidere sui modelli di consumo. Dovrebbero essere evitate le misure che introducono differenze di trattamento ingiustificate tra i diversi tipi di sigarette aromatizzate. Tuttavia i prodotti con aromi caratterizzanti con volume delle vendite più elevato dovrebbero essere progressivamente eliminati in un arco di tempo più ampio per lasciare ai consumatori un lasso di tempo adeguato per passare ad altri prodotti.
- (17) Il divieto di prodotti del tabacco con aromi caratterizzanti non preclude l'impiego di singoli additivi, bensì impone ai fabbricanti di ridurre l'additivo o la combinazione di additivi in modo che questi non conferiscano più un aroma caratterizzante. Si dovrebbe consentire l'uso degli additivi necessari alla lavorazione dei prodotti del tabacco, ad esempio lo zucchero per sostituire quello perduto durante il processo di cura, purché essi non diano luogo a un aroma caratterizzante o accrescano la capacità di indurre dipendenza, la tossicità o le proprietà CMR del prodotto. Un gruppo consultivo europeo indipendente dovrebbe coadiuvare tale processo decisionale. L'applicazione della presente direttiva non dovrebbe condurre a discriminazioni tra le diverse varietà di tabacco, né impedire la differenziazione dei prodotti.
- (18) Alcuni additivi vengono utilizzati per creare l'impressione che i prodotti del tabacco producano benefici per la salute, comportino minori rischi per la salute o migliorino lo stato di vigilanza e le prestazioni fisiche. Questi additivi e gli additivi che hanno proprietà CMR sotto forma incombusta dovrebbero essere vietati per garantire norme uniformi nell'ambito dell'Unione e un livello elevato di protezione della salute umana. È opportuno vietare anche gli additivi che aumentano la capacità di indurre dipendenza e la tossicità.

- (19) Dato che la presente direttiva è incentrata sui giovani, per i prodotti del tabacco diversi dalle sigarette e dal tabacco da arrotolare si dovrebbe prevedere un'esenzione da alcune prescrizioni relative agli ingredienti fino al momento in cui non intervenga un mutamento sostanziale della situazione in termini di volume delle vendite o di modelli di consumo tra i giovani.
- (20) Dato il divieto generale di vendita del tabacco per uso orale nell'Unione, la regolamentazione degli ingredienti del tabacco per uso orale, che richiede una profonda conoscenza delle caratteristiche specifiche di tale prodotto e dei suoi modelli di consumo, dovrebbe rimanere, conformemente al principio di sussidiarietà, di competenza della Svezia, dove la vendita di tale prodotto è consentita a norma dell'articolo 151 dell'atto di adesione dell'Austria, della Finlandia e della Svezia.
- (21) Conformemente agli obiettivi della presente direttiva, vale a dire agevolare il regolare funzionamento del mercato interno dei prodotti del tabacco e dei prodotti correlati sulla base di un livello elevato di protezione della salute, soprattutto per i giovani, ed alla raccomandazione 2003/54/CE ⁽¹⁾, gli Stati membri dovrebbero essere incoraggiati ad impedire la vendita di tali prodotti a bambini e adolescenti tramite l'adozione di misure appropriate che stabiliscano limiti di età e li facciano rispettare.
- (22) Sussistono ancora disparità tra le disposizioni nazionali in materia di etichettatura dei prodotti del tabacco, in particolare per quanto concerne l'uso di avvertenze combinate relative alla salute costituite da un'immagine e da testo, le informazioni circa i servizi per smettere di fumare e gli elementi promozionali nelle o sulle confezioni unitarie.
- (23) Tali disparità possono ostacolare gli scambi e il regolare funzionamento del mercato interno dei prodotti del tabacco e devono pertanto essere eliminate. Inoltre è possibile che in alcuni Stati membri i consumatori siano informati in merito ai rischi per la salute dei prodotti del tabacco meglio che in altri Stati membri. Senza un'ulteriore azione a livello dell'Unione, le attuali disparità rischiano di accentuarsi nei prossimi anni.
- (24) È anche necessario adeguare le disposizioni in materia di etichettatura per allineare le norme che si applicano a livello di Unione all'evoluzione internazionale. Le linee guida FCTC sul confezionamento e l'etichettatura dei prodotti del tabacco, ad esempio, sollecitano avvertenze illustrate di grandi dimensioni su entrambe le principali superfici visibili, informazioni obbligatorie sulla disassuefazione dal fumo e norme rigorose sulle informazioni ingannevoli. Le disposizioni relative alle informazioni ingannevoli integreranno il divieto generale delle pratiche commerciali ingannevoli delle imprese nei confronti dei consumatori stabilito dalla direttiva 2005/29/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾.

È possibile che gli Stati membri che usano bolli fiscali o marchi di identificazione nazionale a fini fiscali sul confezionamento dei prodotti del tabacco debbano, in alcuni casi, disporre che tali bolli o marchi siano riposizionati per poter collocare le avvertenze combinate relative alla salute nella parte superiore delle principali superfici visibili, in linea con la presente direttiva e con le linee guida della FCTC. Dovrebbero essere introdotte disposizioni transitorie per consentire agli Stati membri per mantenere i bolli fiscali o i marchi di identificazione nazionali utilizzati a fini fiscali nella parte superiore della confezione unitaria per un certo periodo dopo il recepimento della presente direttiva.

- (25) Anche le disposizioni in materia di etichettatura dovrebbero essere adeguate in funzione dei nuovi dati scientifici. Ad esempio, per le confezioni unitarie di sigarette l'indicazione dei livelli di emissioni di catrame, nicotina e monossido di carbonio si è dimostrata fuorviante, in quanto induce i consumatori a credere che alcune sigarette siano meno dannose di altre. I dati rivelano anche che le avvertenze combinate relative alla salute di grandi dimensioni comprendenti un'avvertenza testuale e una fotografia a colori corrispondente sono più efficaci delle mere avvertenze testuali. Di conseguenza le avvertenze combinate relative alla salute dovrebbero diventare obbligatorie in tutta l'Unione e coprire parti visibili e rilevanti della superficie della confezione unitaria. Si dovrebbero stabilire dimensioni minime per tutte le avvertenze relative alla salute in modo che siano visibili ed efficaci.

⁽¹⁾ Raccomandazione del Consiglio 2003/54/CE, del 2 dicembre 2002, sulla prevenzione del fumo e su iniziative per rafforzare la lotta contro il tabagismo (GU L 22 del 25.1.2003, pag. 31).

⁽²⁾ Direttiva 2005/29/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2005, relativa alle pratiche commerciali sleali tra imprese e consumatori nel mercato interno e che modifica la direttiva 84/450/CEE del Consiglio e le direttive 97/7/CE, 98/27/CE e 2002/65/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CE) n. 2006/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio («direttiva sulle pratiche commerciali sleali») (GU L 149 dell'11.6.2005, pag. 22).

- (26) Per i prodotti del tabacco da fumo, che non siano sigarette e tabacco da arrotolare, consumati principalmente da consumatori meno giovani e da fasce limitate della popolazione, dovrebbe essere possibile continuare a prevedere un'esenzione da alcune prescrizioni in materia di etichettatura fino al momento in cui non intervenga un mutamento sostanziale della situazione in termini di volume delle vendite o di modelli di consumo tra i giovani. L'etichettatura di questi altri prodotti del tabacco dovrebbe seguire norme che siano specifiche per tali prodotti. Si dovrebbe garantire la visibilità delle avvertenze relative alla salute sui prodotti del tabacco non da fumo. Le avvertenze relative alla salute dovrebbero quindi essere apposte sulle due superfici principali della confezione dei prodotti del tabacco non da fumo. Per quanto riguarda il tabacco per pipa ad acqua, spesso percepito come meno dannoso dei prodotti del tabacco da fumo tradizionali, dovrebbe applicarsi tutta la disciplina sull'etichettatura, onde evitare che i consumatori siano indotti in errore.
- (27) I prodotti del tabacco o la loro confezione potrebbero indurre in errore i consumatori, in particolare i giovani, ove lasciassero intendere che tali prodotti siano meno nocivi. Questo vale, ad esempio, per alcune diciture o caratteristiche utilizzate, come le parole «a basso tenore di catrame», «light», «ultra-light», «mild», «naturale», «biologico», «senza additivi», «senza aromi» o «slim», o taluni nomi, immagini ed elementi figurativi o altri segni. Altri elementi fuorvianti potrebbero comprendere, tra l'altro, inserti o altri componenti aggiuntivi, quali le etichette permanenti, gli adesivi, gli inserti incollati, i «grattini» e le fascette, o essere collegati alla forma del prodotto del tabacco in sé. Talune confezioni e gli stessi prodotti del tabacco potrebbero ingannare i consumatori anche suggerendo benefici in termini di perdita di peso, sex appeal, status sociale, vita sociale o qualità quali la femminilità, la mascolinità o l'eleganza. Analogamente potrebbero essere la dimensione e l'aspetto delle singole sigarette a indurre in errore il consumatore creando l'impressione che siano meno nocive. Né le confezioni unitarie dei prodotti del tabacco né il loro imballaggio esterno dovrebbero includere buoni, offerte di sconto, offerta di distribuzione gratuita, di promozione due per uno o altre offerte analoghe che potrebbero far intravedere ai consumatori vantaggi economici incoraggiandoli così ad acquistare quei prodotti del tabacco.
- (28) Per garantire l'integrità e la visibilità delle avvertenze relative alla salute e la loro massima efficacia, si dovrebbero stabilire norme riguardanti le dimensioni delle avvertenze relative alla salute e alcuni aspetti delle confezioni unitarie dei prodotti del tabacco, compresi la forma e il meccanismo di apertura. Ove sia prescritta una forma parallelepipedica per una confezione unitaria, dovrebbero essere considerati ammissibili spigoli arrotondati o smussati purché l'avvertenza relativa alla salute copra una superficie equivalente a quella che essa occupa su un pacchetto unitario senza spigoli. Gli Stati membri applicano norme diverse per quanto concerne il numero minimo di sigarette per pacchetto unitario. Queste norme dovrebbero essere uniformate in modo da garantire la libera circolazione dei prodotti interessati.
- (29) Quantitativi significativi di prodotti illeciti che non soddisfano i requisiti della direttiva 2001/37/CE sono immessi sul mercato e ci sono segnali di un loro possibile incremento. Tali prodotti illeciti pregiudicano la libera circolazione dei prodotti conformi e compromettono la tutela prevista dalla legislazione in materia di lotta al tabagismo. Inoltre la FCTC richiede all'Unione di contrastare i prodotti illeciti del tabacco, compresi quelli importati illecitamente nell'Unione, nel quadro di una politica complessiva dell'Unione di lotta al tabagismo. Si dovrebbe pertanto prevedere una marcatura univoca e caratteristiche di sicurezza delle confezioni unitarie dei prodotti del tabacco e la registrazione di tutti i trasferimenti in modo da consentire la tracciabilità e la rintracciabilità di tali prodotti nell'ambito dell'Unione e monitorare e migliorare la loro conformità alla presente direttiva. Si dovrebbe inoltre prevedere l'introduzione di caratteristiche di sicurezza che facilitino la verifica dell'autenticità dei prodotti del tabacco.
- (30) È opportuno mettere a punto un sistema interoperabile di tracciabilità e rintracciabilità e caratteristiche di sicurezza comuni a livello di Unione. Inizialmente il sistema di tracciabilità e rintracciabilità e gli elementi di sicurezza dovrebbero essere applicati solo alle sigarette e al tabacco da arrotolare. Ciò consentirebbe ai fabbricanti degli altri prodotti del tabacco di trarre profitto dall'esperienza acquisita prima che il sistema di tracciabilità e rintracciabilità e gli elementi di sicurezza diventino applicabili a tali altri prodotti.
- (31) Per garantire indipendenza e trasparenza del sistema di tracciabilità e rintracciabilità, i fabbricanti di prodotti del tabacco dovrebbero concludere contratti di archiviazione dei dati con soggetti terzi indipendenti. La Commissione dovrebbe approvare l'idoneità di tali soggetti terzi indipendenti e un revisore esterno indipendente dovrebbe controllare le loro attività. I dati riguardanti il sistema di tracciabilità e rintracciabilità dovrebbero essere mantenuti distinti dagli altri dati aziendali ed essere sotto il controllo permanente delle autorità competenti degli Stati membri e della Commissione, che dovrebbero potervi avere accesso in ogni momento.

- (32) La direttiva 89/622/CEE del Consiglio ⁽¹⁾ ha vietato la vendita negli Stati membri di taluni tabacchi per uso orale e la direttiva 2001/37/CE ha riconfermato tale divieto. L'articolo 151 dell'atto di adesione dell'Austria, della Finlandia e della Svezia ha concesso alla Svezia una deroga al divieto. È opportuno mantenere il divieto della vendita del tabacco per uso orale onde evitare l'introduzione nell'Unione (ad eccezione della Svezia) di un prodotto che induce dipendenza e produce effetti nocivi per la salute. Per gli altri prodotti del tabacco non da fumo che non si rivolgono al mercato di massa, disposizioni rigorose in materia di etichettatura e talune disposizioni relative ai loro ingredienti sono considerate sufficienti a contenerne l'espansione sul mercato al di là del loro uso tradizionale.
- (33) Le vendite a distanza transfrontaliere dei prodotti del tabacco potrebbero facilitare l'accesso a prodotti del tabacco non conformi alla presente direttiva. Esiste inoltre un maggior rischio di accesso dei giovani ai prodotti del tabacco e il conseguente rischio che la legislazione in materia di lotta al tabagismo sia pregiudicata. Pertanto, agli Stati membri dovrebbe essere consentito vietare le vendite a distanza transfrontaliere. Qualora le vendite a distanza transfrontaliere non siano vietate, norme comuni sulla registrazione delle rivendite che effettuano tali vendite sono appropriate al fine di garantire l'efficacia della presente direttiva. Gli Stati membri dovrebbero cooperare tra loro in conformità dell'articolo 4, paragrafo 3, trattato sull'Unione europea (TUE) al fine di facilitare l'attuazione della presente direttiva, in particolare riguardo alle misure adottate in relazione alle vendite a distanza transfrontaliere di prodotti del tabacco.
- (34) Tutti i prodotti del tabacco hanno il potenziale di causare mortalità, morbidità e disabilità. Conseguentemente è opportuno regolamentarne la lavorazione, la distribuzione e il consumo. È quindi importante seguire l'evoluzione dei prodotti del tabacco di nuova generazione. È opportuno che fabbricanti e importatori siano obbligati a presentare una notifica dei prodotti del tabacco di nuova generazione, fatto salvo il potere degli Stati membri di vietare o autorizzare tali prodotti di nuova generazione.
- (35) Per garantire condizioni di parità, i prodotti del tabacco di nuova generazione, che sono prodotti del tabacco ai sensi della definizione contenuta nella presente direttiva, dovrebbero conformarsi alle prescrizioni della stessa.
- (36) Le sigarette elettroniche e i relativi contenitori di liquido di ricarica dovrebbero essere disciplinati nell'ambito della presente direttiva, a meno che per la loro presentazione e funzione non siano soggetti alla direttiva 2001/83/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾ o alla direttiva 93/42/CEE del Consiglio ⁽³⁾. Vi sono normative e pratiche divergenti riguardo a tali prodotti, anche rispetto ai requisiti in materia di sicurezza, tra gli Stati membri, per cui è necessaria un'azione a livello dell'Unione per migliorare il buon funzionamento del mercato interno. Qualsiasi disciplina di tali prodotti dovrebbe basarsi su un livello elevato di protezione della salute pubblica. Per consentire agli Stati membri di esercitare le loro competenze di sorveglianza e di controllo, i fabbricanti e gli importatori di sigarette elettroniche e contenitori di liquido di ricarica dovrebbero essere tenuti a inviare una notifica dei pertinenti prodotti prima che siano immessi sul mercato.
- (37) Gli Stati membri dovrebbero assicurare che le sigarette elettroniche e i contenitori di liquido di ricarica siano conformi ai requisiti della presente direttiva. Se i fabbricanti del prodotto interessato non sono stabiliti nell'Unione, la responsabilità relativa alla conformità di tali prodotti alla direttiva dovrebbe incombere all'importatore.
- (38) A norma della presente direttiva dovrebbe essere consentito di immettere sul mercato solo il liquido contenente nicotina in cui la concentrazione di nicotina non supera i 20 mg/ml. Tale concentrazione consente un rilascio di nicotina comparabile alla dose di nicotina consentita derivante da una sigaretta tradizionale durante il tempo necessario per fumare tale sigaretta. Per limitare i rischi associati alla nicotina, si dovrebbero fissare dimensioni massime per i contenitori di liquido di ricarica, i serbatoi e le cartucce.
- (39) A norma della presente direttiva dovrebbe essere consentito di immettere sul mercato solo sigarette elettroniche che rilasciano dosi di nicotina a livelli costanti. Il rilascio di nicotina a livelli costanti in condizioni normali d'uso è necessario per motivi di protezione della salute, sicurezza e qualità, nonché per evitare il rischio di consumo accidentale di dosi elevate.
- (40) Le sigarette elettroniche ed i contenitori di liquido di ricarica, nelle mani dei bambini, potrebbero comportare rischi per la salute. Pertanto è necessario assicurare che tali prodotti siano a prova di bambino e di manomissione, anche per mezzo di un'etichettatura, di una chiusura e di meccanismi di apertura a prova di bambino.

⁽¹⁾ Direttiva 89/622/CEE del Consiglio, del 13 novembre 1989, concernente il ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative degli Stati membri riguardanti l'etichettatura dei prodotti del tabacco nonché il divieto di taluni tabacchi per uso orale (GU L 359 dell'8.12.1989, pag. 1).

⁽²⁾ Direttiva 2001/83/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 novembre 2001, recante un codice comunitario relativo ai medicinali per uso umano (GU L 311 del 28.11.2001, pag. 67).

⁽³⁾ Direttiva 93/42/CEE del Consiglio, del 14 giugno 1993, concernente i dispositivi medici (GU L 169 del 12.7.1993, pag. 1).

- (41) Poiché la nicotina è una sostanza tossica e tenuto conto dei rischi potenziali per la salute e la sicurezza, anche per coloro a cui il prodotto non è destinato, il liquido contenente nicotina dovrebbe essere immesso sul mercato solo in sigarette elettroniche o in contenitori di liquido di ricarica che rispondono a determinati requisiti di sicurezza e di qualità. È importante assicurare che durante l'uso e la ricarica delle sigarette elettroniche non si verifichino rotture o perdite.
- (42) L'etichettatura e la confezione di tali prodotti dovrebbero presentare informazioni sufficienti ed appropriate sull'uso senza rischi ai fini della protezione della salute e della sicurezza umana, dovrebbero recare appropriate avvertenze sulla salute e non dovrebbero includere elementi o caratteristiche fuorvianti.
- (43) Le disparità tra le normative e le pratiche nazionali in materia di pubblicità e di sponsorizzazione in relazione alle sigarette elettroniche costituiscono un ostacolo per la libera circolazione delle merci e la libera prestazione di servizi, e creano un rischio significativo di distorsione della concorrenza. Senza un'ulteriore azione a livello dell'Unione, tali disparità rischiano di accentuarsi nei prossimi anni, tenendo conto anche dell'espansione del mercato delle sigarette elettroniche e dei contenitori di liquido di ricarica. È pertanto necessario ravvicinare le disposizioni nazionali in materia di pubblicità e sponsorizzazione di tali prodotti aventi effetti transfrontalieri, basandosi su un livello elevato di protezione della salute umana. Le sigarette elettroniche possono diventare un prodotto di passaggio verso la dipendenza dalla nicotina e, in ultima istanza, il consumo di tabacco tradizionale, in quanto imitano e rendono normale l'atto di fumare. Per questo motivo è opportuno adottare un approccio restrittivo alla pubblicità delle sigarette elettroniche e dei contenitori di liquido di ricarica.
- (44) Per esercitare le loro competenze di regolamentazione, la Commissione e gli Stati membri necessitano di informazioni complete sull'evoluzione del mercato delle sigarette elettroniche e dei contenitori di liquido di ricarica. A tal fine i fabbricanti e gli importatori di tali prodotti dovrebbero essere soggetti a obblighi di segnalazione per quanto riguarda i volumi delle vendite, le preferenze dei vari gruppi di consumatori e le modalità di vendita. Si dovrebbe garantire che tali informazioni siano rese accessibili per la popolazione, tenendo debito conto della necessità di proteggere i segreti commerciali.
- (45) Per assicurare un'appropriata sorveglianza del mercato da parte degli Stati membri, è necessario che i fabbricanti, gli importatori e i distributori dispongano di un adeguato sistema di controllo e registrazione dei presunti effetti nocivi e informino le autorità competenti di tali effetti, cosicché si possano prendere misure appropriate. È prevista l'adozione una clausola di salvaguardia che consenta agli Stati membri di agire per far fronte ai rischi gravi per la salute pubblica.
- (46) Nel contesto di un mercato emergente delle sigarette elettroniche, è possibile che, pur se conforme alla presente direttiva, specifiche sigarette elettroniche o specifici contenitori di liquido di ricarica, o un tipo di sigarette elettroniche o di contenitori di liquido di ricarica immesso sul mercato presenti un rischio imprevisto per la salute umana. È pertanto consigliabile prevedere una procedura per far fronte a tale rischio, che dovrebbe fra l'altro dare agli Stati membri la possibilità di adottare appropriate misure provvisorie. Fra tali appropriate misure provvisorie potrebbe figurare il divieto di immissione sul mercato di specifiche sigarette elettroniche o un determinato contenitore di liquido di ricarica, o di un tipo di sigarette elettroniche o specifici contenitori di liquido di ricarica. A tale proposito è opportuno autorizzare la Commissione a adottare atti delegati per vietare l'immissione sul mercato di specifiche sigarette elettroniche o specifici contenitori di liquido di ricarica, o di un tipo di sigarette elettroniche o di contenitori di liquido di ricarica. La Commissione dovrebbe avere il potere di agire in tal modo quando almeno tre Stati membri abbiano vietato per motivi giustificati tali prodotti e sia necessario estendere tale divieto a tutti gli Stati membri al fine di garantire il regolare funzionamento del mercato interno per i prodotti conformi alla presente direttiva che non presentano rischi analoghi per la salute. La Commissione dovrebbe riferire in merito ai potenziali rischi connessi con le sigarette elettroniche ricaricabili entro il 20 maggio 2016.
- (47) La presente direttiva non armonizza tutti gli aspetti delle sigarette elettroniche o dei contenitori di liquido di ricarica. Per esempio, la responsabilità di adottare norme sugli aromi resta agli Stati membri. Per gli Stati membri potrebbe essere utile prendere in esame la possibilità di consentire l'immissione sul mercato di prodotti aromatizzati. Nel fare ciò dovrebbero tener conto dell'attrattiva potenziale di tali prodotti per i giovani e i non fumatori. Qualsiasi divieto di tali prodotti aromatizzati dovrebbe essere motivato e la relativa notifica dovrebbe essere effettuata conformemente alla direttiva 98/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Direttiva 98/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 giugno 1998, che prevede una procedura d'informazione nel settore delle norme e delle regolamentazioni tecniche (GU L 204 del 21.7.1998, pag. 37).

- (48) Inoltre la presente direttiva non armonizza le norme relative agli ambienti senza fumo, alle modalità di vendita interne o alla pubblicità interna o al *brand stretching*, né introduce un limite di età per le sigarette elettroniche o i contenitori di liquido di ricarica. In ogni caso, la presentazione e la pubblicità di tali prodotti non dovrebbero condurre alla promozione del consumo di tabacco o creare confusione con i prodotti del tabacco. Gli Stati membri sono liberi di regolamentare tali aspetti nell'ambito delle loro competenze e sono incoraggiati a farlo.
- (49) La regolamentazione dei prodotti da fumo a base di erbe varia da uno Stato membro all'altro e questi prodotti vengono spesso percepiti come innocui o meno dannosi nonostante i rischi per la salute provocati dalla combustione. In molti casi i consumatori non conoscono il contenuto di tali prodotti. Per garantire il regolare funzionamento del mercato interno e migliorare l'informazione dei consumatori, è opportuno introdurre norme comuni in materia di etichettatura e di segnalazione degli ingredienti per tali prodotti a livello dell'Unione.
- (50) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione della presente direttiva, dovrebbero essere conferite competenze di esecuzione alla Commissione per quanto riguarda la redazione e l'aggiornamento di un elenco prioritario di additivi oggetto di segnalazione rafforzata, la definizione e l'aggiornamento del formato per la segnalazione degli ingredienti e la diffusione delle informazioni, per stabilire se un prodotto del tabacco possieda un aroma caratterizzante o più elevata tossicità, con maggiore capacità di indurre dipendenza o maggiori proprietà CMR, la metodologia per stabilire se un prodotto del tabacco abbia un aroma caratterizzante, procedure relative all'istituzione e al funzionamento di un gruppo consultivo indipendente per stabilire i prodotti del tabacco con aroma caratterizzante, la posizione esatta delle avvertenze relative alla salute per il tabacco da arrotolare in busta, le specifiche tecniche per la grafica, il layout e la forma delle avvertenze combinate relative alla salute, le norme tecniche per l'istituzione e il funzionamento del sistema di tracciabilità e rintracciabilità, per garantire che i sistemi utilizzati per gli identificativi univoci e per gli elementi di sicurezza siano compatibili, nonché la determinazione di un formato comune per la notifica delle sigarette elettroniche e dei contenitori di liquido di ricarica e le norme tecniche del meccanismo di ricarica e le norme tecniche dei meccanismi di ricarica di tali prodotti. Tali competenze di esecuzione dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾.
- (51) Al fine di assicurare che la presente direttiva sia pienamente operativa e di adattarla agli sviluppi tecnici, scientifici e internazionali nel campo della lavorazione, del consumo e della regolamentazione del tabacco, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE riguardo alla fissazione e all'adeguamento dei livelli massimi di emissioni e dei metodi di misurazione di tali emissioni, alla definizione del livello massimo degli additivi che danno luogo a un aroma caratterizzante o aumentano la tossicità o la capacità di indurre dipendenza, alla revoca di talune esenzioni concesse ai prodotti del tabacco diversi dalle sigarette e dal tabacco da arrotolare, all'adeguamento delle avvertenze relative alla salute, alla creazione e all'adeguamento del catalogo delle immagini, alla definizione degli elementi principali dei contratti di archiviazione dei dati da concludere ai fini del sistema di tracciabilità e rintracciabilità e all'ampliamento delle misure adottate dagli Stati membri a tutta l'Unione concernenti specifiche sigarette elettroniche o specifici contenitori di liquido di ricarica o un tipo di sigaretta elettronica o contenitore di liquido di ricarica. 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.
- (52) La Commissione dovrebbe seguire gli sviluppi per quanto riguarda l'attuazione e l'impatto della presente direttiva e presentare una relazione entro il 21 maggio 2021, e ogni qualvolta si renda necessario dopo tale data, in modo da valutare la necessità di eventuali sue modifiche. La relazione dovrebbe comprendere informazioni sulle superfici delle confezioni unitarie di prodotti del tabacco che non sono disciplinate dalla presente direttiva, sugli sviluppi del mercato per quanto concerne i prodotti del tabacco di nuova generazione, sugli sviluppi del mercato che si traducono in un mutamento sostanziale della situazione, sugli sviluppi del mercato relativi alle sigarette «slim7, al tabacco per pipa ad acqua e alle sigarette elettroniche e ai contenitori di liquido di ricarica e sulla percezione che ne ha il pubblico.

La Commissione dovrebbe elaborare una relazione sull'attuabilità, sui vantaggi e sull'impatto di un sistema europeo per la regolamentazione degli ingredienti dei prodotti del tabacco, compresi l'attuabilità e i vantaggi della redazione

⁽¹⁾ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.)

di un elenco di ingredienti a livello dell'Unione che si possono utilizzare, inserire o aggiungere ai prodotti del tabacco (un cosiddetto «elenco positivo»). Nel preparare tale relazione la Commissione dovrebbe valutare, tra l'altro, i dati scientifici esistenti sugli effetti tossici e di dipendenza degli ingredienti.

- (53) Il tabacco e i prodotti correlati conformi alla presente direttiva dovrebbero beneficiare della libera circolazione delle merci. Tuttavia, alla luce dei diversi livelli di armonizzazione raggiunti dalla presente direttiva, gli Stati membri dovrebbero conservare, a talune condizioni, la facoltà di imporre obblighi ulteriori per taluni aspetti, al fine di tutelare la salute pubblica. È il caso della presentazione e del confezionamento, colori compresi, dei prodotti del tabacco diversi dalle avvertenze relative alla salute, per i quali la presente direttiva prevede una prima serie di norme di base comuni. Di conseguenza, gli Stati membri potrebbero, ad esempio, introdurre disposizioni che comportino l'ulteriore standardizzazione del confezionamento dei prodotti del tabacco, purché tali disposizioni siano compatibili con il TFUE, con gli obblighi che derivano dall'OMC e non incidano sulla piena applicazione della presente direttiva.
- (54) Inoltre, per tener conto di eventuali futuri sviluppi del mercato, gli Stati membri dovrebbero anche poter vietare una determinata categoria di tabacco o prodotti correlati, in ragione della situazione specifica nello Stato membro interessato e purché le disposizioni siano giustificate dalla necessità di tutelare la salute pubblica, tenendo conto dell'alto livello di protezione conseguito attraverso la presente direttiva. Gli Stati membri dovrebbero notificare alla Commissione tali disposizioni nazionali più rigorose.
- (55) Ogni Stato membro dovrebbe restare libero di mantenere in vigore o introdurre disposizioni legislative nazionali da applicare a tutti i prodotti immessi sul suo mercato nazionale, per gli aspetti non disciplinati dalla presente direttiva, purché esse siano compatibili con il TFUE e non compromettano la piena applicazione della presente direttiva. Pertanto e a tali condizioni, uno Stato membro potrebbe, tra l'altro, disciplinare o vietare gli strumenti utilizzati per i prodotti del tabacco (pipe ad acqua comprese) e i prodotti da fumo a base di erbe nonché disciplinare o vietare prodotti simili per aspetto a un tipo di tabacco o prodotto correlato. Una notifica preventiva è prevista per le regole tecniche nazionali a norma della direttiva 98/34/CE.
- (56) Gli Stati membri dovrebbero garantire che i dati personali siano trattati unicamente conformemente alle norme e alle garanzie previste dalla direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾.
- (57) La presente direttiva fa salvo il diritto dell'Unione che disciplina l'impiego e l'etichettatura degli organismi geneticamente modificati.
- (58) Conformemente alla dichiarazione politica comune del 28 settembre 2011 degli Stati membri e della Commissione sui documenti esplicativi ⁽²⁾, gli Stati membri si sono impegnati ad accompagnare, in casi giustificati, la notifica delle loro misure di recepimento con uno o più documenti che chiariscano il rapporto tra gli elementi costitutivi di una direttiva e le parti corrispondenti degli strumenti nazionali di recepimento. Per quanto riguarda la presente direttiva, il legislatore ritiene che la trasmissione di tali documenti sia giustificata.
- (59) L'obbligo di rispettare i diritti fondamentali e i principi giuridici sanciti dalla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea è fatto salvo dalla presente direttiva. La presente direttiva incide su numerosi diritti fondamentali. È pertanto necessario assicurare che gli obblighi imposti ai fabbricanti, agli importatori e ai distributori di tabacco e dei prodotti correlati non solo garantiscano un livello elevato di protezione della salute e dei consumatori, ma tutelino altresì tutti gli altri diritti fondamentali e siano proporzionati rispetto al buon funzionamento del mercato interno. L'applicazione della presente direttiva dovrebbe rispettare il diritto dell'Unione e gli obblighi internazionali pertinenti.
- (60) Poiché gli obiettivi della presente direttiva, vale a dire ravvicinare le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative degli Stati membri riguardanti la fabbricazione, la presentazione e la vendita dei prodotti del tabacco e dei prodotti correlati, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della loro portata e dei loro effetti, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può

⁽¹⁾ Direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati (GU L 281 del 23.11.1995, pag. 31).

⁽²⁾ GU C 369 del 17.12.2011, pag. 14.

intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

TITOLO I

DISPOSIZIONI COMUNI

Articolo 1

Oggetto

La presente direttiva ha l'obiettivo di ravvicinare le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative degli Stati membri riguardanti:

- a) gli ingredienti e le emissioni dei prodotti del tabacco e i relativi obblighi di segnalazione, compresi livelli massimi di emissioni di catrame, nicotina e monossido di carbonio delle sigarette;
- b) alcuni aspetti dell'etichettatura e del confezionamento dei prodotti del tabacco, comprese le avvertenze relative alla salute che devono figurare sulle confezioni unitarie dei prodotti del tabacco e sull'eventuale imballaggio esterno, come pure la tracciabilità e gli elementi di sicurezza che sono applicati ai prodotti del tabacco per garantire il rispetto della presente direttiva;
- c) il divieto di immissione sul mercato del tabacco per uso orale;
- d) le vendite a distanza transfrontaliere di prodotti del tabacco;
- e) l'obbligo di effettuare una notifica dei prodotti del tabacco di nuova generazione;
- f) l'immissione sul mercato e l'etichettatura di alcuni prodotti correlati ai prodotti del tabacco, ossia le sigarette elettroniche e i contenitori di liquido di ricarica e i prodotti da fumo a base di erbe,

nell'intento di agevolare il buon funzionamento del mercato interno dei prodotti del tabacco e dei prodotti correlati, sulla base di un livello elevato di protezione della salute umana, soprattutto per i giovani, e adempiere agli obblighi dell'Unione previsti dalla convenzione quadro dell'OMS per la lotta al tabagismo («FCTC»).

Articolo 2

Definizioni

Ai fini della presente direttiva si applicano le seguenti definizioni:

- 1) «tabacco»: foglie e altre parti naturali, lavorate o non lavorate della pianta di tabacco, compreso il tabacco espanso e ricostituito;
- 2) «tabacco da pipa»: il tabacco che può essere consumato mediante un processo di combustione e destinato esclusivamente a essere utilizzato in una pipa;
- 3) «tabacco da arrotolare»: il tabacco che può essere utilizzato dai consumatori o dalle rivendite per confezionare le sigarette;
- 4) «prodotti del tabacco»: i prodotti che possono essere consumati e sono costituiti, anche parzialmente, da tabacco, geneticamente modificato o no;
- 5) «prodotto del tabacco non da fumo»: un prodotto del tabacco che non comporta un processo di combustione, quale il tabacco da masticare, il tabacco da fiuto e il tabacco per uso orale;
- 6) «tabacco da masticare»: un prodotto del tabacco non da fumo destinato esclusivamente ad essere masticato;
- 7) «tabacco da fiuto»: un prodotto del tabacco non da fumo che può essere consumato per via nasale;
- 8) «prodotti del tabacco per uso orale»: tutti i prodotti del tabacco destinati a un uso orale, ad eccezione di quelli destinati a essere inalati o masticati, costituiti totalmente o parzialmente da tabacco, sotto forma di polvere, di particelle fini o di qualsiasi combinazione di tali forme, specialmente quelle presentate in sacchetti-porzioni o sacchetti porosi;
- 9) «tabacco da fumo»: i prodotti del tabacco diversi dai prodotti del tabacco non da fumo;

- 10) «sigaretta»: un rotolo di tabacco che può essere consumato mediante un processo di combustione e che è ulteriormente definito all'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 2011/64/UE ⁽¹⁾;
- 11) «sigaro»: un rotolo di tabacco che può essere consumato mediante un processo di combustione ed è ulteriormente definito all'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva 2011/64/UE;
- 12) «sigaretto»: un tipo di sigaro piccolo, ulteriormente definito all'articolo 8, paragrafo 1, della direttiva 2007/74/CE del Consiglio ⁽²⁾;
- 13) «tabacco per pipa ad acqua»: un prodotto del tabacco che può essere consumato mediante una pipa ad acqua. Ai fini della presente direttiva, il tabacco per pipa ad acqua è considerato un prodotto del tabacco da fumo. Se un prodotto può essere usato sia mediante una pipa ad acqua che come tabacco da arrotolare, è considerato tabacco da arrotolare.
- 14) «prodotto del tabacco di nuova generazione»: un prodotto del tabacco che:
 - a) non rientri nelle categorie seguenti: sigarette, tabacco da arrotolare, tabacco da pipa, tabacco per pipa ad acqua, sigari, sigaretti, tabacco da masticare, tabacco da fiuto o tabacco per uso orale; e
 - b) è immesso sul mercato dopo il 19 maggio 2014;
- 15) «prodotto da fumo a base di erbe»: un prodotto a base di piante, erbe o frutta che non contiene tabacco e che può essere consumato mediante un processo di combustione;
- 16) «sigaretta elettronica»: un prodotto utilizzabile per il consumo di vapore contenente nicotina tramite un bocchino o qualsiasi componente di tale prodotto, compresi una cartuccia, un serbatoio e il dispositivo privo di cartuccia o di serbatoio. Le sigarette elettroniche possono essere usa e getta o ricaricabili mediante un contenitore di ricarica o un serbatoio oppure ricaricabili con cartucce monouso;
- 17) «contenitore di liquido di ricarica»: flacone che contiene un liquido contenente nicotina utilizzabile per ricaricare una sigaretta elettronica;
- 18) «ingrediente»: il tabacco, un additivo e qualunque sostanza o elemento presente in un prodotto finito del tabacco o in prodotti correlati, compresi cartina, filtro, inchiostro, capsule e agenti collanti;
- 19) «nicotina»: gli alcaloidi nicotinici;
- 20) «catrame»: il condensato di fumo grezzo anidro ed esente da nicotina;
- 21) «emissioni»: le sostanze rilasciate quando un tabacco o un prodotto correlato è utilizzato nel modo previsto, ad esempio le sostanze presenti nel fumo o le sostanze rilasciate durante l'uso dei prodotti del tabacco non da fumo;
- 22) «livello massimo» o «livello massimo di emissioni»: la quantità o l'emissione massima, anche pari a zero, di una sostanza, misurata in milligrammi, in un prodotto del tabacco;
- 23) «additivo»: una sostanza diversa dal tabacco che è aggiunta a un prodotto del tabacco, in una confezione unitaria o in qualsiasi imballaggio esterno;
- 24) «aroma»: un additivo che conferisce odore e/o gusto;
- 25) «aroma caratterizzante»: un odore o un gusto chiaramente distinguibile, diverso da uno di tabacco, dovuto a un additivo o una combinazione di additivi, ivi compresi, ma non soltanto, frutta, spezie, erbe, alcool, caramelle, mentolo o vaniglia, che è percepibile prima o durante il consumo del prodotto del tabacco;
- 26) «capacità di indurre dipendenza»: il potenziale farmacologico di una sostanza di indurre dipendenza, condizione che incide sulla capacità dell'individuo di controllare il proprio comportamento, di norma tramite un meccanismo di gratificazione o una riduzione dei sintomi astinenziali, o entrambi;

⁽¹⁾ Direttiva 2011/64/UE del Consiglio, del 21 giugno 2011, relativa alla struttura e alle aliquote dell'accisa applicata al tabacco lavorato (GU L 176 del 5.7.2011, pag. 24).

⁽²⁾ Direttiva 2007/74/CE del Consiglio, del 20 dicembre 2007, sull'esenzione dall'imposta sul valore aggiunto e dalle accise delle merci importate da viaggiatori provenienti da paesi terzi (GU L 346 del 29.12.2007, pag. 6).

- 27) «tossicità»: il grado di nocività di una sostanza per l'organismo umano, intendendo anche gli effetti che si manifestano nel tempo, di solito mediante consumo o esposizione ripetuti o continui;
- 28) «mutamento sostanziale della situazione»: un aumento minimo del 10 % del volume delle vendite per una data categoria di prodotti in almeno cinque Stati membri, registrato sulla base dei dati delle vendite trasmessi a norma dell'articolo 5, paragrafo 6, oppure un aumento minimo di cinque punti percentuali della diffusione dell'uso nel gruppo di consumatori di età inferiore ai 25 anni in almeno cinque Stati membri per rispettiva categoria di prodotto, registrato sulla base dell'indagine speciale Eurobarometro 385 del maggio 2012 o di analoghi studi di diffusione; in ogni caso, si considera che non vi è un mutamento sostanziale della situazione se il volume delle vendite della categoria di prodotti al dettaglio non supera il 2,5 % delle vendite totali di prodotti del tabacco a livello dell'Unione;
- 29) «imballaggio esterno»: qualsiasi imballaggio con il quale i prodotti del tabacco o i prodotti correlati sono immessi sul mercato e che comprende una confezione unitaria o un insieme di confezioni unitarie; gli incarti trasparenti non sono considerati come imballaggio esterno;
- 30) «confezione unitaria»: la più piccola confezione singola di un prodotto del tabacco o di un prodotto correlato immesso sul mercato;
- 31) «busta»: confezione unitaria di tabacco da arrotolare avente la forma di un sacchetto rettangolare con una aletta che lo chiude o di una busta autoportante;
- 32) «avvertenza relativa alla salute»: un'avvertenza relativa agli effetti nocivi sulla salute umana del prodotto o altre conseguenze indesiderate del suo consumo, tra cui le avvertenze testuali, le avvertenze combinate relative alla salute, le avvertenze generali e i messaggi di informazione, secondo quanto previsto dalla presente direttiva;
- 33) «avvertenza combinata relativa alla salute»: un'avvertenza relativa alla salute composta da un'avvertenza testuale combinata a una fotografia o a un'illustrazione corrispondente, secondo quanto previsto dalla presente direttiva;
- 34) «vendite a distanza transfrontaliere»: vendite a distanza ai consumatori nelle quali, al momento dell'ordine del prodotto a una rivendita, il consumatore si trova in uno Stato membro diverso dallo Stato membro o dal paese terzo di stabilimento di tale rivendita. Una rivendita si considera stabilita in uno Stato membro:
- a) se, trattandosi di una persona fisica, questi ha la propria sede di attività in quello Stato membro;
 - b) se, negli altri casi, la rivendita ha la sede legale, l'amministrazione centrale o la sede di attività, comprese filiali, agenzie o qualsiasi altra sede, in quello Stato membro;
- 35) «consumatore»: una persona fisica che agisce per scopi estranei alla propria attività commerciale, imprenditoriale, artigianale o professionale;
- 36) «sistema di verifica dell'età»: un sistema informatico che conferma inequivocabilmente l'età del consumatore con strumenti elettronici, in conformità delle norme nazionali;
- 37) «fabbricante»: una persona fisica o giuridica che fabbrica un prodotto oppure lo fa progettare o fabbricare e lo commercializza apponendovi il proprio nome o marchio;
- 38) «importazione di prodotti del tabacco o di prodotti correlati»: l'entrata di tali prodotti nel territorio dell'Unione, a meno che tali prodotti siano soggetti ad una procedura doganale sospensiva o ad un regime doganale sospensivo al momento dell'entrata nell'Unione, nonché lo svincolo di tali prodotti da una procedura doganale sospensiva o un regime doganale sospensivo;

- 39) «importatore di prodotti del tabacco o di prodotti correlati»: il proprietario o il titolare del diritto di disporre dei prodotti del tabacco o dei prodotti correlati introdotti nel territorio dell'Unione;
- 40) «immissione sul mercato»: il fatto di mettere prodotti, indipendentemente dal loro luogo di fabbricazione, a disposizione dei consumatori dell'Unione, dietro pagamento o a titolo gratuito, anche mediante vendita a distanza; nel caso di vendite a distanza transfrontaliere il prodotto è considerato immesso sul mercato nello Stato membro in cui si trova il consumatore;
- 41) «rivendita»: qualsiasi punto vendita nel quale i prodotti del tabacco sono immessi sul mercato, anche da una persona fisica;

TITOLO II

PRODOTTI DEL TABACCO

CAPO I

Ingredienti ed emissioni

Articolo 3

Livelli massimi di emissioni di catrame, nicotina e monossido di carbonio e altre sostanze

1. I livelli di emissioni delle sigarette immesse sul mercato o prodotte negli Stati membri («livelli massimi di emissioni») non superano rispettivamente:
- a) 10 mg di catrame per sigaretta;
 - b) 1 mg di nicotina per sigaretta;
 - c) 10 mg di monossido di carbonio per sigaretta.
2. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 27 per ridurre i livelli massimi di emissioni di cui al paragrafo 1, ove ciò sia necessario tenuto conto degli standard concordati a livello internazionale.
3. Gli Stati membri notificano alla Commissione gli eventuali livelli massimi di emissioni da essi stabiliti per le emissioni delle sigarette diverse dalle emissioni di cui al paragrafo 1 e per le emissioni dei prodotti del tabacco diversi dalle sigarette.
4. La Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 27 per integrare nel diritto dell'Unione gli standard convenuti dalle parti dell'FCTC o dall'OMS relativamente ai livelli massimi di emissioni delle emissioni delle sigarette diverse dalle emissioni di cui al paragrafo 1 e delle emissioni dei prodotti del tabacco diversi dalle sigarette.

Articolo 4

Metodi di misurazione

1. I livelli massimi di emissioni di catrame, nicotina e monossido di carbonio delle sigarette sono misurati, rispettivamente, sulla base della norma ISO 4387 per il catrame, della norma ISO 10315 per la nicotina e della norma ISO 8454 per il monossido di carbonio.

L'esattezza delle misurazioni relative al tenore in catrame, nicotina e monossido di carbonio è determinata in base alla norma ISO 8243.

2. La misurazione di cui al paragrafo 1 è verificata da laboratori autorizzati e sorvegliati dalle autorità competenti degli Stati membri.

Tali laboratori non devono essere posseduti o controllati direttamente o indirettamente dall'industria del tabacco.

Gli Stati membri comunicano alla Commissione un elenco dei laboratori autorizzati precisando i criteri di autorizzazione e i metodi di sorveglianza applicati e aggiornano tale elenco in occasione di ogni eventuale successiva modifica. La Commissione mette a disposizione del pubblico tali elenchi di laboratori autorizzati.

3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 27 per adeguare i metodi di misurazione delle emissioni di catrame, nicotina e monossido di carbonio, ove ciò sia necessario tenuto conto degli sviluppi scientifici e tecnici o degli standard concordati a livello internazionale.

4. Gli Stati membri notificano alla Commissione gli eventuali metodi di misurazione da essi impiegati per le emissioni delle sigarette diverse dalle emissioni di cui al paragrafo 1 e per le emissioni dei prodotti del tabacco diversi dalle sigarette.
5. La Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 27 per integrare nel diritto dell'Unione gli standard convenuti dalle parti dell'FCTC o dall'OMS relativamente ai metodi di misurazione.
6. Gli Stati membri possono esigere imposte proporzionate dai fabbricanti e dagli importatori di prodotti del tabacco per la verifica delle misurazioni di cui al paragrafo 1 del presente articolo.

Articolo 5

Segnalazione degli ingredienti e delle emissioni

1. Gli Stati membri dispongono che i fabbricanti e gli importatori dei prodotti del tabacco presentino alle autorità competenti le informazioni seguenti, suddivise per marca e tipo:
 - a) un elenco, con le relative quantità, di tutti gli ingredienti utilizzati nella lavorazione dei prodotti del tabacco, in ordine decrescente di peso di ogni ingrediente incluso nei prodotti del tabacco;
 - b) i livelli delle emissioni di cui all'articolo 3, paragrafi 1 e 4;
 - c) ove disponibili, informazioni su altre emissioni e relativi livelli.

Per i prodotti già immessi sul mercato tali informazioni sono fornite entro il 20 novembre 2016.

I fabbricanti e gli importatori informano altresì le autorità competenti dello Stato membro interessato di modifiche della composizione di un prodotto tali da incidere sulle informazioni fornite a norma del presente articolo.

Per un prodotto del tabacco nuovo o modificato le informazioni prescritte a norma del presente articolo sono presentate prima dell'immissione sul mercato di tale prodotto.

2. L'elenco degli ingredienti di cui al paragrafo 1, lettera a), è corredato da una dichiarazione che precisa i motivi dell'inclusione di tali ingredienti nei prodotti del tabacco interessati. Tale elenco indica anche lo status degli ingredienti, specificando se siano stati registrati a norma del regolamento (CE) n. 1907/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾ e la loro classificazione a norma del regolamento (CE) n. 1272/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾.

3. L'elenco di cui al paragrafo 1, lettera a), è inoltre corredato dei pertinenti dati tossicologici riferiti agli ingredienti sotto forma combusta o incombusta a seconda dei casi, con particolare attenzione ai loro effetti sulla salute dei consumatori e tenendo conto, tra l'altro, degli effetti di dipendenza.

Inoltre, per le sigarette e il tabacco da arrotolare il fabbricante o l'importatore presenta un documento tecnico che fornisca una descrizione generale degli additivi impiegati e delle relative proprietà.

Tranne che per il catrame, la nicotina e il monossido di carbonio e per le emissioni di cui all'articolo 4, paragrafo 4, i fabbricanti e gli importatori indicano i metodi di misurazione delle emissioni utilizzati. Gli Stati membri possono anche imporre ai fabbricanti o agli importatori di eseguire studi eventualmente prescritti dalle autorità competenti per una valutazione degli effetti di ingredienti sulla salute, tenendo conto, tra l'altro, della loro capacità di indurre dipendenza e della loro tossicità.

4. Gli Stati membri provvedono a rendere pubblicamente disponibile su un sito web le informazioni presentate a norma del presente articolo, paragrafo 1, e dell'articolo 6. Nel mettere tali informazioni a disposizione del pubblico, gli Stati membri tengono debito conto dell'esigenza di tutelare i segreti commerciali. Gli Stati membri chiedono ai fabbricanti ed agli importatori di specificare, all'atto della presentazione delle informazioni di cui al presente articolo, paragrafo 1, e all'articolo 6, le informazioni che essi ritengono segreti commerciali.

⁽¹⁾ Regolamento (CE) n. 1907/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2006, concernente la registrazione, la valutazione, l'autorizzazione e la restrizione delle sostanze chimiche (REACH), che istituisce un'Agenzia europea per le sostanze chimiche, che modifica la direttiva 1999/45/CE e che abroga il regolamento (CEE) n. 793/93 del Consiglio e il regolamento (CE) n. 1488/94 della Commissione, nonché la direttiva 76/769/CEE del Consiglio e le direttive della Commissione 91/155/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE e 2000/21/CE (GU L 396 del 30.12.2006, pag. 1).

⁽²⁾ Regolamento (CE) n. 1272/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2008, relativo alla classificazione, all'etichettatura e all'imballaggio delle sostanze e delle miscele che modifica e abroga le direttive 67/548/CEE e 1999/45/CE e che reca modifica al regolamento (CE) n. 1907/2006 (GU L 353 del 31.12.2008, pag. 1).

5. La Commissione, tramite atti di esecuzione, stabilisce e se necessario aggiorna il formato per la presentazione e la messa a disposizione delle informazioni di cui al presente articolo, paragrafi 1 e 6, e all'articolo 6. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 25, paragrafo 2.

6. Gli Stati membri dispongono che i fabbricanti e gli importatori presentino gli studi interni ed esterni a loro disposizione sulle ricerche di mercato e sulle preferenze dei vari gruppi di consumatori, compresi i giovani e gli attuali fumatori, riguardo agli ingredienti e alle emissioni, nonché sintesi di eventuali indagini di mercato da essi svolte per lanciare nuovi prodotti. Gli Stati membri prescrivono inoltre ai fabbricanti e agli importatori di segnalare i loro volumi annui di vendita per marca e tipo, espresso in numero di sigarette/sigari/sigarette o in chilogrammi, e per Stato membro, su base annuale a decorrere dal 1° gennaio 2015. Gli Stati membri forniscono qualsiasi altro dato sul volume delle vendite di cui dispongono.

7. Tutti i dati e tutte le informazioni forniti agli Stati membri e dagli Stati membri a norma del presente articolo e dell'articolo 6 sono in formato elettronico. Gli Stati membri memorizzano i dati elettronicamente e provvedono a che la Commissione e gli altri Stati membri abbiano accesso a tali dati ai fini dell'applicazione della presente direttiva. Gli Stati membri e la Commissione assicurano il trattamento riservato dei segreti commerciali e delle altre informazioni riservate.

8. Gli Stati membri possono esigere imposte proporzionate dai fabbricanti e dagli importatori di prodotti del tabacco per la ricezione, la memorizzazione, la gestione, l'analisi e la pubblicazione dei dati ad essi trasmessi a norma del presente articolo.

Articolo 6

Elenco prioritario degli additivi e obblighi rafforzati di segnalazione

1. Oltre agli obblighi di segnalazione stabiliti all'articolo 5, si applicano obblighi di segnalazione rinforzati a determinati additivi contenuti nelle sigarette e nel tabacco da arrotolare inclusi in un elenco prioritario. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono e successivamente aggiornano tale elenco prioritario di additivi. Figurano in tale elenco gli additivi:

- a) per i quali esistono prime indicazioni, ricerche o normative in altre giurisdizioni tali da suggerire che essi hanno una delle proprietà di cui al presente articolo, paragrafo 2, lettere da a) a d); e
- b) che figurano tra gli additivi più comunemente usati, in peso e in unità, conformemente alle segnalazioni di ingredienti ai sensi dell'articolo 5, paragrafi 1 e 3.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 25, paragrafo 2. Un primo elenco di additivi è adottato entro il 20 maggio 2016 e contiene almeno quindici additivi.

2. Gli Stati membri dispongono che i fabbricanti e gli importatori delle sigarette e del tabacco da arrotolare contenenti un additivo incluso nell'elenco prioritario di cui al paragrafo 1, effettuino studi approfonditi che esaminano per ciascun additivo se esso:

- a) contribuisca alla tossicità o alla capacità di indurre dipendenza dei prodotti in questione, e se ciò abbia come effetto di aumentare in misura significativa o quantificabile la tossicità o la capacità di indurre dipendenza di uno qualsiasi dei prodotti in questione;
- b) dia luogo a un aroma caratterizzante;
- c) faciliti l'inalazione o l'assorbimento di nicotina; oppure
- d) determini la formazione di sostanze che hanno proprietà CMR e i relativi quantitativi e se ciò abbia come effetto di aumentare in misura significativa o quantificabile le proprietà CMR di uno qualsiasi dei prodotti in questione.

3. Tali studi tengono conto dell'impiego previsto dei prodotti interessati ed esaminano in particolare le emissioni derivanti dal processo di combustione che implica l'additivo in questione. Gli studi esaminano altresì l'interazione di tale additivo con altri ingredienti contenuti nei prodotti in questione. I fabbricanti o gli importatori che usano lo stesso additivo nei loro prodotti del tabacco possono realizzare uno studio congiunto quando impiegano tale additivo nella composizione di un prodotto comparabile.

4. I fabbricanti o gli importatori stilano una relazione sui risultati di tali studi. La relazione include una sintesi e un quadro esauriente della letteratura scientifica disponibile sull'additivo in questione con una sintesi dei dati interni sugli effetti di tale additivo.

I fabbricanti o gli importatori presentano tali relazioni alla Commissione con copia alle autorità competenti degli Stati membri in cui un prodotto contenente l'additivo interessato è stato immesso sul mercato entro diciotto mesi dall'inserimento dell'additivo nell'elenco prioritario ai sensi del paragrafo 1. La Commissione e gli Stati membri interessati possono chiedere ai fabbricanti o agli importatori informazioni supplementari sull'additivo interessato. Tali informazioni supplementari formano parte della relazione.

La Commissione e gli Stati membri interessati possono chiedere che tali relazioni siano soggette a una verifica inter pares di un organo scientifico indipendente, con particolare riguardo all'eshaustività, alla metodologia e alle conclusioni. Le informazioni ricevute coadiuvano la Commissione e gli Stati membri nell'assunzione di decisioni ai sensi dell'articolo 7. Gli Stati membri e la Commissione possono esigere imposte proporzionate dai fabbricanti e dagli importatori di prodotti del tabacco per tali verifiche inter pares.

5. Le piccole imprese e le medie imprese quali definite nella raccomandazione 2003/361/CE della Commissione ⁽¹⁾ sono esentate dagli obblighi di cui al presente paragrafo qualora una relazione sull'additivo in questione sia preparata da un altro fabbricante o importatore.

Articolo 7

Regolamentazione degli ingredienti

1. Gli Stati membri vietano l'immissione sul mercato dei prodotti del tabacco con un aroma caratterizzante.

Gli Stati membri non vietano l'impiego degli additivi essenziali alla lavorazione dei prodotti del tabacco, ad esempio lo zucchero per sostituire quello perduto durante il processo di cura, purché tali additivi non diano luogo a un prodotto con un aroma caratterizzante e non accrescano in misura significativa e quantificabile la capacità di indurre dipendenza, la tossicità del prodotto del tabacco o le sue proprietà CMR.

Gli Stati membri notificano alla Commissione le misure adottate ai sensi del presente paragrafo.

2. La Commissione, su richiesta di uno Stato membro o di sua iniziativa, stabilisce, mediante atti di esecuzione, se un prodotto del tabacco rientra nell'ambito di applicazione del paragrafo 1. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 25, paragrafo 2.

3. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono regole comuni per le procedure intese a stabilire se un prodotto del tabacco rientra nell'ambito di applicazione del paragrafo 1. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 25, paragrafo 2.

4. È istituito un gruppo consultivo indipendente a livello dell'Unione. Gli Stati membri e la Commissione possono consultare tale gruppo prima di adottare una misura ai sensi del presente articolo, paragrafi 1 e 2. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono le procedure relative all'istituzione e al funzionamento di tale gruppo.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 25, paragrafo 2.

5. Qualora il livello di contenuto o la concentrazione di taluni additivi o della loro combinazione abbia determinato divieti ai sensi paragrafo 1 del presente articolo in almeno tre Stati membri, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 27 per fissare i livelli massimi di contenuto di tali additivi o delle loro combinazioni che danno luogo all'aroma caratterizzante.

6. Gli Stati membri vietano l'immissione sul mercato dei prodotti del tabacco contenenti i seguenti additivi:

- a) le vitamine o gli altri additivi che creano l'impressione che un prodotto del tabacco produca benefici per la salute o comporti minori rischi per la salute;
- b) la caffeina o la taurina o altri additivi e composti stimolanti che presentano una connotazione di energia e di vitalità;
- c) gli additivi con proprietà coloranti delle emissioni,

⁽¹⁾ Raccomandazione della Commissione 2003/361/CE, del 6 maggio 2003, relativa alla definizione delle microimprese, piccole e medie imprese (GU L 124 del 20.5.2003, pag. 36).

- d) per i prodotti del tabacco da fumo, gli additivi che facilitano l'inalazione o l'assorbimento di nicotina, e
- e) gli additivi che hanno proprietà CMR sotto forma incombusta.

7. Gli Stati membri vietano l'immissione sul mercato dei prodotti del tabacco contenenti aromi in qualsiasi dei loro elementi quali i filtri, le cartine, le confezioni, le capsule o le caratteristiche tecniche che consentono di modificare l'odore o il gusto dei prodotti del tabacco interessati o la loro intensità di fumo. I filtri, le cartine e le capsule non devono contenere tabacco o nicotina.

8. Gli Stati membri provvedono a che le disposizioni e le condizioni stabilite dal regolamento (CE) n. 1907/2006 siano applicate, se del caso, ai prodotti del tabacco.

9. Sulla base di dati scientifici gli Stati membri vietano l'immissione sul mercato di prodotti del tabacco contenenti additivi in quantitativi tali da accrescere l'effetto tossico o di dipendenza di un prodotto del tabacco, o le sue proprietà CMR, al momento del consumo in misura significativa o quantificabile.

Gli Stati membri notificano alla Commissione le misure che adottano in forza del presente paragrafo.

10. La Commissione, su richiesta di uno Stato membro o di sua iniziativa, stabilisce, mediante un atto di esecuzione, se un prodotto del tabacco rientra nell'ambito di applicazione del paragrafo 9. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 25, paragrafo 2 e si basano sui dati scientifici più recenti.

11. Qualora si sia dimostrato che un additivo o un certo suo quantitativo amplifica l'effetto tossico o di dipendenza di un prodotto del tabacco e ciò determini divieti ai sensi del presente articolo, paragrafo 9, in almeno tre Stati membri, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 27 per fissare i livelli massimi di contenuto di tali additivi. In tal caso, il livello massimo di contenuto è fissato al livello massimo più basso che ha condotto a uno dei divieti nazionali di cui al presente paragrafo.

12. I prodotti del tabacco diversi dalle sigarette e dal tabacco da arrotolare sono esonerati dai divieti di cui ai paragrafi 1 e 7. La Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 27 per revocare tale esenzione per una particolare categoria di prodotto qualora intervenga un mutamento sostanziale della situazione, attestato da una relazione della Commissione.

13. Gli Stati membri e la Commissione possono esigere imposte proporzionate dai fabbricanti e dagli importatori di prodotti del tabacco per valutare se un prodotto del tabacco abbia un aroma caratterizzante, se vengano impiegati additivi o aromi vietati e se un prodotto del tabacco contenga additivi in quantitativi tali da accrescere in misura significativa e quantificabile l'effetto tossico o di dipendenza del prodotto del tabacco interessato o le sue proprietà CMR.

14. Nel caso di prodotti del tabacco con un aroma caratterizzante il cui volume delle vendite a livello di Unione è pari o superiore al 3 % in una particolare categoria di prodotto, le disposizioni del presente articolo si applicano a decorrere dal 20 maggio 2020.

15. Il presente articolo non si applica al tabacco per uso orale.

CAPO II

Etichettatura e confezionamento

Articolo 8

Disposizioni generali

1. Ciascuna confezione unitaria di un prodotto del tabacco e l'eventuale imballaggio esterno recano le avvertenze relative alla salute di cui al presente capo nella lingua ufficiale o nelle lingue ufficiali dello Stato membro in cui il prodotto è immesso sul mercato.

2. Le avvertenze relative alla salute coprono tutta la superficie della confezione unitaria o dell'imballaggio esterno ad esse riservata e non sono oggetto di alcun commento, parafrasi o riferimento in qualsivoglia forma.

3. Gli Stati membri vigilano affinché le avvertenze relative alla salute su una confezione unitaria e l'eventuale imballaggio esterno siano stampate in modo inamovibile, indelebili e pienamente visibili, non essendo parzialmente o completamente dissimulate o troncate da bolli fiscali, etichette del prezzo, elementi di sicurezza, incarti, custodie, scatole o altri elementi al momento dell'immissione sul mercato dei prodotti del tabacco. Sulle confezioni unitarie dei prodotti del tabacco diversi dalle sigarette e dal tabacco da arrotolare in buste, le avvertenze relative alla salute possono essere apposte

mediante adesivi, a condizione che questi siano inamovibili. Le avvertenze relative alla salute rimangono intatte all'apertura della confezione unitaria eccetto per le confezioni con chiusura di tipo flip-top, ove le avvertenze possano essere separate all'apertura della confezione, ma solo in modo da garantire l'integrità grafica e la visibilità del testo, delle fotografie e delle informazioni sulla disassuefazione dal fumo.

4. Le avvertenze relative alla salute non dissimulano né troncano in alcun modo i bolli fiscali, le etichette del prezzo, i marchi di tracciabilità e rintracciabilità o gli elementi di sicurezza sulle confezioni unitarie.

5. Le dimensioni delle avvertenze relative alla salute di cui agli articoli 9, 10, 11 e 12 sono calcolate in rapporto alla superficie interessata quando la confezione è chiusa.

6. Le avvertenze relative alla salute sono contornate da un bordo nero della larghezza di 1 mm internamente all'area di superficie riservata al testo delle avvertenze, ad eccezione delle avvertenze relative alla salute di cui all'articolo 11.

7. Nell'adattare l'avvertenza relativa alla salute ai sensi degli articoli 9, paragrafo 5, 10, paragrafo 3, e 12, paragrafo 3, la Commissione provvede affinché essa sia basata sui fatti o affinché gli Stati membri possano scegliere tra due avvertenze, una delle quali dev'essere basata sui fatti.

8. Le illustrazioni sulle confezioni unitarie e sull'eventuale imballaggio esterno destinato ai consumatori dell'Unione rispettano le disposizioni del presente capo.

Articolo 9

Avvertenze generali e messaggi informativi per i prodotti del tabacco da fumo

1. Ciascuna confezione unitaria e l'eventuale imballaggio esterno dei prodotti del tabacco da fumo recano una delle seguenti avvertenze generali:

«Il fumo uccide – smetti subito»

oppure

«Il fumo uccide».

Gli Stati membri determinano quale di tali avvertenze generali di cui al primo comma deve essere utilizzata.

2. Ciascuna confezione unitaria e l'eventuale imballaggio esterno del tabacco da fumo recano il seguente messaggio informativo:

«Il fumo del tabacco contiene oltre 70 sostanze cancerogene».

3. Per i pacchetti di sigarette e il tabacco da arrotolare in confezioni dalla forma parallelepipedica, l'avvertenza generale figura sulla parte inferiore di una delle superfici laterali della confezione unitaria e il messaggio informativo figura sulla parte inferiore dell'altra superficie laterale. Le avvertenze relative alla salute hanno una lunghezza non inferiore a 20 mm.

Per le confezioni a forma di pacchetto a scatola con chiusura incernierata la cui superficie laterale viene divisa in due quando la confezione è aperta, l'avvertenza generale e il messaggio informativo figurano interamente sulle parti più ampie di tali due superfici. L'avvertenza generale appare altresì all'interno della superficie superiore visibile al momento dell'apertura della confezione.

Le superfici laterali di questo tipo di pacchetto hanno un'altezza non inferiore a 16 mm.

Per il tabacco da arrotolare commercializzato in buste, l'avvertenza generale e il messaggio informativo figurano sulle superfici che garantiscono la piena visibilità di tali avvertenze relative alla salute. Per il tabacco da arrotolare in confezioni di forma cilindrica l'avvertenza generale figura sulla superficie esterna della chiusura e il messaggio informativo sulla sua superficie interna.

Sia l'avvertenza generale sia il messaggio informativo coprono il 50 % della superficie sulla quale sono stampati.

4. L'avvertenza generale e il messaggio informativo di cui ai paragrafi 1 e 2 sono:
- a) stampati in caratteri Helvetica grassetto su fondo bianco. In funzione delle esigenze linguistiche gli Stati membri possono determinare il corpo del font, purché le dimensioni del font specificate nel diritto nazionale garantiscano che il pertinente testo occupi la maggior parte possibile della superficie riservata a tali avvertenze relative alla salute; e
 - b) al centro della superficie riservata loro, e sulle confezioni dalla forma parallelepipedica e l'eventuale imballaggio esterno, sono paralleli al bordo laterale della confezione unitaria o dell'imballaggio esterno.
5. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 27 per adeguare la formulazione del messaggio informativo di cui al paragrafo 2 agli sviluppi scientifici e di mercato.
6. La Commissione determina, mediante atti di esecuzione, la posizione esatta dell'avvertenza generale e del messaggio informativo sul tabacco da arrotolare commercializzato in buste, tenendo conto delle diverse forme delle buste.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 25, paragrafo 2.

Articolo 10

Avvertenze combinate relative alla salute per i prodotti del tabacco da fumo

1. Ciascuna confezione unitaria e l'eventuale imballaggio esterno dei prodotti del tabacco da fumo recano avvertenze combinate relative alla salute. Le avvertenze combinate relative alla salute:
- a) comprendono una delle avvertenze testuali elencate nell'allegato I e una fotografia a colori corrispondente, compresa nel catalogo delle immagini di cui all'allegato II;
 - b) comprendono informazioni sulla disassuefazione dal fumo, ad esempio numeri di telefono, indirizzi e-mail o siti Internet destinati a informare i consumatori sui programmi disponibili a sostegno di coloro che intendono smettere di fumare;
 - c) occupano il 65 % tanto della superficie esterna del fronte quanto del retro della confezione unitaria e dell'eventuale imballaggio esterno. Le confezioni a forma cilindrica presentano due avvertenze combinate relative alla salute equidistanti l'una dall'altra e ogni avvertenza relativa alla salute occupa il 65 % della rispettiva metà della superficie curva;
 - d) mostrano la stessa avvertenza testuale e la corrispondente foto a colori sia sul fronte sia sul retro delle confezioni unitarie e dell'eventuale imballaggio esterno;
 - e) figurano in corrispondenza del bordo superiore di una confezione unitaria e dell'eventuale imballaggio esterno e hanno lo stesso orientamento di ogni altra informazione che figura sulla superficie della confezione. Si possono applicare esenzioni transitorie da tale obbligo relativo alla posizione dell'avvertenza testuale combinata negli Stati membri in cui i bolli fiscali o i marchi di identificazione nazionale utilizzati a fini fiscali rimangono obbligatori, come segue:
 - i) quando il bollo fiscale o il marchio di identificazione nazionale utilizzato a fini fiscali è apposto sul bordo superiore di una confezione unitaria di materiale duro, l'avvertenza combinata relativa alla salute che deve figurare sulla superficie posteriore può essere collocata direttamente al di sotto del bollo fiscale o del marchio di identificazione nazionale;
 - ii) quando una confezione unitaria è fatta di materiale morbido, gli Stati membri possono autorizzare un'area rettangolare da riservare al bollo fiscale o marchio di identificazione nazionale utilizzato a fini fiscali con altezza non superiore a 13 mm tra il bordo superiore della confezione e l'estremità superiore delle avvertenze combinate relative alla salute.

Le esenzioni di cui ai punti i) e ii) si applicano per un periodo di tre anni a decorrere dal 20 maggio 2016. I marchi o i logo non sono collocati al di sopra delle avvertenze relative alla salute;

- f) sono riprodotte rispettando il formato, il layout, la grafica e le proporzioni precisati dalla Commissione a norma del paragrafo 3;

g) rispettano, nel caso delle confezioni unitarie di sigarette, le seguenti dimensioni:

- i) altezza: non inferiore a 44 mm;
- ii) larghezza: non inferiore a 52 mm.

2. Le avvertenze combinate relative alla salute sono raggruppate in tre raccolte, come indicato all'allegato II, ognuna delle quali è usata in un dato anno e si alterna con la raccolta successiva l'anno seguente. Gli Stati membri assicurano che ciascuna avvertenza combinata relativa alla salute utilizzabile in un dato anno sia mostrata, per quanto possibile, in pari numero su ogni marca di prodotti del tabacco.

3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 27 al fine di:

- a) adeguare le avvertenze testuali elencate nell'allegato I tenendo conto degli sviluppi scientifici e di mercato;
 - b) stabilire e adeguare il catalogo delle immagini di cui al paragrafo 1, lettera a), del presente articolo tenendo conto degli sviluppi scientifici e tecnici;
4. La Commissione, mediante atti di esecuzione, definisce le specifiche tecniche per il layout, la grafica e la forma delle avvertenze combinate relative alla salute, a seconda delle diverse forme delle confezioni.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 25, paragrafo 2.

Articolo 11

Etichettatura dei prodotti del tabacco da fumo diverso dalle sigarette, dal tabacco da arrotolare e dal tabacco per pipa ad acqua

1. Gli Stati membri possono esentare i prodotti del tabacco da fumo diverso dalle sigarette, dal tabacco da arrotolare e dal tabacco per pipa ad acqua dall'obbligo di recare il messaggio informativo stabilito all'articolo 9, paragrafo 2, e le avvertenze combinate relative alla salute stabilite all'articolo 10. In tal caso, oltre all'avvertenza generale prevista all'articolo 9, paragrafo 1, ciascuna confezione unitaria e l'eventuale imballaggio esterno di tali prodotti recano una delle avvertenze testuali elencate nell'allegato I. L'avvertenza generale di cui all'articolo 9, paragrafo 1, comprende un riferimento ai servizi di disassuefazione dal fumo di cui all'articolo 10, paragrafo 1, lettera b).

L'avvertenza generale figura sulla superficie più visibile della confezione unitaria e dell'eventuale imballaggio esterno.

Gli Stati membri assicurano che ciascuna avvertenza testuale sia mostrata, per quanto possibile, in pari numero su ogni marca di tali prodotti. Le avvertenze testuali figurano sulla successiva superficie più visibile della confezione unitaria e dell'eventuale imballaggio esterno.

Per le confezioni unitarie con chiusura incernierata, la successiva superficie più visibile è quella che appare quando la confezione è aperta.

2. L'avvertenza generale di cui al paragrafo 1 copre il 30 % della pertinente superficie della confezione unitaria e dell'eventuale imballaggio esterno. Questa percentuale è innalzata al 32 % per gli Stati membri con due lingue ufficiali e al 35 % per gli Stati membri con più di due lingue ufficiali.

3. L'avvertenza testuale di cui al paragrafo 1 copre il 40 % della pertinente superficie della confezione unitaria e dell'eventuale imballaggio esterno. Questa percentuale è innalzata al 45 % per gli Stati membri con due lingue ufficiali e al 50 % per gli Stati membri con più di due lingue ufficiali.

4. Qualora le avvertenze relative alla salute di cui al paragrafo 1 figurino su una superficie che supera 150 cm², l'avvertenza copre una superficie di 45 cm². Questa superficie è innalzata a 48 cm² per gli Stati membri con due lingue ufficiali e a 52,5 cm² per gli Stati membri con più di due lingue ufficiali.

5. Le avvertenze relative alla salute di cui al paragrafo 1 rispettano le prescrizioni di cui all'articolo 9, paragrafo 4. Il testo delle avvertenze relative alla salute è parallelo al testo principale sulla superficie riservata a tali avvertenze.

Le avvertenze relative alla salute sono contornate da un bordo nero della larghezza minima di 3 mm e massimo di 4 mm. Tale bordo figura esternamente alla superficie riservata al testo dell'avvertenza relativa alla salute.

6. La Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 27 per revocare la possibilità di concedere esenzioni per qualsiasi delle categorie dei prodotti di cui al paragrafo 1, qualora intervenga un mutamento sostanziale della situazione, attestato da una relazione della Commissione, per la categoria di prodotto in questione.

Articolo 12

Etichettatura dei prodotti del tabacco non da fumo

1. Ciascuna confezione unitaria e l'eventuale imballaggio esterno dei prodotti del tabacco non da fumo recano la seguente avvertenza relativa alla salute:

«Questo prodotto del tabacco nuoce alla tua salute e provoca dipendenza.»

2. L'avvertenza relativa alla salute di cui al paragrafo 1 rispetta le prescrizioni di cui all'articolo 9, paragrafo 4. Il testo delle avvertenze relative alla salute è parallelo al testo principale sulla superficie riservata a tali avvertenze.

Inoltre l'avvertenza:

- a) figura sulle due superfici maggiori della confezione unitaria e dell'eventuale imballaggio esterno;
 - b) copre il 30 % delle superfici della confezione unitaria e dell'eventuale imballaggio esterno. Questa percentuale è innalzata al 32 % per gli Stati membri con due lingue ufficiali e al 35 % per gli Stati membri con più di due lingue ufficiali.
3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 27 per adeguare la formulazione delle avvertenze relative alla salute di cui al paragrafo agli sviluppi scientifici.

Articolo 13

Presentazione dei prodotti

1. L'etichettatura delle confezioni unitarie e dell'eventuale imballaggio esterno e il prodotto del tabacco in sé non comportano alcun elemento o caratteristica che:

- a) promuova un prodotto o ne incoraggi il consumo dando un'impressione errata quanto alle caratteristiche, agli effetti sulla salute, ai rischi o alle emissioni; le etichette non contengono alcuna informazione riguardo al contenuto di nicotina, catrame o monossido di carbonio del prodotto del tabacco;
- b) lasci intendere che un determinato prodotto del tabacco sia meno nocivo di altri o miri a ridurre l'effetto di alcuni elementi nocivi del fumo o abbia proprietà rivitalizzanti, energizzanti, curative, di ringiovanimento, naturali, biologiche o produca altri benefici per la salute o lo stile di vita;
- c) richiami un gusto, un odore, un aroma o altri additivi o la loro assenza;
- d) assomigli a un prodotto alimentare o cosmetico;
- e) suggerisca che un determinato prodotto del tabacco presenti una maggiore biodegradabilità o altri vantaggi ambientali.

2. Le confezioni unitarie e l'eventuale imballaggio esterno non suggeriscono vantaggi economici mediante inclusione di materiale stampato con buoni, offerta di distribuzione gratuita, di promozione due per uno o altre offerte analoghe.

3. Gli elementi e le caratteristiche vietati ai sensi dei paragrafi 1 e 2 comprendono, tra l'altro, le diciture, i simboli, le denominazioni, i marchi, i segni figurativi o di altro tipo.

*Articolo 14***Aspetto e contenuto delle confezioni unitarie**

1. Le confezioni unitarie di sigarette hanno forma parallelepipeda. Le confezioni unitarie di tabacco da arrotolare hanno forma parallelepipeda o cilindrica oppure la forma di una busta. Una confezione unitaria di sigarette contiene almeno 20 sigarette. Una confezione unitaria di tabacco da arrotolare contiene non meno di 30 g di tabacco.
2. Una confezione unitaria di sigarette può consistere di materiale duro o morbido e non ha un sistema di apertura richiudibile o risigillabile dopo la prima apertura, salvo una chiusura di tipo flip-top e una chiusura incernierata per i pacchetti a scatola. Per le confezioni con una chiusura di tipo flip-top e con chiusura incernierata, la chiusura può essere incernierata solo sul retro della confezione unitaria.

*Articolo 15***Tracciabilità**

1. Gli Stati membri assicurano che tutte le confezioni unitarie dei prodotti del tabacco siano contrassegnate da un identificativo univoco. Per garantirne l'integrità, l'identificativo univoco è stampato o apposto in modo inamovibile, è indelebile e non è dissimulato o troncato, ad esempio da bolli fiscali o da etichette del prezzo, né a seguito dell'apertura della confezione unitaria. Nel caso di prodotti del tabacco lavorati al di fuori dell'Unione, gli obblighi previsti dal presente articolo si applicano solo a quelli destinati o immessi sul mercato dell'Unione.
2. L'identificativo univoco consente di stabilire quanto segue:
 - a) la data e il luogo di lavorazione;
 - b) l'impianto di lavorazione;
 - c) il macchinario utilizzato per la lavorazione dei prodotti del tabacco;
 - d) il turno di produzione oppure l'orario di lavorazione;
 - e) la descrizione del prodotto;
 - f) il mercato di destinazione per la vendita al dettaglio;
 - g) l'itinerario previsto del trasporto;
 - h) se del caso, l'importatore nell'Unione;
 - i) l'effettivo itinerario del trasporto dal fabbricante fino alla prima rivendita, compresi i depositi utilizzati nonché la data del trasporto, la destinazione del trasporto, il punto di partenza e il destinatario;
 - j) l'identità di tutti gli acquirenti dal fabbricante fino alla prima rivendita; e
 - k) la fattura, il numero dell'ordine e le registrazioni dei pagamenti di tutti gli acquirenti dal fabbricante fino alla prima rivendita.
3. Le informazioni di cui alle lettere a), b), c), d), e), f), g) e, ove applicabile, h) del paragrafo 2 fanno parte dell'identificativo unico.
4. Gli Stati membri provvedono affinché le informazioni di cui alle lettere i), j) e k) del paragrafo 2 siano elettronicamente accessibili mediante un collegamento all'identificativo unico.
5. Gli Stati membri vigilano affinché tutti gli operatori economici coinvolti negli scambi di prodotti del tabacco, dal fabbricante fino all'ultimo operatore economico a monte della prima rivendita, registrino tutte le confezioni unitarie delle quali entrano in possesso, tutti i movimenti intermedi e i trasferimenti definitivi del possesso delle confezioni unitarie. La marcatura e la registrazione di imballaggi aggregati, quali stecche, *mastercase* o pallet, può costituire adempimento del presente obbligo, purché rimanga possibile tracciare e rintracciare le confezioni unitarie.

6. Gli Stati membri provvedono affinché tutte le persone fisiche e giuridiche coinvolte nella catena di approvvigionamento di prodotti del tabacco mantengano registri completi accurati di tutte le transazioni pertinenti.

7. Gli Stati membri vigilano affinché i fabbricanti di prodotti del tabacco forniscano a tutti gli operatori economici coinvolti negli scambi di prodotti del tabacco, dal fabbricante fino all'ultimo operatore economico a monte della prima rivendita, compresi gli importatori, i depositi e le società di trasporto, le apparecchiature necessarie per la registrazione degli acquisti, delle vendite, dell'immagazzinamento, del trasporto o delle altre operazioni di manipolazione dei prodotti del tabacco. Tali apparecchiature devono essere in grado di leggere e trasmettere i dati oggetto di registrazione elettronicamente a un centro di archiviazione dati a norma del paragrafo 8.

8. Gli Stati membri vigilano affinché i fabbricanti e gli importatori di prodotti del tabacco concludano contratti di archiviazione dei dati con un soggetto terzo indipendente allo scopo di ospitare il centro di archiviazione per tutti i dati. Il centro di archiviazione dati è ubicato fisicamente nel territorio dell'Unione. L'idoneità del soggetto terzo, in particolare la sua indipendenza e la sua capacità tecnica, come pure il contratto di archiviazione dati sono approvati dalla Commissione.

Le attività del soggetto terzo sono controllate da un revisore esterno, che è proposto e retribuito dal fabbricante di tabacco e approvato dalla Commissione. Il revisore esterno presenta una relazione annuale alle autorità competenti e alla Commissione, esaminando in particolare eventuali irregolarità relative all'accesso.

Gli Stati membri assicurano che la Commissione, le autorità competenti degli Stati membri e il revisore esterno abbiano accesso pieno ai centri di archiviazione dei dati. In casi debitamente giustificati la Commissione o gli Stati membri possono consentire l'accesso dei fabbricanti o degli importatori alle informazioni archiviate, purché le informazioni commercialmente sensibili restino adeguatamente protette conformemente al pertinente diritto dell'Unione e nazionale.

9. I dati memorizzati non sono essere modificati o cancellati da un operatore economico coinvolto negli scambi dei prodotti del tabacco.

10. Gli Stati membri garantiscono che i dati personali siano trattati unicamente in conformità delle norme e delle garanzie previste dalla direttiva 95/46/CE.

11. La Commissione, mediante atti di esecuzione:

- a) determina le norme tecniche per l'istituzione e il funzionamento del sistema di tracciabilità e rintracciabilità previsto al presente articolo, anche in materia di contrassegno con un identificativo univoco, registrazione, trasmissione, trattamento e archiviazione dei dati e accesso ai dati archiviati;
- b) determina le norme tecniche volte a garantire che i sistemi utilizzati per l' identificativo univoco e le relative funzioni siano pienamente compatibili tra loro nell'Unione.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 25, paragrafo 2.

12. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 27 al fine di definire gli elementi principali dei contratti di archiviazione dei dati di cui al presente articolo, paragrafo 8, quali durata, possibilità di rinnovo, competenze richieste o riservatezza, compresi il controllo e la valutazione periodici di tali contratti.

13. I paragrafi da 1 a 10 si applicano alle sigarette e al tabacco da arrotolare a decorrere dal 20 maggio 2019 e ai prodotti del tabacco diversi dalle sigarette e dal tabacco da arrotolare a decorrere dal 20 maggio 2024.

Articolo 16

Caratteristica di sicurezza

1. Oltre all'identificativo univoco di cui all'articolo 15, gli Stati membri dispongono che tutte le confezioni unitarie dei prodotti del tabacco immesse sul mercato rechino un elemento di sicurezza antimanomissione, composto di elementi visibili e invisibili. L'elemento di sicurezza è stampato o apposto in modo inamovibile, è indelebile e non è dissimulato o troncato, ad esempio da bolli fiscali e da etichette del prezzo o da altri elementi prescritti dalla legislazione.

Gli Stati membri nei quali è obbligatoria l'apposizione di bolli fiscali o di marchi di identificazione nazionale utilizzati a fini fiscali possono consentire che questi siano usati come caratteristica di sicurezza purché i bolli o i marchi di identificazione nazionale soddisfino tutte le norme tecniche e le funzioni prescritte a norma del presente articolo.

2. La Commissione, mediante atti di esecuzione, definisce le norme tecniche concernenti gli elementi di sicurezza e la loro possibile rotazione e le adegua agli sviluppi scientifici, tecnici e di mercato.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 25, paragrafo 2.

3. Il paragrafo 1 si applica alle sigarette e al tabacco da arrotolare a decorrere dal 20 maggio 2019 e ai prodotti del tabacco diversi dalle sigarette e dal tabacco da arrotolare a decorrere dal 20 maggio 2024.

CAPO III

Tabacco per uso orale, vendite a distanza transfrontaliere di prodotti del tabacco e prodotti del tabacco di nuova generazione

Articolo 17

Tabacco per uso orale

Gli Stati membri vietano l'immissione sul mercato del tabacco per uso orale, fatte salve le disposizioni di cui all'articolo 151 dell'atto di adesione dell'Austria, della Finlandia e della Svezia.

Articolo 18

Vendite a distanza transfrontaliere di prodotti del tabacco

1. Gli Stati membri possono vietare le vendite a distanza transfrontaliere di prodotti del tabacco ai consumatori. Gli Stati membri cooperano per impedire tali vendite. Le rivendite che effettuano vendite a distanza transfrontaliere di prodotti del tabacco non possono rifornire di tali prodotti i consumatori negli Stati membri in cui tali vendite sono state vietate. Gli Stati membri che non vietano tali vendite impongono che le rivendite che intendono effettuare vendite a distanza transfrontaliere a consumatori dell'Unione si registrino presso le autorità competenti dello Stato membro di stabilimento della rivendita e dello Stato membro in cui si trovano i consumatori effettivi o potenziali. Le rivendite stabilite al di fuori dell'Unione sono tenute a registrarsi presso le autorità competenti dello Stato membro in cui si trovano i consumatori effettivi o potenziali. Tutte le rivendite che intendono effettuare vendite a distanza transfrontaliere presentano almeno le seguenti informazioni alle autorità competenti all'atto di registrarsi:

- a) il nome o la denominazione sociale e l'indirizzo permanente del luogo di attività a partire dal quale i prodotti del tabacco saranno forniti;
- b) la data di inizio dell'attività di vendita a distanza transfrontaliera ai consumatori dei prodotti del tabacco mediante i servizi della società dell'informazione, quali definiti all'articolo 1, punto 2, della direttiva 98/34/CE;
- c) l'indirizzo del sito o dei siti web utilizzati a tal fine e tutte le informazioni pertinenti necessarie per identificare il sito.

2. Le autorità competenti degli Stati membri assicurano che i consumatori abbiano accesso all'elenco di tutte le rivendite registrate presso di esse. Nel mettere a disposizione tale elenco, gli Stati membri garantiscono che le norme e le garanzie di cui alla direttiva 95/46/CE siano rispettate. Le rivendite sono autorizzate a immettere sul mercato i prodotti del tabacco attraverso le vendite a distanza transfrontaliere solo una volta ricevuta conferma della loro registrazione presso la pertinente autorità competente.

3. Gli Stati membri di destinazione dei prodotti del tabacco venduti attraverso le vendite a distanza transfrontaliere possono prevedere l'obbligo, per la rivendita che provvede alla fornitura, di nominare una persona fisica responsabile di verificare, prima che i prodotti del tabacco raggiungano il consumatore, la loro conformità alle disposizioni nazionali adottate a norma della presente direttiva nello Stato membro di destinazione, se tale verifica è necessaria per garantire il rispetto delle norme e facilitarne l'applicazione.

4. Le rivendite che effettuano vendite a distanza transfrontaliere gestiscono un sistema di verifica dell'età che, al momento della vendita, verifica che il consumatore che effettua l'acquisto abbia l'età minima prevista dal diritto nazionale dello Stato membro di destinazione. La rivendita o la persona fisica designata ai sensi del paragrafo 3 comunica alle autorità competenti di tale Stato membro i particolari e il funzionamento del sistema di verifica dell'età.

5. Le rivendite trattano unicamente i dati personali del consumatore a norma della direttiva 95/46/CE e tali dati non sono comunicati al fabbricante dei prodotti del tabacco né a società dello stesso gruppo né a soggetti terzi. L'utilizzo o il trasferimento dei dati personali non è consentito per scopi diversi dall'acquisto specifico. Ciò si applica anche se la rivendita appartiene a un fabbricante di prodotti del tabacco.

Articolo 19

Notifica dei prodotti del tabacco di nuova generazione

1. Gli Stati membri dispongono che i fabbricanti e gli importatori dei prodotti del tabacco di nuova generazione effettuino una notifica alle autorità competenti degli Stati membri di ogni prodotto di tale tipo che intendano immettere sul mercato nazionale interessati. La notifica è presentata elettronicamente sei mesi prima della prevista immissione sul mercato ed è corredata di una descrizione dettagliata del prodotto del tabacco di nuova generazione e delle istruzioni per l'uso e informazioni sugli ingredienti e sulle emissioni prescritte a norma dell'articolo 5. I fabbricanti e gli importatori che effettuano una notifica di un prodotto del tabacco di nuova generazione forniscono anche alle autorità competenti:

- a) gli studi scientifici disponibili sulla tossicità, sulla capacità di indurre dipendenza e sull'attrattività del prodotto del tabacco di nuova generazione, con particolare riguardo agli ingredienti e alle emissioni;
- b) gli studi disponibili, le relative sintesi e le ricerche di mercato sulle presenze dei vari gruppi di consumatori, compresi i giovani e gli attuali fumatori;
- c) altre informazioni disponibili pertinenti, riguardanti tra l'altro un'analisi rischi-benefici del prodotto, dei suoi effetti attesi in termini di disassuefazione dal consumo del tabacco, dei suoi effetti attesi in termini di iniziazione al consumo di tabacco e anticipazioni della percezione da parte del consumatore.

2. Gli Stati membri dispongono che i fabbricanti e gli importatori di prodotti del tabacco di nuova generazione trasmettano alle autorità competenti tutte le informazioni nuove o aggiornate sugli studi, le ricerche e le altre informazioni di cui al paragrafo 1, lettere da a) a c). Gli Stati membri possono imporre ai fabbricanti o agli importatori di prodotti del tabacco di nuova generazione di effettuare ulteriori test o presentare ulteriori informazioni. Gli Stati membri mettono a disposizione della Commissione tutte le informazioni ricevute in virtù del presente articolo.

3. Gli Stati membri possono introdurre un sistema di autorizzazione dei prodotti del tabacco di nuova generazione. Gli Stati membri possono esigere imposte proporzionate dai fabbricanti e dagli importatori per tale autorizzazione.

4. I prodotti del tabacco di nuova generazione immessi sul mercato rispettano le prescrizioni della presente direttiva. Quale delle disposizioni della presente direttiva si applichi ai prodotti del tabacco di nuova generazione dipende dal fatto che tali prodotti rientrino nella definizione di prodotto del tabacco non da fumo ovvero in quella di un prodotto del tabacco da fumo.

TITOLO III

SIGARETTE ELETTRONICHE E PRODOTTI DA FUMO A BASE DI ERBE

Articolo 20

Sigarette elettroniche

1. Gli Stati membri assicurano che le sigarette elettroniche e i contenitori di liquido di ricarica siano immessi sul mercato solo se conformi alla presente direttiva e a ogni altra disposizione legislativa pertinente dell'Unione.

La presente direttiva non si applica alle sigarette elettroniche e ai contenitori di liquido di ricarica soggetti a un obbligo di autorizzazione a norma della direttiva 2001/83/CE o ai requisiti prescritti nella direttiva 93/42/CEE.

2. I fabbricanti e gli importatori di sigarette elettroniche e contenitori di liquido di ricarica effettuano una notifica alle autorità competenti degli Stati membri di eventuali prodotti di tale tipo che intendono immettere sul mercato. La notifica è presentata elettronicamente sei mesi prima della prevista immissione sul mercato. Per sigarette elettroniche e contenitori di liquido di ricarica già immessi sul mercato al 20 maggio 2016, la notifica è presentata entro sei mesi da tale data. Per ogni modifica sostanziale del prodotto è presentata una nuova notifica.

A seconda che il prodotto sia una sigaretta elettronica o un contenitore di liquido di ricarica, la notifica contiene le seguenti informazioni:

- a) denominazione e recapito del fabbricante, della persona giuridica o fisica responsabile all'interno dell'Unione e, se del caso, dell'importatore nell'Unione;
- b) elenco di tutti gli ingredienti contenuti nel prodotto e delle emissioni risultanti dal suo impiego, suddivisi per marca e tipo, compresi i relativi quantitativi;
- c) dati tossicologici riguardanti gli ingredienti e le emissioni del prodotto, anche quando riscaldati, con particolare attenzione ai loro effetti sulla salute dei consumatori quando inalati e tenendo conto, tra l'altro, degli effetti di dipendenza;
- d) informazioni sulle dosi e sull'assorbimento di nicotina in condizioni di consumo normali o ragionevolmente prevedibili;
- e) descrizione delle componenti del prodotto, compresi, se del caso, il meccanismo di apertura e di ricarica della sigaretta elettronica o del contenitore di liquido di ricarica;
- f) descrizione del processo di produzione, compreso se comporti la produzione in serie, e dichiarazione attestante che il processo di produzione assicura la conformità ai requisiti del presente articolo;
- g) dichiarazione attestante la piena responsabilità del fabbricante e dell'importatore riguardo alla qualità e alla sicurezza del prodotto, quando è immesso sul mercato e utilizzato in condizioni normali o ragionevolmente prevedibili.

Se gli Stati membri considerano che le informazioni presentate siano incomplete, hanno il diritto di richiederne il completamento.

Gli Stati membri possono esigere imposte proporzionate dai fabbricanti e dagli importatori dei prodotti del tabacco per la ricezione, la memorizzazione, la gestione e l'analisi dei dati ad essi trasmessi.

3. Gli Stati membri provvedono affinché:

- a) il liquido contenente nicotina sia immesso sul mercato solo in contenitori di liquido di ricarica apposti il cui volume non superi i 10 ml, in sigarette elettroniche usa e getta o in cartucce monouso con cartucce o serbatoi di volume non superiore a 2 ml;
- b) il liquido contenente nicotina non presenti un contenuto di nicotina superiore a 20 mg/ml;
- c) il liquido contenente nicotina non contenga gli additivi elencati all'articolo 7, paragrafo 6;
- d) per produrre il liquido contenente nicotina siano usati solo ingredienti di elevata purezza. Le sostanze diverse dagli ingredienti di cui al secondo comma del paragrafo 2, lettera b), del presente articolo sono presenti nel liquido contenente nicotina solo a livello di tracce, se tali tracce sono tecnicamente inevitabili durante la produzione;

- e) ad eccezione della nicotina, nel liquido contenente nicotina siano usati solo ingredienti che non presentano, anche se riscaldati, pericoli per la salute umana;
- f) le sigarette elettroniche rilascino le dosi di nicotina a livelli costanti in condizioni normali d'uso;
- g) le sigarette elettroniche e i contenitori di liquido di ricarica siano a prova di bambino e manomissione, siano protetti contro la rottura e le perdite e muniti di un meccanismo per una ricarica senza perdite.

4. Gli Stati membri assicurano che:

a) le confezioni unitarie di sigarette elettroniche e di contenitori di liquido di ricarica siano corredate di un foglietto con:

- i) istruzioni per l'uso e la conservazione del prodotto, compreso il riferimento al fatto che l'uso del prodotto è sconsigliato ai giovani e ai non fumatori;
- ii) controindicazioni;
- iii) avvertenze per specifici gruppi a rischio;
- iv) informazioni su eventuali effetti nocivi;
- v) capacità di indurre dipendenza e tossicità; e
- vi) recapito del fabbricante o importatore e di una persona giuridica o fisica di contatto all'interno dell'Unione;

b) le confezioni unitarie e l'eventuale imballaggio esterno delle sigarette elettroniche e dei contenitori di liquido di ricarica:

- i) includano un elenco di tutti gli ingredienti contenuti nel prodotto in ordine decrescente di peso e un'indicazione del contenuto di nicotina del prodotto e della quantità rilasciata per dose, il numero del lotto e una raccomandazione che inviti a tenere il prodotto fuori dalla portata dei bambini;
- ii) fatto salvo il punto i) della presente lettera, non includano elementi o caratteristiche di cui all'articolo 13, ad eccezione dell'articolo 13, paragrafo 1, lettere a) e c), riguardante le informazioni sul contenuto di nicotina e sugli aromi; e
- iii) rechino una delle seguenti avvertenze relative alla salute:

«Prodotto contenente nicotina, sostanza che crea un'elevata dipendenza. Uso sconsigliato ai non fumatori.,

oppure

«Prodotto contenente nicotina, sostanza che crea un'elevata dipendenza.»

Gli Stati membri determinano quale di tali avvertenze debba essere utilizzata;

c) le avvertenze relative alla salute sono conformi ai requisiti specificati all'articolo 12, paragrafo 2.

5. Gli Stati membri provvedono affinché:

- a) siano vietate le comunicazioni commerciali nei servizi della società dell'informazione, sulla stampa e altre pubblicazioni stampate, aventi lo scopo o l'effetto diretto o indiretto di promuovere le sigarette elettroniche e i contenitori di liquido di ricarica, ad eccezione delle pubblicazioni destinate esclusivamente ai professionisti del commercio delle sigarette elettroniche e dei contenitori di liquido di ricarica e delle pubblicazioni stampate e edite in paesi terzi, se tali pubblicazioni non sono destinate principalmente al mercato dell'Unione;
- b) siano vietate le comunicazioni commerciali via radio aventi lo scopo o l'effetto diretto o indiretto di promuovere le sigarette elettroniche e i contenitori di liquido di ricarica;

- c) sia vietata qualunque forma di contributo pubblico o privato a programmi radiofonici aventi lo scopo o l'effetto diretto o indiretto di promuovere le sigarette elettroniche e i contenitori di liquido di ricarica;
- d) sia vietata qualunque forma di contributo pubblico o privato a eventi, attività o persone singole aventi lo scopo o l'effetto diretto o indiretto di promuovere le sigarette elettroniche e i contenitori di liquido di ricarica e a cui partecipino o che si svolgano in vari Stati membri o che comunque abbiano ripercussioni transfrontaliere;
- e) siano vietate per le sigarette elettroniche e i contenitori di liquido di ricarica le comunicazioni commerciali audiovisive a cui si applica la direttiva 2010/13/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾.

6. L'articolo 18 della presente direttiva si applica alle vendite a distanza transfrontaliere di sigarette elettroniche e di contenitori di liquido di ricarica.

7. Gli Stati membri dispongono che i fabbricanti e gli importatori di sigarette elettroniche e di contenitori di liquido di ricarica presentino annualmente alle autorità competenti:

- i) dati completi sul volume delle vendite, suddiviso per marca e tipo del prodotto;
- ii) informazioni sulle preferenze dei vari gruppi di consumatori, compresi i giovani, i non fumatori e i principali tipi di utilizzatori attuali;
- iii) modo di vendita dei prodotti; e
- iv) sintesi di eventuali indagini di mercato svolte riguardo a quanto sopra, con la relativa traduzione inglese.

Gli Stati membri monitorano l'andamento del mercato relativamente alle sigarette elettroniche e ai contenitori di liquido di ricarica, tra cui eventuali elementi di prova che il loro uso costituisce un passaggio verso la dipendenza dalla nicotina e, in ultima istanza, il consumo di tabacco tradizionale tra i giovani e i non fumatori.

8. Gli Stati membri assicurano che le informazioni ricevute a norma del paragrafo 2, siano messe a disposizione del pubblico su un sito web. Nel mettere tali informazioni a disposizione del pubblico, gli Stati membri tengono debito conto dell'esigenza di tutelare i segreti commerciali.

A richiesta, gli Stati membri mettono a disposizione della Commissione e degli altri Stati membri tutte le informazioni ricevute a norma del presente articolo. Gli Stati membri e la Commissione assicurano il trattamento riservato dei segreti commerciali e delle altre informazioni riservate.

9. Gli Stati membri dispongono che i fabbricanti, gli importatori e i distributori di sigarette elettroniche e contenitori di liquido di ricarica istituiscano e mantengano un sistema di raccolta delle informazioni su tutti i presunti effetti nocivi di tali prodotti sulla salute umana.

Qualora uno qualsiasi di questi operatori economici ritenga o abbia motivo di credere che le sigarette elettroniche o i contenitori di liquido di ricarica di cui dispone e che sono destinati a essere immessi sul mercato o sono immessi sul mercato non siano sicuri o non siano di buona qualità o non siano in altro modo conformi alla presente direttiva, prende immediatamente le misure correttive necessarie per rendere tale prodotto conforme alla presente direttiva, per ritirarlo o richiamarlo, a seconda dei casi. In tali casi, l'operatore economico è altresì tenuto a informare immediatamente le autorità di sorveglianza del mercato degli Stati membri nei quali il prodotto è reso disponibile o destinato a essere reso disponibile precisando, in particolare, il rischio per la salute umana e la sicurezza e le eventuali misure correttive prese, come pure i risultati di tali misure correttive.

Gli Stati membri possono inoltre chiedere agli operatori economici informazioni supplementari, per esempio riguardo agli aspetti della sicurezza e della qualità o agli eventuali effetti nocivi delle sigarette elettroniche o dei contenitori di liquido di ricarica.

10. La Commissione trasmette al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sui potenziali rischi per la salute pubblica connessi all'uso di sigarette elettroniche ricaricabili entro il 20 maggio 2016 e successivamente, ogni qualvolta sia opportuno.

⁽¹⁾ Direttiva 2010/13/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2010, relativa al coordinamento di determinate disposizioni legislative, regolamentari e amministrative degli Stati membri concernenti la fornitura di servizi di media audiovisivi (direttiva sui servizi di media audiovisivi) (GU L 95 del 15.4.2010, pag. 1).

11. Nel caso di sigarette elettroniche e contenitori di liquido di ricarica conformi ai requisiti del presente articolo, se un'autorità competente constata o ha ragionevoli motivi per credere che specifiche sigarette elettroniche o specifici contenitori di liquido di ricarica o un tipo di sigaretta elettronica o di contenitore di liquido di ricarica possa presentare un grave rischio per la salute umana, può adottare appropriate misure provvisorie. Informa immediatamente la Commissione e le autorità competenti degli altri Stati membri delle misure adottate e comunica informazioni che le motivino. La Commissione stabilisce, quanto prima dopo la ricezione di tali informazioni, se la misura provvisoria è giustificata. La Commissione informa lo Stato membro interessato delle sue conclusioni al fine di consentire allo Stato membro di adottare adeguate conseguenti misure.

Qualora, nell'applicare il primo comma del presente paragrafo, l'immissione sul mercato di specifiche sigarette elettroniche o specifici contenitori di liquido di ricarica o un tipo di sigaretta elettronica o di contenitore di liquido di ricarica sia stato vietato per motivi debitamente giustificati in almeno tre Stati membri, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 27 per estendere tale divieto a tutti gli Stati membri, se tale estensione è giustificata e proporzionata.

12. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 27 per adeguare la formulazione dell'avvertenza relativa alla salute di cui al paragrafo 4, lettera b), del presente articolo. Nell'adeguare tale avvertenza relativa alla salute, la Commissione assicura che sia basata sui fatti.

13. La Commissione stabilisce, mediante atti di esecuzione, un formato comune per la notifica di cui al paragrafo 2 e le norme tecniche per il meccanismo di ricarica di cui al paragrafo 3, lettera g).

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 25, paragrafo 2.

Articolo 21

Prodotti da fumo a base di erbe

1. Ciascuna confezione unitaria e l'eventuale imballaggio esterno dei prodotti da fumo a base di erbe recano la seguente avvertenza generale:

«Il fumo di questo prodotto nuoce alla tua salute»

2. L'avvertenza relativa alla salute è stampata sul fronte e sul retro della superficie esterna della confezione unitaria e sull'eventuale imballaggio esterno.

3. L'avvertenza relativa alla salute rispetta le prescrizioni di cui all'articolo 9, paragrafo 4. Copre il 30 % dell'area delle corrispondente superficie della confezione unitaria e dell'eventuale imballaggio esterno. Questa percentuale è innalzata al 32 % per gli Stati membri con due lingue ufficiali e al 35 % per gli Stati membri con più di due lingue ufficiali.

4. Le confezioni unitarie e l'eventuale imballaggio esterno dei prodotti da fumo a base di erbe non comprendono alcuno degli elementi o delle caratteristiche di cui all'articolo 13, paragrafo 1, lettere a), b) e d), e non indicano che il prodotto non contiene additivi o aromi.

Articolo 22

Segnalazione degli ingredienti di prodotti da fumo a base di erbe

1. Gli Stati membri dispongono che i fabbricanti e gli importatori di prodotti da fumo a base di erbe presentino alle autorità competenti un elenco, con le relative quantità, di tutti gli ingredienti utilizzati nella lavorazione di tali prodotti, suddivisi per marca e tipo. I fabbricanti o gli importatori comunicano inoltre alle autorità competenti degli Stati membri interessati le eventuali modifiche della composizione di un prodotto che incidono sulle informazioni fornite a norma del presente articolo. Le informazioni prescritte a norma del presente articolo sono presentate prima che un prodotto da fumo a base di erbe, nuovo o modificato, sia immesso sul mercato.

2. Gli Stati membri assicurano che le informazioni presentate a norma del paragrafo 1 siano rese disponibili al pubblico su un sito web. Nel mettere tali informazioni a disposizione del pubblico, gli Stati membri tengono debito conto dell'esigenza di tutelare i segreti commerciali. Gli operatori economici specificano esattamente quali informazioni considerano segreti commerciali.

TITOLO IV

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 23

Cooperazione e applicazione, anche con meccanismi sanzionatori

1. Gli Stati membri vigilano affinché i fabbricanti e gli importatori del tabacco e dei prodotti correlati forniscano, in maniera completa ed esatta, alla Commissione e alle autorità competenti degli Stati membri le informazioni richieste a norma della presente direttiva, entro i termini ivi stabiliti. L'obbligo di fornire le informazioni richieste incombe principalmente al fabbricante, se questi è stabilito nell'Unione. L'obbligo di fornire le informazioni richieste incombe principalmente all'importatore, se il fabbricante è stabilito al di fuori dell'Unione e l'importatore è stabilito nell'Unione. L'obbligo di fornire le informazioni richieste incombe congiuntamente al fabbricante e all'importatore, se entrambi sono stabiliti al di fuori dell'Unione.
2. Gli Stati membri assicurano che non siano immessi sul mercato prodotti del tabacco e prodotti correlati non conformi alla presente direttiva e ai relativi atti delegati e di esecuzione. Gli Stati membri assicurano che i prodotti del tabacco e i prodotti correlati non siano immessi sul mercato se non sono rispettati gli obblighi in materia di segnalazione stabiliti nella presente direttiva.
3. Gli Stati membri stabiliscono le norme relative alle sanzioni da irrogare in caso di violazione delle norme nazionali adottate ai sensi della presente direttiva e prendono tutti i provvedimenti necessari per l'applicazione di tali sanzioni. Le sanzioni previste sono efficaci, proporzionate e dissuasive. Ogni sanzione amministrativa pecuniaria eventualmente irrogata a seguito di una violazione intenzionale può compensare il vantaggio economico perseguito mediante la violazione.
4. Le autorità competenti degli Stati membri cooperano tra loro e con la Commissione per garantire l'adeguata attuazione e la corretta applicazione della presente direttiva e si trasmettono tutte le informazioni necessarie per l'applicazione uniforme della presente direttiva.

Articolo 24

Libera circolazione

1. Gli Stati membri non possono, per considerazioni attinenti agli aspetti disciplinati dalla presente direttiva, e fatti salvi i paragrafi 2 e 3 del presente articolo, vietare o limitare l'immissione sul mercato del tabacco o dei prodotti correlati conformi alla presente direttiva.
2. La presente direttiva non pregiudica il diritto di uno Stato membro di mantenere o introdurre ulteriori disposizioni, applicabili a tutti i prodotti immessi sul suo mercato, in relazione alla standardizzazione del confezionamento dei prodotti del tabacco, ove sia giustificato da motivi di salute pubblica, tenendo conto dell'alto livello di protezione della salute umana conseguito attraverso la presente direttiva. Tali misure devono essere proporzionate e non possono costituire un mezzo di discriminazione arbitraria, né una restrizione dissimulata al commercio tra gli Stati membri. Tali misure sono notificate alla Commissione unitamente alle motivazioni del loro mantenimento o della loro introduzione.
3. Uno Stato membro può inoltre vietare una determinata categoria di tabacco o prodotti correlati, in ragione della situazione specifica in tale Stato membro e purché le disposizioni siano giustificate dalla necessità di tutelare la salute pubblica, tenendo conto dell'alto livello di protezione della salute umana conseguito attraverso la presente direttiva. Tali disposizioni nazionali sono notificate alla Commissione unitamente alle motivazioni della loro introduzione. Entro sei mesi dalla data di ricezione della notifica prevista nel presente paragrafo, la Commissione approva o respinge le disposizioni nazionali dopo aver verificato, alla luce del livello elevato di protezione della salute umana conseguito tramite la presente direttiva, se tali disposizioni siano giustificate, necessarie e proporzionate rispetto alla loro finalità e se costituiscano uno strumento di discriminazione arbitraria o una restrizione dissimulata al commercio tra gli Stati membri. In assenza di una decisione della Commissione entro il periodo di sei mesi, le misure nazionali si considerano approvate.

*Articolo 25***Procedura di comitato**

1. La Commissione è assistita da un comitato. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.
3. Laddove il parere del comitato debba essere ottenuto con procedura scritta, detta procedura si conclude senza esito quando, entro il termine per la formulazione del parere, il presidente del comitato decida in tal senso o la maggioranza semplice dei membri del comitato lo richieda.
4. Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

*Articolo 26***Autorità competenti**

Gli Stati membri designano le autorità competenti responsabili dell'attuazione e dell'esecuzione degli obblighi previsti nella presente direttiva entro tre mesi dal 20 maggio 2016. Gli Stati membri informano senza indugio la Commissione dell'identità delle autorità designate. La Commissione pubblica queste informazioni nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

*Articolo 27***Esercizio della delega**

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare gli atti delegati di cui all'articolo 3, paragrafi 2 e 4, all'articolo 4, paragrafi 3 e 5, all'articolo 7, paragrafi 5, 11 e 12, all'articolo 9, paragrafo 5, all'articolo 10, paragrafo 3, all'articolo 11, paragrafo 6, all'articolo 12, paragrafo 3, all'articolo 15, paragrafo 12, e all'articolo 20, paragrafi 11 e 12, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 19 maggio 2014. 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.
3. La delega di potere di cui all'articolo 3, paragrafi 2 e 4, all'articolo 4, paragrafi 3 e 5, all'articolo 7, paragrafi 5, 11 e 12, all'articolo 9, paragrafo 5, all'articolo 10, paragrafo 3, all'articolo 11, paragrafo 6, all'articolo 12, paragrafo 3, all'articolo 15, paragrafo 12, e all'articolo 20, paragrafi 11 e 12, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 3, paragrafi 2 e 4, dell'articolo 4, paragrafi 3 e 5, dell'articolo 7, paragrafi 5, 11 e 12, dell'articolo 9, paragrafo 5, dell'articolo 10, paragrafo 3, dell'articolo 11, paragrafo 6, dell'articolo 12, paragrafo 3, dell'articolo 15, paragrafo 12, e all'articolo 20, paragrafi 11 e 12, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

*Articolo 28***Relazione**

1. Entro cinque anni dal 20 maggio 2016, e, successivamente, ogniqualevolta necessario, la Commissione presenta al Parlamento europeo, al Consiglio e al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni una relazione sull'applicazione della presente direttiva.

Nell'elaborazione della relazione, la Commissione è assistita da esperti scientifici e tecnici onde poter disporre di tutte le informazioni necessarie.

2. Nella relazione la Commissione indica, in particolare, gli elementi della direttiva da riesaminare o adattare alla luce dell'evoluzione delle conoscenze scientifiche e tecniche, compreso lo sviluppo di regole e norme sul tabacco e sui prodotti correlati concordate a livello internazionale. La Commissione presta particolare attenzione:

- a) all'esperienza acquisita per quanto concerne la grafica delle superfici delle confezioni non contemplate dalla presente direttiva, tenendo conto degli sviluppi giuridici, economici e scientifici, a livello nazionale e internazionale;
- b) agli sviluppi del mercato relativi ai prodotti del tabacco di nuova generazione, tenendo conto, tra l'altro, delle notifiche ricevute a norma dell'articolo 19;
- c) agli sviluppi di mercato che costituiscono un mutamento sostanziale della situazione;
- d) all'attuabilità, ai vantaggi e all'eventuale impatto di un sistema europeo per la regolamentazione degli ingredienti dei prodotti del tabacco, compresa la redazione, a livello di Unione, di un elenco di ingredienti da utilizzare, inserire o aggiungere ai prodotti del tabacco, tenendo conto, tra l'altro, delle informazioni raccolte in conformità degli articoli 5 e 6;
- e) agli sviluppi del mercato relativi alle sigarette di diametro inferiore a 7,5 mm e alla percezione da parte del consumatore della loro nocività nonché del carattere ingannevole di tali sigarette;
- f) all'attuabilità, ai vantaggi e all'eventuale impatto di una banca dati dell'Unione contenente le informazioni sugli ingredienti e le emissioni dei prodotti del tabacco raccolte in conformità degli articoli 5 e 6;
- g) agli sviluppi del mercato relativi alle sigarette elettroniche e ai contenitori di liquido di ricarica tenendo conto, tra l'altro, delle informazioni raccolte in conformità dell'articolo 20, comprese quelle sull'inizio del consumo di tali prodotti da parte dei giovani e dei non fumatori e dell'impatto di tali prodotti sugli sforzi per la disassuefazione dal fumo nonché le misure adottate dagli Stati membri riguardo agli aromi;
- h) agli sviluppi del mercato e alle preferenze dei consumatori in relazione al tabacco per pipa ad acqua, con particolare riguardo ai relativi aromi.

Gli Stati membri assistono la Commissione e le forniscono tutte le informazioni disponibili per lo svolgimento della valutazione e la preparazione della relazione.

3. La relazione è seguita dalle proposte di modifica della presente direttiva che la Commissione ritenga necessarie per adeguarla, nella misura necessaria al regolare funzionamento del mercato interno, all'evoluzione del settore dei prodotti del tabacco e dei prodotti correlati, per tener conto di nuovi sviluppi fondati su riscontri scientifici e degli sviluppi in materia di norme sui prodotti del tabacco e prodotti correlati concordate a livello internazionale.

*Articolo 29***Recepimento**

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 20 maggio 2016. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

Gli Stati membri applicano tali misure a decorrere dal 20 maggio 2016, fatti salvi l'articolo 7, paragrafo 14, l'articolo 10, paragrafo 1, lettera e), l'articolo 15, paragrafo 13, e l'articolo 16, paragrafo 3.

2. Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Esse recano altresì l'indicazione che, nelle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative in vigore, i riferimenti alla direttiva abrogata dalla presente direttiva si intendono fatti a quest'ultima. Le modalità del riferimento e la formulazione dell'indicazione sono stabilite dagli Stati membri.

3. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni fondamentali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 30

Disposizione transitoria

Gli Stati membri possono autorizzare l'immissione sul mercato dei seguenti prodotti non conformi alla presente direttiva fino al 20 maggio 2017:

- a) prodotti del tabacco fabbricati o immessi in libera pratica ed etichettati in conformità della direttiva 2001/37/CE prima del 20 maggio 2016;
- b) sigarette elettroniche o contenitori di liquido di ricarica fabbricati o immessi in libera pratica prima del 20 novembre 2016;
- c) prodotti da fumo a base di erbe fabbricati o immessi in libera pratica prima del 20 maggio 2016.

Articolo 31

Abrogazione

La direttiva 2001/37/CE è abrogata a decorrere dal 20 maggio 2016 fatti salvi gli obblighi degli Stati membri relativi ai termini di recepimento di tale direttiva nel diritto interno.

I riferimenti alla direttiva abrogata si intendono fatti alla presente direttiva e si leggono secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato III della presente direttiva.

Articolo 32

Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 33

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il 3 aprile 2014

Per il Parlamento europeo

Il presidente

M. SCHULZ

Per il Consiglio

Il presidente

D. KOURKOULAS

ALLEGATO I

ELENCO DELLE AVVERTENZE TESTUALI**(di cui all'articolo 10 e all'articolo 11, paragrafo 1)**

- 1) Il fumo causa il 90 % dei casi di cancro ai polmoni
 - 2) Il fumo causa il cancro alla bocca e alla gola
 - 3) Il fumo danneggia i tuoi polmoni
 - 4) Il fumo causa attacchi cardiaci
 - 5) Il fumo causa ictus e disabilità
 - 6) Il fumo ostruisce le tue arterie
 - 7) Il fumo aumenta il rischio di cecità
 - 8) Il fumo è dannoso per i tuoi denti e le tue gengive
 - 9) Il fumo può uccidere il bimbo nel grembo materno
 - 10) Il tuo fumo può nuocere ai tuoi figli, alla tua famiglia e ai tuoi amici
 - 11) I figli dei fumatori hanno più probabilità di cominciare a fumare
 - 12) Smetti di fumare – Vivi per i tuoi cari
 - 13) Il fumo riduce la fertilità
 - 14) Il fumo aumenta il rischio di impotenza
-

ALLEGATO II

CATALOGO DELLE IMMAGINI

(DI CUI ALL'ARTICOLO 10, PARAGRAFO 1)

[A cura della Commissione, conformemente all'articolo 10, paragrafo 3, lettera b)]

ALLEGATO III

TAVOLA DI CONCORDANZA

Direttiva 2001/37/CE	Presente direttiva
Articolo 1	Articolo 1
Articolo 2	Articolo 2
Articolo 3, paragrafo 1	Articolo 3, paragrafo 1
Articolo 3, paragrafi 2 e 3	—
Articolo 4, paragrafo 1	Articolo 4, paragrafo 1
Articolo 4, paragrafo 2	Articolo 4, paragrafo 2
Articolo 4, paragrafi da 3 a 5	—
Articolo 5, paragrafo 1	—
Articolo 5, paragrafo 2, lettera a)	Articolo 9, paragrafo 1
Articolo 5, paragrafo 2, lettera b)	Articolo 10, paragrafo 1, lettera a) e paragrafo 2, Articolo 11, paragrafo 1
Articolo 5, paragrafo 3	Articolo 10, paragrafo 1
Articolo 5, paragrafo 4	Articolo 12
Articolo 5, paragrafo 5, primo comma	Articolo 9, paragrafo 3, quinto comma, Articolo 11, punti 2 e 3, Articolo 12, paragrafo 2, lettera b)
Articolo 5, paragrafo 5, secondo comma	Articolo 11, paragrafo 4
Articolo 5, paragrafo 6, lettera a)	Articolo 9, paragrafo 4, lettera a)
Articolo 5, paragrafo 6, lettera b)	—
Articolo 5, paragrafo 6, lettera c)	Articolo 9, paragrafo 4, lettera b)
Articolo 5, paragrafo 6, lettera d)	Articolo 8, paragrafo 6, e Articolo 11, paragrafo 5, secondo comma
Articolo 5, paragrafo 6, lettera e)	Articolo 8, paragrafo 1
Articolo 5, paragrafo 7	Articolo 8, paragrafi 3 e 4
Articolo 5, paragrafo 8	—

Direttiva 2001/37/CE	Presente direttiva
Articolo 5, paragrafo 9, primo comma	Articolo 15, paragrafi 1 e 2
Articolo 5, paragrafo 9, secondo comma	Articolo 15, paragrafo 11
Articolo 6, paragrafo 1, primo comma	Articolo 5, paragrafo 1, primo comma
Articolo 6, paragrafo 1, secondo comma	Articolo 5, paragrafi 2 e 3
Articolo 6, paragrafo 1, terzo comma	—
Articolo 6, paragrafo 2	Articolo 5, paragrafo 4
Articolo 6, paragrafi 3 e 4	—
Articolo 7	Articolo 13, paragrafo 1, lettera b)
Articolo 8	Articolo 17
Articolo 9, paragrafo 1	Articolo 4, paragrafo 3
Articolo 9, paragrafo 2	Articolo 10, paragrafi 2 e 3, lettera a)
Articolo 9, paragrafo 3	Articolo 16, paragrafo 2
Articolo 10, paragrafo 1	Articolo 25, paragrafo 1
Articolo 10, paragrafi 2 e 3	Articolo 25, paragrafo 2
Articolo 11, primo e secondo comma	Articolo 28, paragrafo 1, primo e secondo comma
Articolo 11, terzo comma	Articolo 28, paragrafo 2, primo comma
Articolo 11, quarto comma	Articolo 28, paragrafo 3
Articolo 12	—
Articolo 13, paragrafo 1	Articolo 24, paragrafo 1
Articolo 13, paragrafo 2	Articolo 24, paragrafo 2
Articolo 13, paragrafo 3	
Articolo 14, paragrafo 1, primo comma	Articolo 29, paragrafo 1, primo comma

Direttiva 2001/37/CE	Presente direttiva
Articolo 14, paragrafo 1, secondo comma	Articolo 29, paragrafo 2
Articolo 14, paragrafi 2 e 3	Articolo 30, lettera a)
Articolo 14, paragrafo 4	Articolo 29, paragrafo 3
Articolo 15	Articolo 31
Articolo 16	Articolo 32
Articolo 17	Articolo 33
Allegato I (Elenco delle avvertenze aggiuntive)	Allegato I (Elenco delle avvertenze testuali)
Allegato II (Termini di attuazione e di applicazione delle direttive abrogate)	—
Allegato III (Tavola di concordanza)	Allegato III (Tavola di concordanza)

DIRETTIVA 2014/42/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**del 3 aprile 2014****relativa al congelamento e alla confisca dei beni strumentali e dei proventi da reato nell'Unione europea**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 82, paragrafo 2, e l'articolo 83, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato delle regioni ⁽²⁾,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ⁽³⁾,

considerando quanto segue:

- (1) Il motore principale della criminalità organizzata transfrontaliera, comprese le organizzazioni criminali di stampo mafioso, è il profitto economico. Di conseguenza, le autorità competenti dovrebbero disporre dei mezzi per rintracciare, congelare, gestire e confiscare i proventi da reato. Tuttavia, la prevenzione e la lotta efficaci contro la criminalità organizzata dovrebbero essere conseguite neutralizzando i proventi da reato e dovrebbero essere estese, in alcuni casi, a qualsiasi bene derivante da attività di natura criminosa.
- (2) I gruppi di criminalità organizzata operano prescindendo dalle frontiere e sempre più spesso acquisiscono beni in Stati membri diversi rispetto a quello in cui sono stabiliti e in paesi terzi. Vi è un crescente bisogno di un'efficace cooperazione internazionale in materia di recupero dei beni e di reciproca assistenza giudiziaria.
- (3) Tra i mezzi più efficaci per combattere la criminalità organizzata si annoverano la previsione di gravi conseguenze legali per la commissione di tali crimini, nonché l'individuazione efficace e il congelamento e la confisca dei beni strumentali e dei proventi da reato.
- (4) Benché le statistiche disponibili siano limitate, gli importi recuperati dai proventi da reato nell'Unione appaiono insufficienti rispetto ai proventi stimati. Taluni studi hanno dimostrato che, anche se regolamentate dal diritto dell'Unione e nazionale, le procedure di confisca restano sottoutilizzate.
- (5) L'adozione di norme minime ravvicinerà i regimi degli Stati membri in materia di congelamento e confisca dei beni, favorendo così la fiducia reciproca e un'efficace cooperazione transfrontaliera.

⁽¹⁾ GU C 299 del 4.10.2012, pag. 128.

⁽²⁾ GU C 391 del 18.12.2012, pag. 134.

⁽³⁾ Posizione del Parlamento europeo del 25 febbraio 2014 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 14 marzo 2014.

- (6) Il programma di Stoccolma e le conclusioni del Consiglio Giustizia e affari interni in materia di confisca e recupero dei beni adottate nel giugno 2010 sottolineano l'importanza di una più efficace identificazione, confisca e riutilizzazione dei beni di origine criminosa.
- (7) L'attuale quadro giuridico dell'Unione in materia di congelamento, sequestro e confisca dei beni è composto dall'azione comune 98/699/GAI ⁽¹⁾, dalla decisione quadro 2001/500/GAI del Consiglio ⁽²⁾, dalla decisione quadro 2003/577/GAI del Consiglio ⁽³⁾, dalla decisione quadro 2005/212/GAI del Consiglio ⁽⁴⁾ e dalla decisione quadro 2006/783/GAI del Consiglio ⁽⁵⁾.
- (8) Le relazioni d'attuazione della Commissione relative alle decisioni quadro 2003/577/GAI, 2005/212/GAI e 2006/783/GAI mostrano che i vigenti regimi di confisca estesa e di riconoscimento reciproco di provvedimenti di congelamento e di confisca non sono pienamente efficaci. La confisca risulta ostacolata dalle divergenze tra il diritto degli Stati membri.
- (9) La presente direttiva è volta a modificare e ad ampliare le disposizioni delle decisioni quadro 2001/500/GAI e 2005/212/GAI. È opportuno sostituire parzialmente dette decisioni quadro per gli Stati membri vincolati dalla presente direttiva.
- (10) Gli Stati membri sono liberi di portare le procedure di confisca collegate a una causa penale dinanzi a qualsiasi autorità giudiziaria competente.
- (11) Occorre chiarire l'attuale concetto di proventi da reato al fine di includervi i proventi diretti delle attività criminali e tutti i vantaggi indiretti, compresi il reinvestimento o la trasformazione successivi di proventi diretti. Pertanto, i proventi possono comprendere qualsiasi bene, anche trasformato o convertito, in tutto o in parte, in un altro bene, ovvero confuso con beni acquisiti da fonte legittima, fino al valore stimato dei proventi confusi. Possono inoltre comprendere introiti o altri vantaggi derivanti dai proventi da reato o da beni nei quali i proventi da reato sono stati trasformati o convertiti o da beni con i quali i proventi da reato sono stati confusi.
- (12) La presente direttiva prevede un'ampia definizione dei beni che possono essere oggetto di congelamento o confisca. Tale definizione comprende i documenti o gli strumenti legali comprovanti il diritto di proprietà o altri diritti su tali beni. Tali documenti o strumenti possono includere, ad esempio, strumenti finanziari o documenti che possono far sorgere diritti di credito e di norma si trovano in possesso della persona interessata dalle procedure in questione. La presente direttiva lascia impregiudicate le vigenti procedure nazionali per la tenuta dei documenti legali o degli strumenti comprovanti il diritto di proprietà o altri diritti sui beni applicate dalle autorità nazionali o dagli organismi pubblici competenti conformemente al diritto nazionale.
- (13) Il congelamento e la confisca ai sensi della presente direttiva sono concetti autonomi, che non dovrebbero impedire agli Stati membri di attuare la presente direttiva utilizzando strumenti che, in base al diritto nazionale, sarebbero considerati sanzioni o altri tipi di misure.

⁽¹⁾ Azione comune 98/699/GAI del 3 dicembre 1998 sul riciclaggio di denaro e sull'individuazione, il rintracciamento, il congelamento o sequestro e la confisca degli strumenti e dei proventi di reato adottata dal Consiglio in base all'articolo K.3 del trattato sull'Unione europea (GU L 333 del 9.12.1998, pag. 1).

⁽²⁾ Decisione quadro 2001/500/GAI del Consiglio, del 26 giugno 2001, concernente il riciclaggio di denaro, l'individuazione, il rintracciamento, il congelamento o sequestro e la confisca degli strumenti e dei proventi di reato (GU L 182 del 5.7.2001, pag. 1).

⁽³⁾ Decisione quadro 2003/577/GAI del Consiglio, del 22 luglio 2003, relativa all'esecuzione nell'Unione europea dei provvedimenti di blocco dei beni o di sequestro probatorio (GU L 196 del 2.8.2003, pag. 45).

⁽⁴⁾ Decisione quadro 2005/212/GAI del Consiglio, del 24 febbraio 2005, relativa alla confisca di beni, strumenti e proventi di reato (GU L 68 del 15.3.2005, pag. 49).

⁽⁵⁾ Decisione quadro 2006/783/GAI del Consiglio, del 6 ottobre 2006, relativa all'applicazione del principio del reciproco riconoscimento delle decisioni di confisca (GU L 328 del 24.11.2006, pag. 59).

- (14) È opportuno che nella confisca di beni strumentali e proventi da reato a seguito di una decisione definitiva dell'autorità giudiziaria e di beni per un valore equivalente a detti beni strumentali e proventi si applichi il concetto allargato di reati contemplato dalla presente direttiva. La decisione quadro 2001/500/GAI obbliga gli Stati membri a consentire la confisca di beni strumentali e proventi da reato a seguito di una condanna definitiva nonché la confisca di beni il cui valore corrisponda a tali beni strumentali e proventi. Occorre che tali obblighi siano mantenuti per i reati non contemplati dalla presente direttiva e che il concetto di provento quale definito nella presente direttiva sia interpretato in modo simile con riferimento ai reati non contemplati dalla presente direttiva. Gli Stati membri sono liberi di definire la confisca dei beni di valore equivalente come sussidiaria o alternativa alla confisca diretta, se del caso conformemente al diritto nazionale.
- (15) In base a una condanna penale definitiva, dovrebbe essere possibile confiscare beni strumentali e proventi da reato, o beni di valore corrispondente a detti beni strumentali o proventi. Tale condanna definitiva può anche essere pronunciata a seguito di un procedimento in contumacia. Qualora la confisca in base a una condanna definitiva non sia possibile, in determinate circostanze dovrebbe essere comunque possibile confiscare beni strumentali e proventi da reato, almeno in caso di malattia o di fuga dell'indagato o dell'imputato. Tuttavia, in tali casi di malattia e di fuga, l'esistenza di un procedimento in contumacia negli Stati membri dovrebbe essere sufficiente per adempiere a tale obbligo. In caso di fuga dell'indagato o dell'imputato, gli Stati membri dovrebbero adottare ogni misura ragionevole e possono disporre affinché il soggetto in questione sia chiamato a comparire nel procedimento di confisca o sia informato di tale procedimento.
- (16) Ai fini della presente direttiva, si intende per malattia l'impedimento dell'indagato o dell'imputato a comparire nel procedimento penale per un periodo prolungato e, di conseguenza, il procedimento non può proseguire in condizioni normali. L'indagato o l'imputato può essere chiamato a provare lo stato di malattia, ad esempio con un certificato medico, di cui l'autorità giudiziaria dovrebbe poter non tener conto qualora lo ritenga insoddisfacente. È opportuno che il diritto dell'interessato di farsi rappresentare nel procedimento da un difensore non sia messo in pericolo.
- (17) Nell'attuazione della presente direttiva con riguardo alla confisca di beni di valore corrispondente ai beni strumentali al reato, le pertinenti disposizioni potrebbero essere applicate se, alla luce delle circostanze particolari del caso di specie, tale misura è proporzionata, considerato, in particolare, il valore dei beni strumentali interessati. Gli Stati membri possono anche considerare se, e in che misura, il condannato sia responsabile di rendere impossibile la confisca dei beni strumentali.
- (18) Nell'attuazione della presente direttiva, gli Stati membri possono prevedere che, in circostanze eccezionali, la confisca non sia ordinata qualora, conformemente al diritto nazionale, essa rappresenti una privazione eccessiva per l'interessato, sulla base delle circostanze del singolo caso, che dovrebbero essere determinanti. È opportuno che gli Stati membri facciano un ricorso molto limitato a questa possibilità e abbiano la possibilità di non ordinare la confisca solo quando essa determinerebbe per l'interessato una situazione critica di sussistenza.
- (19) I gruppi criminali si dedicano ad una vasta gamma di attività criminose. Allo scopo di contrastare efficacemente le attività della criminalità organizzata, vi possono essere situazioni in cui è opportuno che la condanna penale sia seguita dalla confisca non solo dei beni associati a un dato reato, ma anche di ulteriori beni che l'autorità giudiziaria stabilisca costituire proventi da altri reati. Questo approccio è definito come confisca estesa. La decisione quadro 2005/212/GAI prevede tre diverse serie di condizioni minime tra cui gli Stati membri possono scegliere per applicare la confisca estesa. Conseguentemente, in sede di recepimento di tale decisione quadro, gli Stati membri hanno scelto opzioni diverse, da cui sono derivati concetti diversi di confisca estesa nelle giurisdizioni nazionali. Tale divergenza ostacola la cooperazione transfrontaliera nei casi di confisca. È pertanto necessario armonizzare ulteriormente le disposizioni relative alla confisca estesa definendo un unico insieme di norme minime.
- (20) Nel determinare se un reato possa produrre un vantaggio economico, gli Stati membri possono tener conto del *modus operandi*, ad esempio se il reato è caratterizzato dall'essere stato commesso nell'ambito della criminalità organizzata o con l'intento di generare profitti leciti da reati. Tuttavia, ciò non dovrebbe, in generale, pregiudicare la possibilità di fare ricorso alla confisca estesa.

- (21) La confisca estesa dovrebbe essere possibile quando un'autorità giudiziaria è convinta che i beni in questione derivino da condotte criminose. Ciò non significa che debba essere accertato che i beni in questione derivano da condotte criminose. Gli Stati membri possono disporre, ad esempio, che sia sufficiente che l'autorità giudiziaria ritenga, in base ad una ponderazione delle probabilità, o possa ragionevolmente presumere, che sia molto più probabile che i beni in questione siano il frutto di condotte criminose piuttosto che di altre attività. In tale contesto, l'autorità giudiziaria deve considerare le circostanze specifiche del caso, compresi i fatti e gli elementi di prova disponibili in base ai quali può essere adottata una decisione di confisca estesa. Una sproporzione tra i beni dell'interessato e il suo reddito legittimo può rientrare tra i fatti idonei ad indurre l'autorità giudiziaria a concludere che i beni derivano da condotte criminose. Gli Stati membri possono inoltre fissare un periodo di tempo entro il quale si può ritenere che i beni siano derivati da condotte criminose.
- (22) La presente direttiva stabilisce norme minime. Essa non impedisce agli Stati membri di attribuire poteri più estesi nel proprio diritto nazionale, anche, per esempio, in relazione alle norme sulle prove.
- (23) La presente direttiva si applica ai reati che rientrano nell'ambito di applicazione degli strumenti ivi elencati. Nell'ambito di applicazione di tali strumenti, gli Stati membri dovrebbero applicare la confisca estesa almeno in relazione a taluni reati definiti nella presente direttiva.
- (24) La pratica del trasferimento dei beni, al fine di evitarne la confisca, da parte di un indagato o di un imputato ad un terzo compiacente è comune e sempre più diffusa. L'attuale quadro giuridico dell'Unione non contiene norme vincolanti sulla confisca dei beni trasferiti a terzi. Pertanto, è diventato ancora più necessario consentire la confisca dei beni trasferiti a terzi o acquisiti da terzi. L'acquisizione da parte di terzi si riferisce a situazioni in cui, ad esempio, il terzo abbia acquisito beni, direttamente o indirettamente, ad esempio tramite un intermediario, da un indagato o imputato, ivi compreso quando il reato è stato commesso per suo conto o a suo vantaggio, e quando l'imputato non dispone di beni confiscabili. Tale confisca dovrebbe essere possibile almeno quando i terzi sapevano o avrebbero dovuto sapere che il trasferimento o l'acquisizione dei beni aveva lo scopo di evitarne la confisca, sulla base di fatti e circostanze concreti, ivi compreso il fatto che il trasferimento sia stato effettuato a titolo gratuito o contro il pagamento di un importo in denaro significativamente inferiore al valore di mercato. Le norme sulla confisca nei confronti di terzi dovrebbero estendersi alle persone fisiche e giuridiche. In ogni caso è opportuno che i diritti dei terzi in buona fede non siano pregiudicati.
- (25) Gli Stati membri sono liberi di definire la confisca nei confronti di terzi come sussidiaria o alternativa alla confisca diretta, se del caso, conformemente al diritto nazionale.
- (26) La confisca determina la privazione definitiva di un bene. Tuttavia, la custodia di un bene può essere un prerequisito per la confisca e può essere rilevante per l'esecuzione di un provvedimento di confisca. Il bene è custodito mediante congelamento. Al fine di prevenire la dispersione dei beni prima che un provvedimento di congelamento possa essere emesso, le autorità competenti degli Stati membri dovrebbero poter essere autorizzate ad attivarsi immediatamente per mettere al sicuro tali beni.
- (27) Poiché i beni sono spesso custoditi a fini di confisca, il congelamento e la confisca sono strettamente connessi. In taluni sistemi giuridici, il congelamento a fini di confisca è considerato un provvedimento procedurale separato di natura provvisoria, al quale può seguire un ordine di confisca. Fatti salvi i diversi sistemi giuridici nazionali e la decisione quadro 2003/577/GAI, la presente direttiva dovrebbe ravvicinare taluni aspetti dei sistemi nazionali di congelamento a fini di confisca.
- (28) I provvedimenti di congelamento lasciano impregiudicata la possibilità che un bene specifico sia considerato elemento di prova durante l'intero procedimento, purché al termine di quest'ultimo sia reso disponibile per l'effettiva esecuzione del provvedimento di confisca.

- (29) Nell'ambito di un procedimento penale, i beni possono essere congelati anche in vista di una loro possibile conseguente restituzione o al fine di garantire il risarcimento dei danni causati da un reato.
- (30) Spesso gli indagati o imputati nascondono i propri beni durante l'intero procedimento penale. Di conseguenza non possono essere correttamente eseguiti provvedimenti di confisca, cosicché coloro che ne sono oggetto, una volta scontata la condanna, possono godere dei loro beni. È pertanto necessario consentire la definizione dell'esatta portata dei beni da confiscare, anche in seguito ad una condanna penale definitiva, per permettere la completa esecuzione dei provvedimenti di confisca nei casi in cui sia stata constatata inizialmente la mancanza o l'insufficienza di beni e l'ordine di confisca non sia stato eseguito.
- (31) Considerata la limitazione al diritto di proprietà che i provvedimenti di congelamento comportano, non è opportuno che tali misure provvisorie siano mantenute più di quanto sia necessario a conservare la disponibilità del bene in vista di un'eventuale conseguente confisca. Ne può discendere l'obbligo per l'autorità giudiziaria di verificare che lo scopo di prevenire la dispersione dei beni sia sempre attuale.
- (32) È necessario che i beni sottoposti a congelamento in vista di un'eventuale conseguente confisca siano opportunamente gestiti in modo che non perdano il loro valore economico. Gli Stati membri dovrebbero adottare le misure necessarie, compresa la possibilità di vendere o trasferire il bene, al fine di ridurre al minimo questo tipo di perdite. Gli Stati membri dovrebbero adottare le misure opportune, ad esempio l'istituzione di uffici nazionali centralizzati per la gestione dei beni, una serie di uffici specializzati o meccanismi equivalenti, per gestire in modo efficace i beni sottoposti a congelamento prima della confisca e preservarne il valore, in pendenza della decisione giudiziaria.
- (33) La presente direttiva ha conseguenze rilevanti sui diritti delle persone, non solo degli indagati o degli imputati, ma anche di terzi che non sono coinvolti in un procedimento penale. È pertanto necessario prevedere specifiche garanzie e mezzi di ricorso al fine di salvaguardare i loro diritti fondamentali nell'attuazione della presente direttiva. Ciò comprende il diritto di essere ascoltati per i terzi che sostengono di essere proprietari del bene in questione o di godere di altri diritti patrimoniali («diritti reali», «ius in re»), quale il diritto di usufrutto. La decisione di congelamento di beni dovrebbe essere comunicata all'interessato il prima possibile dopo la relativa esecuzione. Tuttavia, le autorità competenti possono rinviare la comunicazione di tali decisioni all'interessato in ragione delle esigenze investigative.
- (34) La comunicazione del provvedimento di congelamento di beni ha l'obiettivo, tra l'altro, di consentire l'impugnazione del provvedimento. Tale comunicazione dovrebbe pertanto indicare, almeno sommariamente, il motivo o i motivi del provvedimento, fermo restando che tale indicazione può essere molto succinta.
- (35) Gli Stati membri dovrebbero valutare se adottare misure che permettano di utilizzare i beni confiscati per scopi di interesse pubblico o sociale. Tali misure potrebbero comprendere, tra l'altro, la destinazione di tali beni a progetti di contrasto e di prevenzione della criminalità nonché ad altri progetti di interesse pubblico e di utilità sociale. Tale obbligo di valutare l'adozione di misure comporta un obbligo procedurale per gli Stati membri quale un'analisi giuridica o un esame dei vantaggi e degli svantaggi connessi all'introduzione delle misure. Nella gestione dei beni congelati e nell'adozione di misure relative all'utilizzazione dei beni confiscati, è opportuno che gli Stati membri adottino adeguati provvedimenti per impedire infiltrazioni criminali o illegali.
- (36) Sono scarse le fonti di dati affidabili relative al congelamento e alla confisca dei proventi da reato. Al fine di consentire una valutazione della presente direttiva, è necessario raccogliere una serie minima di dati statistici appropriati comparabili in materia di congelamento e confisca dei beni, tracciamento dei beni, attività giudiziarie e trasferimento dei beni.

- (37) Gli Stati membri dovrebbero adoperarsi per raccogliere dati necessari a determinate statistiche a livello centrale al fine di trasmetterli alla Commissione. Ciò significa che gli Stati membri dovrebbero compiere sforzi ragionevoli per raccogliere i dati in questione. Ciò non significa, tuttavia, che siano tenuti al completamento dell'effettiva raccolta di tali dati qualora tale raccolta comporti un onere amministrativo sproporzionato o costi elevati per lo Stato membro interessato.
- (38) La presente direttiva rispetta i diritti fondamentali e osserva i principi riconosciuti dalla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea (la «Carta») e dalla Convenzione europea per la salvaguardia dei diritti dell'uomo e delle libertà fondamentali (la «CEDU»), come interpretate nella giurisprudenza della Corte europea dei diritti dell'uomo. La presente direttiva dovrebbe essere attuata conformemente a tali diritti e principi. La presente direttiva dovrebbe lasciare impregiudicato il diritto nazionale in materia di patrocinio a spese dello Stato e non crea alcun obbligo per i sistemi di patrocinio a spese dello Stato vigenti negli Stati membri, che dovrebbero applicarsi conformemente alla Carta e alla CEDU.
- (39) Dovrebbero essere predisposte garanzie specifiche per assicurare che, di norma, le decisioni di confisca siano motivate, a meno che, in procedimenti penali semplificati riguardanti casi minori, l'interessato abbia rinunciato al diritto alla motivazione.
- (40) La presente direttiva dovrebbe essere attuata tenuto conto delle disposizioni della direttiva 2010/64/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾, della direttiva 2012/13/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾ e della direttiva 2013/48/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽³⁾ relative ai diritti nei procedimenti penali.
- (41) Poiché l'obiettivo della presente direttiva, vale a dire agevolare la confisca dei beni in materia penale, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della sua portata e dei suoi effetti, può essere conseguito meglio a livello dell'Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea (TUE). La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo, in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (42) A norma degli articoli 3 e 4 bis, paragrafo 1, del protocollo n. 21 sulla posizione del Regno Unito e dell'Irlanda rispetto allo spazio di libertà, sicurezza e giustizia, allegato al trattato sull'Unione europea (TUE) e al trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), l'Irlanda ha notificato che desidera partecipare all'adozione e all'applicazione della presente direttiva. Conformemente a tale protocollo, l'Irlanda deve essere vincolata dalla presente direttiva solo per quanto riguarda i reati contemplati dagli strumenti ai quali è vincolata.
- (43) A norma degli articoli 1, 2 e 4 bis, paragrafo 1, del protocollo n. 21 sulla posizione del Regno Unito e dell'Irlanda rispetto allo spazio di libertà, sicurezza e giustizia, allegato al TUE e al TFUE, e fatto salvo l'articolo 4 di tale protocollo, il Regno Unito non partecipa all'adozione della presente direttiva, non è da essa vincolato, né è soggetto alla sua applicazione. In caso di partecipazione ai sensi dell'articolo 4 di tale protocollo, il Regno Unito deve essere vincolato dalla presente direttiva solo per quanto riguarda i reati contemplati dagli strumenti ai quali è vincolato.
- (44) A norma degli articoli 1 e 2 del protocollo n. 22 sulla posizione della Danimarca, allegato al TUE e al TFUE, la Danimarca non partecipa all'adozione della presente direttiva, non è da essa vincolata, né è soggetta alla sua applicazione,

⁽¹⁾ Direttiva 2010/64/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, sul diritto all'interpretazione e alla traduzione nei procedimenti penali (GU L 280 del 26.10.2010, pag. 1).

⁽²⁾ Direttiva 2012/13/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 maggio 2012, sul diritto all'informazione nei procedimenti penali (GU L 142 dell'1.6.2012, pag. 1).

⁽³⁾ Direttiva 2013/48/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2013, relativa al diritto di avvalersi di un difensore nel procedimento penale e nel procedimento di esecuzione del mandato d'arresto europeo, al diritto di informare un terzo al momento della privazione della libertà personale e al diritto delle persone private della libertà personale di comunicare con terzi e con le autorità consolari (GU L 294 del 6.11.2013, pag. 1).

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Oggetto

1. La presente direttiva stabilisce norme minime relative al congelamento di beni, in vista di un'eventuale conseguente confisca, e alla confisca di beni in materia penale.
2. La presente direttiva non pregiudica le procedure che gli Stati membri possono utilizzare per confiscare i beni in questione.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini della presente direttiva si intende per:

- 1) «provento»: ogni vantaggio economico derivato, direttamente o indirettamente, da reati; esso può consistere in qualsiasi bene e include ogni successivo reinvestimento o trasformazione di proventi diretti e qualsiasi vantaggio economicamente valutabile;
- 2) «bene»: un bene di qualsiasi natura, materiale o immateriale, mobile o immobile, nonché atti giuridici o documenti che attestano un titolo o un diritto su tale bene;
- 3) «beni strumentali»: qualsiasi bene utilizzato o destinato ad essere utilizzato, in qualsiasi modo, in tutto o in parte, per commettere uno o più reati;
- 4) «confisca»: la privazione definitiva di un bene ordinata da un'autorità giudiziaria in relazione a un reato;
- 5) «congelamento»: il divieto temporaneo di trasferire, distruggere, convertire, eliminare o far circolare un bene o di assumerne temporaneamente la custodia o il controllo;
- 6) «reato»: un illecito contemplato da uno qualsiasi degli strumenti elencati all'articolo 3.

Articolo 3

Ambito di applicazione

La presente direttiva si applica ai reati contemplati:

- a) dalla convenzione sulla base dell'articolo K.3, paragrafo 2, lettera c), del trattato sull'Unione europea relativa alla lotta contro la corruzione nella quale sono coinvolti funzionari delle Comunità europee o degli Stati membri dell'Unione europea ⁽¹⁾ («Convenzione relativa alla lotta contro la corruzione nella quale sono coinvolti funzionari»);
- b) dalla decisione quadro 2000/383/GAI del Consiglio, del 29 maggio 2000, relativa al rafforzamento della tutela per mezzo di sanzioni penali e altre sanzioni contro la falsificazione di monete in relazione all'introduzione dell'euro ⁽²⁾;
- c) dalla decisione quadro 2001/413/GAI del Consiglio, del 28 maggio 2001, relativa alla lotta contro le frodi e le falsificazioni di mezzi di pagamento diversi dai contanti ⁽³⁾;

⁽¹⁾ GU C 195 del 25.6.1997, pag. 2.

⁽²⁾ GU L 140 del 14.6.2000, pag. 1.

⁽³⁾ GU L 149 del 2.6.2001, pag. 1.

- d) dalla decisione quadro 2001/500/GAI del Consiglio, del 26 giugno 2001, concernente il riciclaggio di denaro, l'individuazione, il rintracciamento, il congelamento o sequestro e la confisca degli strumenti e dei proventi di reato ⁽¹⁾;
- e) dalla decisione quadro 2002/475/GAI del Consiglio, del 13 giugno 2002, sulla lotta contro il terrorismo ⁽²⁾;
- f) dalla decisione quadro 2003/568/GAI del Consiglio, del 22 luglio 2003, relativa alla lotta contro la corruzione nel settore privato ⁽³⁾;
- g) dalla decisione quadro 2004/757/GAI del Consiglio, del 25 ottobre 2004, riguardante la fissazione di norme minime relative agli elementi costitutivi dei reati e alle sanzioni applicabili in materia di traffico illecito di stupefacenti ⁽⁴⁾;
- h) dalla decisione quadro 2008/841/GAI del Consiglio, del 24 ottobre 2008, relativa alla lotta contro la criminalità organizzata ⁽⁵⁾;
- i) dalla direttiva 2011/36/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 aprile 2011, concernente la prevenzione e la repressione della tratta di esseri umani e la protezione delle vittime, e che sostituisce la decisione quadro del Consiglio 2002/629/GAI ⁽⁶⁾;
- j) dalla direttiva 2011/93/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 dicembre 2011, relativa alla lotta contro l'abuso e lo sfruttamento sessuale dei minori e la pornografia minorile, e che sostituisce la decisione quadro 2004/68/GAI del Consiglio ⁽⁷⁾;
- k) dalla direttiva 2013/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 agosto 2013, relativa agli attacchi contro i sistemi di informazione e che sostituisce la decisione quadro 2005/222/GAI del Consiglio ⁽⁸⁾;

nonché da altri strumenti giuridici se questi ultimi prevedono specificamente che la presente direttiva si applichi ai reati in essi armonizzati.

Articolo 4

Confisca

1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per poter procedere alla confisca, totale o parziale, di beni strumentali e proventi da reato, o di beni di valore corrispondente a detti beni strumentali o proventi, in base a una condanna penale definitiva, che può anche essere pronunciata a seguito di un procedimento in contumacia.
2. Qualora la confisca sulla base del paragrafo 1 non sia possibile, almeno nei casi in cui tale impossibilità risulti da malattia o da fuga dell'indagato o imputato, gli Stati membri adottano le misure necessarie per consentire la confisca dei beni strumentali e dei proventi da reato laddove sia stato avviato un procedimento penale per un reato che può produrre, direttamente o indirettamente, un vantaggio economico e detto procedimento avrebbe potuto concludersi con una condanna penale se l'indagato o imputato avesse potuto essere processato.

Articolo 5

Poteri di confisca

1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per poter procedere alla confisca, totale o parziale, dei beni che appartengono a una persona condannata per un reato suscettibile di produrre, direttamente o indirettamente, un vantaggio economico, laddove l'autorità giudiziaria, in base alle circostanze del caso, compresi i fatti specifici e gli elementi di prova disponibili, come il fatto che il valore dei beni è sproporzionato rispetto al reddito legittimo della persona condannata, sia convinta che i beni in questione derivino da condotte criminose.

⁽¹⁾ GU L 182 del 5.7.2001, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 164 del 22.6.2002, pag. 3.

⁽³⁾ GU L 192 del 31.7.2003, pag. 54.

⁽⁴⁾ GU L 335 dell'11.11.2004, pag. 8.

⁽⁵⁾ GU L 300 dell'11.11.2008, pag. 42.

⁽⁶⁾ GU L 101 del 15.4.2011, pag. 1.

⁽⁷⁾ GU L 335 del 17.12.2011, pag. 1.

⁽⁸⁾ GU L 218 del 14.8.2013, pag. 8.

2. Ai fini del paragrafo 1 del presente articolo, il concetto di «reato» comprende almeno le seguenti fattispecie:
- a) corruzione attiva e passiva nel settore privato, ai sensi dell'articolo 2 della decisione quadro 2003/568/GAI, nonché corruzione attiva e passiva nella quale sono coinvolti funzionari delle istituzioni dell'Unione o degli Stati membri, ai sensi, rispettivamente, degli articoli 2 e 3 della Convenzione relativa alla lotta contro la corruzione nella quale sono coinvolti funzionari;
 - b) reati relativi alla partecipazione ad un'organizzazione criminale, ai sensi dell'articolo 2 della decisione quadro 2008/841/GAI, almeno nei casi in cui il reato ha prodotto vantaggi economici;
 - c) indurre un minore a partecipare a spettacoli pornografici, ovvero reclutarlo o trarne profitto o altrimenti sfruttarlo a tali fini, se il minore ha raggiunto l'età del consenso sessuale, ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, della direttiva 2011/93/UE; la distribuzione, la diffusione o la trasmissione di materiale pedopornografico, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 4, di tale direttiva; l'offerta, la fornitura o la messa a disposizione di materiale pedopornografico, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 5, di tale direttiva; la produzione di materiale pedopornografico, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 6, di tale direttiva;
 - d) interferenza illecita relativamente ai sistemi e interferenza illecita relativamente ai dati, ai sensi, rispettivamente, degli articoli 4 e 5 della direttiva 2013/40/UE, se un numero significativo di sistemi di informazione è stato colpito avvalendosi di uno strumento, di cui all'articolo 7 di tale direttiva, destinato o modificato principalmente a tal fine; la fabbricazione, la vendita, l'approvvigionamento per l'uso, l'importazione, la distribuzione o la messa a disposizione in altro modo intenzionali degli strumenti utilizzati al fine di commettere un reato, almeno per i casi che non sono di minore gravità, ai sensi dell'articolo 7 della suddetta direttiva;
 - e) un reato punibile, ai sensi del pertinente strumento di cui all'articolo 3 o, se lo strumento in questione non precisa una soglia di punibilità, ai sensi del diritto nazionale in materia, con una pena detentiva pari, nel massimo, ad almeno quattro anni.

Articolo 6

Confisca nei confronti di terzi

1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per poter procedere alla confisca di proventi da reato o di altri beni di valore corrispondente a detti proventi che sono stati trasferiti, direttamente o indirettamente, da un indagato o un imputato a terzi, o che sono stati da terzi acquisiti da un indagato o imputato, almeno se tali terzi sapevano o avrebbero dovuto sapere che il trasferimento o l'acquisizione dei beni aveva lo scopo di evitarne la confisca, sulla base di fatti e circostanze concreti, ivi compreso il fatto che il trasferimento o l'acquisto sia stato effettuato a titolo gratuito o contro il pagamento di un importo significativamente inferiore al valore di mercato.
2. Il paragrafo 1 non pregiudica i diritti dei terzi in buona fede.

Articolo 7

Congelamento

1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per consentire il congelamento dei beni in vista di un'eventuale conseguente confisca. Tali misure, disposte da un'autorità competente, includono azioni urgenti da intraprendere, se necessario, al fine di conservare i beni.
2. I beni in possesso di terzi, ai sensi dell'articolo 6, possono essere sottoposti a provvedimenti di congelamento ai fini di un'eventuale conseguente confisca.

*Articolo 8***Garanzie**

1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie a garantire che, al fine di salvaguardare i propri diritti, le persone colpite dai provvedimenti previsti nella presente direttiva godano del diritto a un ricorso effettivo e a un giudice imparziale.
2. Gli Stati membri adottano le misure necessarie a garantire che, dopo la sua esecuzione, il provvedimento di congelamento dei beni sia comunicato quanto prima all'interessato. La comunicazione indica, almeno sommariamente, il motivo o i motivi del provvedimento. Se necessario per evitare di pregiudicare un'indagine penale, le autorità competenti possono ritardare la comunicazione del provvedimento di congelamento dei beni all'interessato.
3. Il provvedimento di congelamento dei beni resta in vigore solo per il tempo necessario a conservare i beni in vista di un'eventuale successiva confisca.
4. Gli Stati membri dispongono che vi sia l'effettiva possibilità di contestare il provvedimento di congelamento in sede giurisdizionale da parte delle persone i cui beni ne sono l'oggetto, in conformità delle procedure del diritto nazionale. Tali procedure possono prevedere che il provvedimento iniziale di congelamento emesso da un'autorità competente diversa da un'autorità giudiziaria sia sottoposto alla convalida o al riesame da parte di un'autorità giudiziaria prima di poter essere impugnato dinanzi a un organo giudiziario.
5. I beni sottoposti a congelamento che non sono successivamente confiscati sono restituiti immediatamente. Le condizioni o le norme procedurali in base alle quali tali beni sono restituiti sono stabilite dal diritto nazionale.
6. Gli Stati membri adottano le misure necessarie a garantire che ciascun provvedimento di confisca sia motivato e comunicato all'interessato. Gli Stati membri dispongono che vi sia l'effettiva possibilità per il soggetto nei confronti del quale è stata disposta la confisca di impugnare il provvedimento dinanzi a un organo giudiziario.
7. Fatte salve la direttiva 2012/13/UE e la direttiva 2013/48/UE, le persone i cui beni sono oggetto del provvedimento di confisca hanno diritto a un avvocato durante l'intero procedimento di confisca, al fine di esercitare i propri diritti relativamente all'identificazione dei beni strumentali e dei proventi. Le persone interessate sono informate di tale diritto.
8. Nei procedimenti di cui all'articolo 5, l'interessato ha l'effettiva possibilità di impugnare le circostanze del caso, compresi i fatti specifici e gli elementi di prova disponibili in base ai quali i beni in questione sono considerati come derivanti da condotte criminose.
9. I terzi possono far valere un diritto di proprietà o altri diritti patrimoniali, anche nei casi di cui all'articolo 6.
10. Ove, a seguito di un reato, sussistano diritti di risarcimento delle vittime nei confronti della persona oggetto di un provvedimento di confisca previsto dalla presente direttiva, gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire che il provvedimento di confisca non impedisca a tali vittime di far valere i loro diritti.

*Articolo 9***Confisca ed esecuzione efficaci**

Gli Stati membri adottano le misure necessarie per consentire di individuare e rintracciare i beni da congelare e confiscare, anche dopo una condanna penale definitiva o in seguito a un procedimento in applicazione dell'articolo 4, paragrafo 2, e per assicurare l'esecuzione efficace di un provvedimento di confisca, se quest'ultimo è già stato emesso.

*Articolo 10***Gestione dei beni sottoposti a congelamento e a confisca**

1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie, per esempio mediante l'istituzione di uffici nazionali centralizzati, una serie di uffici specializzati, o meccanismi equivalenti, per garantire l'adeguata gestione dei beni sottoposti a congelamento in vista di un'eventuale conseguente confisca.

2. Gli Stati membri provvedono affinché le misure previste al paragrafo 1 includano la possibilità di vendere o trasferire i beni, ove necessario.

3. Gli Stati membri valutano se adottare misure che permettano di utilizzare i beni confiscati per scopi di interesse pubblico o sociale.

*Articolo 11***Statistiche**

1. Gli Stati membri raccolgono periodicamente e conservano dati statistici esaurienti provenienti dalle autorità competenti. I dati statistici raccolti sono inviati alla Commissione ogni anno e includono:

- a) il numero di provvedimenti di congelamento eseguiti;
- b) il numero di provvedimenti di confisca eseguiti;
- c) il valore stimato dei beni sottoposti a congelamento, almeno dei beni sottoposti a congelamento in vista di un'eventuale conseguente confisca al momento del congelamento;
- d) il valore stimato dei beni recuperati al momento della confisca.

2. Gli Stati membri trasmettono ogni anno alla Commissione anche le seguenti statistiche, se disponibili a livello centrale nello Stato membro interessato:

- a) il numero di richieste di provvedimenti di congelamento da eseguire in un altro Stato membro;
- b) il numero di richieste di provvedimenti di confisca da eseguire in un altro Stato membro;
- c) il valore o il valore stimato dei beni recuperati a seguito di esecuzione in un altro Stato membro.

3. Gli Stati membri si adoperano per raccogliere i dati di cui al paragrafo 2 a livello centrale.

*Articolo 12***Recepimento**

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 4 ottobre 2015. Essi trasmettono immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.
2. Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono stabilite dagli Stati membri.
3. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno adottate nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

*Articolo 13***Relazioni**

Entro il 4 ottobre 2018, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione in cui valuta gli effetti delle norme nazionali vigenti in materia di confisca e recupero dei beni, corredata, ove necessario, da opportune proposte.

In tale relazione la Commissione valuta anche la necessità di una revisione dell'elenco di reati di cui all'articolo 5, paragrafo 2.

*Articolo 14***Sostituzione dell'azione comune 98/699/GAI e di alcune disposizioni delle decisioni quadro 2001/500/GAI e 2005/212/GAI**

1. L'articolo 1, lettera a), dell'azione comune 98/699/GAI, gli articoli 3 e 4 della decisione quadro 2001/500/GAI, nonché l'articolo 1, primi quattro trattini, e l'articolo 3 della decisione quadro 2005/212/GAI, sono sostituiti dalla presente direttiva per gli Stati membri vincolati dalla presente direttiva, fatti salvi gli obblighi di tali Stati membri relativamente ai termini per il recepimento di tali decisioni quadro nel diritto nazionale.
2. Per gli Stati membri vincolati dalla presente direttiva, i riferimenti all'azione comune 98/699/GAI e alle disposizioni delle decisioni quadro 2001/500/GAI e 2005/212/GAI di cui al paragrafo 1 si intendono come riferimenti alla presente direttiva.

*Articolo 15***Entrata in vigore**

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

*Articolo 16***Destinatari**

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva conformemente ai trattati.

Fatto a Bruxelles, il 3 aprile 2014

Per il Parlamento europeo

Il presidente

M. SCHULZ

Per il Consiglio

Il presidente

D. KOURKOULAS

DIRETTIVA 2014/45/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**del 3 aprile 2014****relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e recante abrogazione della direttiva 2009/40/CE****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ⁽²⁾,

considerando quanto segue:

- (1) Nel suo Libro bianco del 28 marzo 2011 intitolato «Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti — Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile» la Commissione stabilisce un obiettivo «zero vittime», attraverso il quale l'Unione dovrebbe avvicinarsi al risultato di azzerare le vittime della circolazione stradale entro il 2050. Nell'ottica del raggiungimento di tale obiettivo, si prevede che la tecnologia dei veicoli contribuirà in modo sostanziale al miglioramento dei risultati in termini di sicurezza del traffico stradale.
- (2) La Commissione, nella sua comunicazione intitolata «Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale», ha proposto di dimezzare ulteriormente il numero complessivo di vittime della strada nell'Unione entro il 2020, iniziando dal 2010. Nell'ottica del raggiungimento di tale obiettivo, la Commissione ha definito sette obiettivi strategici e identificato azioni dirette a realizzare veicoli più sicuri, una strategia per ridurre il numero di feriti e misure per il miglioramento della sicurezza degli utenti della strada più vulnerabili, in particolare dei motociclisti.
- (3) Il controllo tecnico dei veicoli rientra in un regime più ampio concepito per garantire che i veicoli siano mantenuti in condizioni sicure e accettabili sotto il profilo ambientale durante l'uso. Tale regime dovrebbe prevedere controlli tecnici periodici dei veicoli e controlli tecnici su strada dei veicoli utilizzati per attività di trasporto commerciale su strada nonché disposizioni relative a una procedura di immatricolazione dei veicoli tale da consentire di sospendere l'autorizzazione alla circolazione stradale del veicolo ove esso rappresenti un rischio immediato per la sicurezza stradale. I controlli periodici dovrebbero costituire lo strumento principale per garantire la conformità. I controlli tecnici su strada per i veicoli commerciali dovrebbero avere natura esclusivamente complementare ai controlli periodici.
- (4) Agli Stati membri dovrebbe essere concessa la facoltà di stabilire norme più rigorose di quelle previste dalla presente direttiva.
- (5) L'esecuzione delle misure relative ai controlli tecnici può includere campagne di sensibilizzazione incentrate sui proprietari dei veicoli finalizzate a sviluppare le buone prassi e l'abitudine di effettuare controlli di base sui propri veicoli.
- (6) I veicoli il cui funzionamento tecnico presenti anomalie hanno incidenza sulla sicurezza stradale e possono provocare incidenti stradali con feriti o morti. Tale incidenza potrebbe essere ridotta se venissero introdotti adeguati miglioramenti al sistema dei controlli tecnici. L'accertamento tempestivo di anomalie tecniche nei veicoli a motore favorirebbe la riparazione delle stesse, prevenendo pertanto gli incidenti.

⁽¹⁾ GU C 44 del 15.2.2013, pag. 128.

⁽²⁾ Posizione del Parlamento europeo dell'11 marzo 2014 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 24 marzo 2014.

- (7) I veicoli in cui i dispositivi di controllo delle emissioni non funzionano correttamente hanno un impatto ambientale maggiore di quelli sottoposti a una corretta manutenzione. Pertanto, un regime periodico di controlli tecnici contribuirebbe a migliorare l'ambiente attraverso la riduzione delle emissioni medie per veicolo.
- (8) Gli Stati membri dovrebbero valutare misure appropriate onde evitare manipolazioni o manomissioni negative di elementi o componenti del veicolo che potrebbero incidere negativamente sulla sicurezza richiesta e sulle caratteristiche ambientali del veicolo, segnatamente tramite controlli tecnici regolari, che prevedano sanzioni efficaci, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie.
- (9) Negli ultimi vent'anni i requisiti per l'omologazione in materia di emissioni dei veicoli sono stati progressivamente inaspriti. La qualità dell'aria non risulta tuttavia migliorata come previsto a seguito del maggiore rigore delle norme in materia di emissioni dei veicoli, specialmente per quanto riguarda gli ossidi di azoto (NOx) e il particolato sottile. Occorre esaminare con particolare attenzione le possibilità di migliorare i cicli di prova al fine di meglio riprodurre le condizioni di uso su strada onde sviluppare soluzioni future, tra cui l'introduzione di metodi di controllo per la misurazione dei livelli di NOx e di valori limiti per le emissioni di NOx.
- (10) Per i veicoli conformi alle classi di emissioni euro 6 ed euro VI, i sistemi di diagnostica di bordo (OBD) presentano sempre maggiore efficacia nella valutazione delle emissioni e ciò giustifica il loro impiego ai fini dei controlli tecnici come equivalente ai controlli standard delle emissioni. Nell'ottica di disporre l'utilizzazione dei sistemi OBD nei controlli tecnici per i veicoli fino alle classi di emissioni euro 5 ed euro V è opportuno che gli Stati membri possano consentire tale metodo di prova per tali veicoli, in conformità delle raccomandazioni del costruttore e di altri requisiti, a condizione che l'equivalenza, tenendo conto della pertinente normativa in materia di omologazione, sia stata accertata in modo indipendente.
- (11) Numerose norme tecniche e requisiti sulla sicurezza dei veicoli sono stati adottati nell'Unione. È necessario garantire attraverso un regime di controlli tecnici periodici che i veicoli continuino a rispettare gli standard di sicurezza. Tale regime dovrebbe applicarsi a talune categorie di veicoli definite nelle direttive del Parlamento europeo e del Consiglio 2002/24/CE ⁽¹⁾, 2003/37/CE ⁽²⁾ e 2007/46/CE ⁽³⁾.
- (12) I trattori a ruote con una velocità massima superiore a 40 km/h sono sempre più spesso utilizzati per sostituire i veicoli pesanti nelle attività di trasporto locali e di trasporto di merci su strada. Il loro rischio potenziale è paragonabile a quello dei veicoli pesanti e i veicoli di tale categoria, utilizzati soprattutto su strade pubbliche, dovrebbero pertanto essere sottoposti a controlli tecnici.
- (13) Si ritiene che il valore dei veicoli di interesse storico consista nel preservare il patrimonio del periodo storico in cui sono stati costruiti e che essi siano utilizzati solo raramente sulla rete stradale pubblica. Dovrebbe essere lasciato alla decisione degli Stati membri stabilire la periodicità dei controlli tecnici per questo tipo di veicoli. Dovrebbe inoltre spettare agli Stati membri regolamentare i controlli tecnici riguardanti altri tipi di veicoli speciali.
- (14) I veicoli utilizzati esclusivamente in territori remoti degli Stati membri, in particolare nelle piccole isole con meno di 5 000 abitanti o nelle zone scarsamente popolate con una densità di popolazione inferiore a cinque persone per chilometro quadrato, sono utilizzati in condizioni che possono richiedere un regime di controlli tecnici specifico. È pertanto opportuno concedere agli Stati membri la facoltà di esentare tali veicoli dall'applicazione della presente direttiva.
- (15) I controlli tecnici sono una prerogativa delle autorità pubbliche e dovrebbero essere quindi effettuati dagli Stati membri o da organismi incaricati, pubblici o privati, 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 a effettuare controlli tecnici soggetti privati, compresi quelli che effettuano anche riparazioni di veicoli.

⁽¹⁾ 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 (GU L 124 del 9.5.2002, pag. 1).

⁽²⁾ 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 (GU L 171 del 9.7.2003, pag. 1).

⁽³⁾ 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 (GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1).

- (16) Agli Stati membri dovrebbe essere concessa la facoltà di designare centri di controllo, situati al di fuori del loro territorio, a effettuare controlli tecnici di veicoli immatricolati nel loro territorio, se tali centri di controllo sono già stati autorizzati a effettuare controlli di veicoli dallo Stato membro nel quale sono situati.
- (17) Ai fini del controllo dei veicoli, in particolare per quanto attiene ai loro componenti di sicurezza elettronici è fondamentale poter accedere alle specifiche tecniche di ogni singolo veicolo. Di conseguenza i costruttori di veicoli dovrebbero fornire i dati necessari per la verifica del funzionamento dei componenti relativi alla sicurezza e alla tutela dell'ambiente. Le disposizioni sull'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 alle informazioni necessarie per effettuare i controlli tecnici. I dati dovrebbero contenere informazioni dettagliate che consentano di controllare la funzionalità dei sistemi di sicurezza del veicolo, in modo tale da poterli testare nel contesto di un controllo tecnico periodico. Ciò è particolarmente importante nel settore dei sistemi a controllo elettronico e dovrebbe riguardare tutti gli elementi che sono stati installati dal costruttore.
- (18) I veicoli utilizzati sulle strade pubbliche dovrebbero essere in condizioni di conformità al momento dell'uso. L'intestatario della carta di circolazione e, se del caso, l'utilizzatore del veicolo dovrebbero essere responsabili della conservazione del veicolo in condizioni di conformità.
- (19) Ai fini della sicurezza stradale e dell'impatto sulla società è opportuno che i veicoli utilizzati nella circolazione stradale siano in condizioni tecniche corrette. Pertanto, agli Stati membri non dovrebbe essere precluso, su basi volontarie, di consentire controlli tecnici supplementari.
- (20) Per permettere una certa flessibilità agli intestatari di una carta di circolazione e agli operatori, gli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di specificare un periodo di alcune settimane durante il quale effettuare il controllo tecnico.
- (21) I controlli da effettuare durante il ciclo di vita di un veicolo dovrebbero essere relativamente semplici, rapidi e poco costosi, ma al tempo stesso efficaci ai fini del conseguimento degli obiettivi della presente direttiva.
- (22) I controlli tecnici dovrebbero riguardare tutti gli aspetti specifici attinenti alla progettazione, alla costruzione e all'equipaggiamento del veicolo sottoposto a controllo. La compatibilità tra parti e componenti, ad esempio tra ruote e mozzo, dovrebbe essere considerata un fattore critico per la sicurezza e dovrebbe essere verificata nel corso dei controlli tecnici. Nell'ambito di questi elementi e considerando lo stato attuale della tecnologia dei veicoli, è opportuno includere i moderni sistemi elettronici nell'elenco degli elementi da controllare. Nell'ottica dell'ulteriore armonizzazione del controllo tecnico dei veicoli a motore è opportuno stabilire metodi di prova raccomandati per ciascuno di tali elementi. Tali elementi dovrebbero essere aggiornati per tenere conto dell'evoluzione della ricerca e dei progressi tecnici nel settore della sicurezza dei veicoli.
- (23) Al fine di facilitare l'armonizzazione e assicurare la coerenza delle norme, dovrebbe essere previsto un elenco non tassativo delle principali ragioni che conducono a esito negativo del controllo in relazione a tutti gli elementi oggetto del controllo. Per conseguire una coerenza nel giudizio sulle condizioni del veicolo oggetto del controllo, le carenze individuate dovrebbero essere esaminate secondo un criterio comune.
- (24) Allo scopo di una migliore applicazione del principio della libera circolazione all'interno dell'Unione, ai fini della reimmatricolazione di un veicolo gli Stati membri dovrebbero riconoscere i certificati di controllo tecnico rilasciati da altri Stati membri. Tale circostanza non dovrebbe ostare al diritto di uno Stato membro di verificare il certificato di controllo tecnico e l'identificazione del veicolo nel corso della reimmatricolazione ed esigere un nuovo controllo tecnico alle condizioni di cui alla presente direttiva.
- (25) La frode relativa al contachilometri dovrebbe inoltre essere considerata un reato passibile di sanzione dato che la manipolazione del contachilometri può portare a una valutazione non corretta della conformità di un veicolo. L'indicazione nel certificato di revisione dei chilometri percorsi e l'accesso degli ispettori a tale informazione dovrebbe facilitare l'individuazione di manomissioni o manipolazioni del contachilometri. La Commissione dovrebbe valutare lo scambio di dati sulle letture dei contachilometri tra le autorità competenti degli Stati membri.

- (26) Al termine di ogni controllo dovrebbe essere rilasciato un certificato di revisione. Questo dovrebbe includere, tra l'altro, informazioni sull'identità del veicolo e informazioni sui risultati del controllo. Il risultato del controllo tecnico dovrebbe essere reso disponibile per via elettronica. Nell'ottica di assicurare un appropriato seguito ai controlli tecnici, gli Stati membri dovrebbero raccogliere e conservare tali informazioni in una banca dati, specialmente ai fini dell'analisi dei risultati dei controlli tecnici periodici.
- (27) L'intestatario della carta di circolazione e, se del caso, l'utilizzatore del veicolo sottoposto a un 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, potrebbe risultare necessario sottoporre a restrizioni l'uso del veicolo fino a quando tali carenze non siano state pienamente corrette.
- (28) Se il veicolo controllato rientra in una categoria di veicoli non soggetti a immatricolazione nello Stato membro in cui è entrato in servizio, a detto Stato membro dovrebbe essere consentito di esigere che l'attestato di avvenuto superamento del controllo sia esposto in modo visibile sul veicolo.
- (29) Al fine di raggiungere un elevato livello qualitativo dei controlli tecnici in tutta l'Unione, è opportuno verificare le attrezzature che devono essere utilizzate durante il controllo, nonché la loro manutenzione e taratura facendo riferimento alle specifiche previste dagli Stati membri o dai costruttori.
- (30) Dovrebbe essere possibile utilizzare attrezzature alternative frutto dei progressi tecnologici e dell'innovazione a condizione che sia assicurato un livello di elevata qualità dei controlli.
- (31) Quando autorizzano centri di controllo nel loro territorio, gli Stati membri dovrebbero tenere conto del fatto che la direttiva 2006/123/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾ esclude dal proprio ambito di applicazione servizi d'interesse generale nel settore dei trasporti.
- (32) I centri di controllo dovrebbero assicurare l'obiettività e l'elevata qualità del controllo dei veicoli. Per soddisfare i requisiti minimi in termini di gestione della qualità, i centri di controllo dovrebbero pertanto rispettare i requisiti stabiliti dallo Stato membro che concede l'autorizzazione.
- (33) Gli standard elevati dei controlli tecnici richiedono che il personale che effettua i controlli possieda un livello elevato di capacità e di competenze. È opportuno quindi introdurre un sistema di formazione che comprenda una formazione iniziale e corsi periodici di aggiornamento o un esame appropriato. Dovrebbe essere definito un periodo transitorio per consentire il passaggio senza difficoltà del personale attuale addetto ai controlli a un regime di formazione periodico o di esame. Al fine di assicurare standard elevati in materia di formazione, competenze e controllo, agli Stati membri dovrebbe essere consentito di prescrivere competenze supplementari e corrispondenti requisiti in materia di formazione.
- (34) È opportuno che gli ispettori, durante l'effettuazione dei controlli, agiscano in modo indipendente e che il loro giudizio non sia condizionato da conflitti di interesse, compresi quelli di natura economico o personale. È opportuno che il compenso degli ispettori non sia direttamente collegato ai risultati dei controlli tecnici. Gli Stati membri dovrebbero poter prescrivere requisiti in materia di separazione delle attività o autorizzare un organismo privato a effettuare i controlli tecnici e le riparazioni di veicoli, anche sullo stesso veicolo, qualora l'organo di controllo abbia accertato positivamente che resta mantenuto un elevato livello di obiettività.
- (35) I risultati di un controllo tecnico 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.
- (36) Al fine di assicurare che l'elevata qualità dei controlli possa essere mantenuta nel tempo gli Stati membri dovrebbero istituire un sistema di garanzia della qualità che comprenda le procedure di autorizzazione, supervisione, revoca, sospensione o cancellazione dell'autorizzazione a effettuare controlli tecnici.

⁽¹⁾ Direttiva 2006/123/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2006, relativa ai servizi nel mercato interno (GU L 376 del 27.12.2006, pag. 36).

- (37) L'accreditamento dei centri di controllo ai sensi del regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾ non dovrebbe costituire un obbligo per gli Stati membri.
- (38) In diversi Stati membri numerosi centri di controllo privati autorizzati eseguono controlli tecnici. Per garantire l'efficacia dello scambio di informazioni fra gli Stati membri a tale riguardo, dovrebbero essere designati punti di contatto nazionali.
- (39) 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 e i controlli fino alla demolizione. Lo scambio di informazioni contenute nelle banche dati elettroniche dei veicoli nazionali e dei costruttori in linea di principio dovrebbe contribuire a migliorare l'efficienza dell'intera catena amministrativa del veicolo e a ridurre i costi e gli oneri amministrativi. La Commissione dovrebbe esaminare la fattibilità, i costi e i vantaggi dell'istituzione di una piattaforma elettronica di informazioni sui veicoli avvalendosi delle soluzioni informatiche esistenti già attuate in materia di scambi di dati internazionali, in modo da ridurre al minimo i costi ed evitare duplicazioni. Nell'effettuare tale esame, la Commissione dovrebbe 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 per il 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 dovrebbe esaminare la fattibilità, i costi e i vantaggi della raccolta e archiviazione dei dati disponibili riguardanti i componenti maggiormente legati alla sicurezza di veicoli coinvolti in incidenti gravi nonché le possibilità per rendere disponibili, in forma anonima, i dati sulla cronistoria di incidenti e le letture del contachilometri agli ispettori, agli intestatari di carte di circolazione e ai ricercatori sugli incidenti.
- (40) Al fine di garantire condizioni uniformi di applicazione della presente direttiva, alla Commissione dovrebbero essere attribuite competenze di esecuzione. Tali competenze di esecuzione dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾.
- (41) La Commissione dovrebbe astenersi dall'adottare atti di esecuzione per quanto riguarda i dati che i costruttori di veicoli rendono disponibili ai fini del controllo tecnico qualora il comitato istituito a norma della presente direttiva non esprima alcun parere sul progetto di atto di esecuzione presentato dalla Commissione.
- (42) Al fine di aggiornare le designazioni delle categorie di veicoli di cui all'articolo 2, paragrafo 1, e all'articolo 5, paragrafi 1 e 2, di aggiornare il punto 3 dell'allegato I, per quanto riguarda i metodi, e di adattare il punto 3 dell'allegato I, in relazione all'elenco dei componenti, metodi e accertamento delle carenze, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea. 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.
- (43) La conformità dei veicoli ha un'incidenza diretta sulla sicurezza stradale e pertanto dovrebbe essere riesaminata periodicamente. La Commissione dovrebbe riferire sull'efficacia delle disposizioni della presente direttiva, tra cui quelle concernenti l'ambito di applicazione, la periodicità dei controlli, l'ulteriore perfezionamento del sistema di controllo tecnico tramite lo scambio elettronico di dati nonché l'eventuale futuro riconoscimento reciproco dei certificati di revisione.
- (44) Gli impianti e le apparecchiature utilizzati nei centri di controllo tecnico dovrebbero rispondere ai requisiti stabiliti per effettuare i suddetti controlli. Dato che ciò richiede importanti investimenti e adattamenti che è possibile non possano essere effettuati immediatamente, dovrebbe essere concesso un periodo di cinque per conformarsi ai suddetti requisiti. Un periodo di cinque anni dovrebbe essere analogamente accordato per permettere agli organismi di supervisione di rispettare tutti i criteri e requisiti relativi all'autorizzazione e alla supervisione dei centri di controllo.

⁽¹⁾ Regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, che pone norme in materia di accreditamento e vigilanza del mercato per quanto riguarda la commercializzazione dei prodotti e che abroga il regolamento (CEE) n. 339/93 (GU L 218 del 13.8.2008, pag. 30).

⁽²⁾ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

- (45) Poiché l'obiettivo della presente direttiva, vale a dire migliorare la sicurezza stradale mediante l'adozione di requisiti minimi comuni e norme armonizzate relativi ai controlli tecnici dei veicoli a motore all'interno dell'Unione, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri, ma, a motivo della portata dell'azione in questione, può essere conseguito meglio a livello dell'Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo, in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (46) La presente direttiva rispetta i diritti fondamentali e osserva i principi riconosciuti, in particolare, nella Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, di cui all'articolo 6 del trattato sull'Unione europea.
- (47) La presente direttiva integra e aggiorna le norme contenute nella raccomandazione 2010/378/UE della Commissione ⁽¹⁾ al fine di regolamentare meglio i risultati del controllo tecnico dei veicoli a motore.
- (48) La presente direttiva aggiorna i requisiti tecnici stabiliti dalla direttiva 2009/40/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾ e ne estende l'ambito di applicazione al fine di includere in particolare disposizioni concernenti l'istituzione di centri di controllo e dei loro organismi di supervisione nonché la designazione di ispettori incaricati di effettuare i controlli tecnici dei veicoli a motore. È pertanto opportuno abrogare tale direttiva,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

CAPO I

OGGETTO, DEFINIZIONI E AMBITO DI APPLICAZIONE

Articolo 1

Oggetto

La presente direttiva stabilisce requisiti minimi per un regime periodico di controlli tecnici dei veicoli a motore utilizzati sulle strade pubbliche.

Articolo 2

Ambito di applicazione

1. La presente direttiva si applica ai veicoli con una velocità di progetto superiore a 25 km/h delle seguenti categorie, con riferimento alla direttiva 2002/24/CE, alla direttiva 2003/37/CE e alla direttiva 2007/46/CE:

- veicoli a motore, progettati e costruiti essenzialmente per il trasporto di persone e dei loro bagagli, aventi non più di otto posti a sedere oltre al posto a sedere del conducente — veicoli della categoria M₁,
- veicoli a motore progettati e costruiti essenzialmente per il trasporto di persone e dei loro bagagli, aventi più di otto posti a sedere oltre al posto a sedere del conducente — veicoli delle categorie M₂ e M₃,
- veicoli a motore, progettati e costruiti essenzialmente per il trasporto di merci, aventi una massa massima non superiore a 3,5 tonnellate — veicoli di categoria N₁,
- veicoli a motore progettati e costruiti essenzialmente per il trasporto di merci aventi una massa massima superiore a 3,5 tonnellate — veicoli delle categorie N₂ e N₃,
- rimorchi progettati e costruiti per il trasporto di merci o persone, nonché per l'alloggiamento di persone, aventi una massa massima superiore a 3,5 tonnellate — veicoli delle categorie O₃ e O₄;
- dal 1° gennaio 2022, veicoli a due o tre ruote — veicoli delle categorie L3e, L4e, L5e e L7e, con motori di cilindrata superiore a 125 cm³,
- trattori a ruote della categoria T5 utilizzati principalmente sulle strade pubbliche con una velocità massima di progetto superiore a 40 km/h.

⁽¹⁾ Raccomandazione 2010/378/UE della Commissione, del 5 luglio 2010, relativa alla valutazione delle anomalie riscontrate nel corso dei controlli tecnici dei veicoli conformemente alla direttiva 2009/40/CE del Parlamento europeo e del Consiglio concernente il controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi (GU L 173 dell'8.7.2010, pag. 74).

⁽²⁾ Direttiva 2009/40/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 maggio 2009, concernente il controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi (GU L 141 del 6.6.2009, pag. 12).

2. Gli Stati membri possono escludere dall'ambito di applicazione della presente direttiva i seguenti veicoli immatricolati nel loro territorio:

- veicoli utilizzati in condizioni eccezionali e veicoli che non sono mai, o quasi mai, utilizzati sulle strade pubbliche, quali veicoli di interesse storico o veicoli da competizione,
- veicoli che godono di immunità diplomatica,
- veicoli utilizzati dalle forze armate, dalle forze responsabili dell'ordine pubblico, dai vigili del fuoco, dalla protezione civile, dai servizi di emergenza o di soccorso,
- veicoli utilizzati per attività agricole, orticole, forestali o della pesca esclusivamente nel territorio dello Stato membro e principalmente nelle zone in cui si svolgono dette attività, comprese strade agricole e forestali o terreni agricoli,
- veicoli utilizzati esclusivamente nelle piccole isole o nelle zone scarsamente popolate,
- veicoli speciali per il trasporto di attrezzature per circhi e giostre con una velocità massima di progetto non superiore a 40 km/h e che operano solo nel territorio dello Stato membro interessato,
- veicoli delle categorie L3e, L4e, L5e e L7e, con motore di cilindrata superiore a 125 cm³, qualora gli Stati membri abbiano posto in essere efficaci misure alternative in materia di sicurezza stradale per veicoli a due o tre ruote, tenendo in considerazione in particolare le pertinenti statistiche in materia di sicurezza stradale riguardanti gli ultimi cinque anni. Gli Stati membri notificano tali esenzioni alla Commissione.

3. Gli Stati membri possono introdurre requisiti nazionali relativi ai controlli tecnici per i veicoli immatricolati nel loro territorio che non rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva o per i veicoli di cui al paragrafo 2.

Articolo 3

Definizioni

Unicamente ai fini della presente direttiva si intende per:

- 1) «veicolo»: ogni veicolo a motore a eccezione di quelli su rotaia o il suo rimorchio;
- 2) «veicolo a motore»: ogni veicolo su ruote semovente azionato da un motore, con una velocità massima di progetto superiore a 25 km/h;
- 3) «rimorchio»: ogni veicolo su ruote non semovente progettato e fabbricato per essere trainato da un veicolo a motore;
- 4) «semirimorchio»: ogni rimorchio progettato per essere agganciato a un veicolo a motore in modo che parte di esso poggia sul veicolo a motore e che una parte importante della sua massa e la massa del suo carico sia trasportata dal veicolo a motore;
- 5) «veicolo a due o tre ruote»: ogni veicolo a motore su due ruote con o senza sidecar, triciclo e quadriciclo;
- 6) «veicolo immatricolato in uno Stato membro»: ogni veicolo immatricolato o immesso in servizio in uno Stato membro;
- 7) «veicolo di interesse storico»: ogni veicolo considerato storico dallo Stato membro d'immatricolazione o da uno dei suoi organismi di autorizzazione designati e che risponda alle seguenti condizioni:
 - sia stato costruito o immatricolato per la prima volta almeno trent'anni fa,
 - il suo tipo specifico, ai sensi del diritto unionale o nazionale pertinente, non sia più in produzione,
 - sia preservato e mantenuto storicamente nel suo stato originario e non abbia subito modifiche sostanziali nelle caratteristiche tecniche delle sue componenti principali;

- 8) «intestatario di una carta di circolazione»: la persona fisica o giuridica al cui nome il veicolo è immatricolato;
- (9) «controllo tecnico»: un'ispezione, a norma dell'allegato I, intesa ad assicurare che un veicolo possa essere utilizzato in condizioni di sicurezza sulle strade pubbliche e sia conforme alle caratteristiche ambientali richieste e obbligatorie;
- (10) «omologazione»: la procedura con cui uno Stato membro certifica che un veicolo è conforme alle pertinenti disposizioni amministrative e prescrizioni tecniche di cui alla direttiva 2002/24/CE, alla direttiva 2003/37/CE e alla direttiva 2007/46/CE;
- (11) «carenze»: i difetti tecnici e altre tipologie di non conformità riscontrati durante un controllo tecnico;
- (12) «certificato di revisione»: verbale di controllo tecnico rilasciato dall'autorità competente o da un centro di controllo contenente i risultati del controllo tecnico;
- (13) «ispettore»: persona autorizzata da uno Stato membro o dalla sua autorità competente a effettuare i controlli tecnici in un centro di controllo o, ove opportuno, per conto di un'autorità competente;
- (14) «autorità competente»: un'autorità o organismo pubblico a cui uno Stato membro conferisce la responsabilità della gestione del sistema di controllo tecnico, compresa, se del caso, l'esecuzione dei controlli tecnici;
- (15) «centro di controllo»: organismo o soggetto pubblico o privato autorizzato da uno Stato membro a eseguire controlli tecnici;
- (16) «organismo di supervisione»: organismo istituito da uno Stato membro, responsabile della supervisione dei centri di controllo; l'organismo di supervisione può far parte dell'autorità o delle autorità competenti;
- (17) «piccola isola»: un'isola con meno di 5 000 abitanti e non collegata ad altre parti del territorio da ponti stradali o gallerie stradali;
- (18) «zona scarsamente popolata»: una zona prestabilita con una densità di popolazione inferiore a cinque persone per chilometro quadrato;
- (19) «strada pubblica»: una strada di pubblica utilità, come le strade locali, regionali o nazionali, le strade a scorrimento veloce, le superstrade o le autostrade.

CAPO II

OBBLIGHI GENERALI

Articolo 4

Responsabilità

1. Ciascuno Stato membro provvede affinché i veicoli immatricolati nel suo territorio siano sottoposti a un controllo periodico a norma della presente direttiva effettuato da centri di controllo autorizzati dallo Stato membro nel quale tali veicoli sono immatricolati.
2. I controlli tecnici sono effettuati dallo Stato membro o da un organismo pubblico a cui tale compito è affidato dallo Stato oppure da organismi o soggetti designati da tale Stato e sottoposti alla sua supervisione, compresi soggetti privati autorizzati.
3. In conformità dei principi enunciati dal regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾ e dal regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾, entro il 20 maggio 2018 la Commissione adotta mediante atti di esecuzione:

⁽¹⁾ Regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo (GU L 171 del 29.6.2007, pag. 1).

⁽²⁾ Regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2009, relativo all'omologazione dei veicoli a motore e dei motori riguardo alle emissioni dei veicoli pesanti (Euro VI) e all'accesso alle informazioni relative alla riparazione e alla manutenzione del veicolo e che modifica il regolamento (CE) n. 715/2007 e la direttiva 2007/46/CE e che abroga le direttive 80/1269/CEE, 2005/55/CE e 2005/78/CE (GU L 188 del 18.7.2009, pag. 1).

a) un insieme di informazioni tecniche sui dispositivi di frenatura, lo sterzo, la visibilità, i fari, i catadiottri, i circuiti elettrici, gli assi, i pneumatici, le sospensioni, il telaio, gli elementi fissati al telaio, gli altri equipaggiamenti e l'inquinamento necessarie al controllo tecnico delle componenti da controllare e l'uso dei metodi di controllo raccomandati, a norma dell'allegato I, punto 3; e

b) le norme dettagliate riguardanti il formato dei dati e le procedure di accesso alle informazioni tecniche pertinenti.

Tali atti di esecuzione sono adottati conformemente alla procedura d'esame di cui all'articolo 19, paragrafo 2.

I costruttori mettono a disposizione dei centri di controllo e delle autorità competenti pertinenti le informazioni tecniche di cui al primo comma, lettera a), a titolo gratuito o a un prezzo ragionevole e con modalità non discriminatorie.

La Commissione esamina la fattibilità della creazione di un unico punto di accesso a tali informazioni tecniche.

4. Gli Stati membri assicurano che la legislazione nazionale disciplini le responsabilità per quanto riguarda la conservazione del veicolo in condizioni conformi e sicure.

CAPO III

REQUISITI MINIMI RELATIVI AI CONTROLLI TECNICI

Articolo 5

Data e frequenza dei controlli

1. I veicoli sono soggetti a un controllo tecnico almeno entro i seguenti intervalli, fatto salvo il periodo di flessibilità applicato negli Stati membri a norma del paragrafo 3:

- a) veicoli delle categorie M_1 e N_1 : quattro anni dopo la data alla quale il veicolo è stato immatricolato per la prima volta e successivamente ogni due anni;
- b) veicoli della categoria M_1 utilizzati come taxi o ambulanze, veicoli delle categorie M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O_3 e O_4 : un anno dopo la data alla quale il veicolo è stato immatricolato per la prima volta e successivamente ogni anno;
- c) veicoli di categoria T5 utilizzati soprattutto su strade pubbliche per finalità di trasporto di merci su strada: quattro anni dopo la data alla quale il veicolo è stato immatricolato per la prima volta e successivamente ogni due anni.

2. Gli Stati membri stabiliscono intervalli appropriati entro i quali i veicoli delle categorie L3e, L4e, L5e e L7e, con motore di cilindrata superiore a 125 cm^3 , devono essere sottoposti a controllo tecnico.

3. Gli Stati membri o l'autorità competente possono fissare il periodo ragionevole durante il quale deve essere effettuato il controllo tecnico senza superare gli intervalli di cui al paragrafo 1.

4. Indipendentemente dalla data in cui è stato effettuato l'ultimo controllo tecnico, lo Stato membro o l'autorità competente interessati possono chiedere che un veicolo sia sottoposto a un controllo tecnico prima delle date di cui ai paragrafi 1 e 2, nei seguenti casi:

- dopo un incidente che pregiudichi le principali componenti rilevanti ai fini della sicurezza come ruote, sospensioni, zone di deformazione, sistemi airbag, sterzo o freni,
- quando i sistemi e componenti ambientali e di sicurezza del veicolo siano stati alterati o modificati,
- quando è cambiato l'intestatario di una carta di circolazione di un veicolo,
- quando il veicolo ha raggiunto un chilometraggio di 160 000 km,
- qualora la sicurezza stradale sia gravemente compromessa.

Articolo 6

Oggetto e metodi del controllo

1. Per le categorie di veicoli rientranti nell'ambito di applicazione della presente direttiva, con l'eccezione delle categorie L3e, L4e, L5e e L7e, con motore di cilindrata superiore a 125 cm^3 , gli Stati membri assicurano che il controllo tecnico riguardi almeno le aree di cui all'allegato I, punto 2.

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 I, punto 3, utilizzando il metodo raccomandato o equivalente approvato dall'autorità competente applicabile al controllo di questi elementi, come indicato nell'allegato I, punto 3. Il controllo può comprendere anche una verifica della conformità delle rispettive parti e componenti del veicolo in questione alle caratteristiche ambientali e di sicurezza obbligatorie che erano in vigore al momento dell'omologazione o, se del caso, al momento dell'ammodernamento.

È opportuno che i controlli siano effettuati utilizzando le tecniche e le attrezzature attualmente disponibili e senza l'uso di strumenti per smontare o rimuovere parti del veicolo.

3. Per le categorie di veicoli L3e, L4e, L5e e L7e, con motore di cilindrata superiore a 125 cm³, gli Stati membri determinano le aree, gli elementi e i metodi appropriati di controllo.

Articolo 7

Valutazione delle carenze

1. Per ogni elemento da sottoporre al controllo, l'allegato I fornisce un elenco minimo di possibili carenze e del loro livello di gravità.

2. Le carenze rilevate nel corso dei controlli periodici dei veicoli sono classificate in uno dei seguenti gruppi:

- a) carenze lievi che non hanno conseguenze significative sulla sicurezza del veicolo o ripercussioni sull'ambiente e altri casi lievi di non conformità;
- b) carenze gravi che possono pregiudicare la sicurezza del veicolo o avere ripercussioni sull'ambiente o mettere a repentaglio la sicurezza degli altri utenti della strada o altri casi più gravi di non conformità;
- c) carenze pericolose che costituiscono un rischio diretto e immediato per la sicurezza stradale o hanno ripercussioni sull'ambiente e che giustificano che uno Stato membro o le sue autorità competenti possano vietare l'utilizzo del veicolo sulle strade pubbliche.

3. Un veicolo con carenze che rientrano in più di un gruppo di carenze di cui al paragrafo 2 è classificato nel gruppo che corrisponde alla carenza più grave. Un veicolo che presenta diverse carenze relative alle stesse aree oggetto del controllo, identificate nell'allegato I, punto 2, può essere classificato nel gruppo di carenze del livello di gravità immediatamente superiore se è possibile dimostrare che l'effetto combinato di tali carenze comporta un rischio più elevato per la sicurezza stradale.

Articolo 8

Certificato di revisione

1. Gli Stati membri assicurano che i centri di controllo o, se del caso, le autorità competenti che hanno effettuato un controllo tecnico su un veicolo rilascino a quest'ultimo un certificato di revisione che contiene almeno gli elementi standardizzati dei codici armonizzati dell'Unione di cui all'allegato II.

2. Gli Stati membri assicurano che i centri di controllo o, se del caso, le autorità competenti rendano disponibili alla persona che ha presentato il veicolo al controllo il certificato di revisione o, in caso di certificato di revisione elettronico, una copia cartacea autenticata di tale certificato.

3. Fatto salvo l'articolo 5, in caso di reimmatricolazione di un veicolo già immatricolato in un altro Stato membro, lo Stato membro riconosce il certificato di revisione rilasciato da tale altro Stato membro, come se avesse esso stesso rilasciato tale certificato, a condizione che il certificato di revisione sia valido tenendo conto della frequenza dei controlli dello Stato membro che effettua la reimmatricolazione. In caso di dubbio, gli Stati membri possono verificare la validità del certificato di revisione prima di riconoscerlo. Gli Stati membri trasmettono alla Commissione una descrizione del certificato di revisione prima del 20 maggio 2018. La Commissione informa il comitato di cui all'articolo 19. Il presente paragrafo non si applica alle categorie di veicolo L3e, L4e, L5e e L7e.

4. Fatti salvi l'articolo 5, paragrafo 4, e il paragrafo 3 del presente articolo, gli Stati membri riconoscono, in linea di principio, la validità dei certificati di revisione in caso di cambio di proprietà del veicolo che abbia un valido attestato del controllo tecnico periodico.

5. A decorrere dal 20 maggio 2018 e non oltre il 20 maggio 2021, i centri di controllo comunicano per via elettronica all'autorità competente dello Stato membro interessato le informazioni contenute nei certificati di revisione da essi rilasciati. Tale comunicazione avviene entro un termine ragionevole dopo il rilascio di ogni certificato di revisione. Fino all'ultima data in precedenza menzionata, i centri di controllo possono comunicare le informazioni pertinenti all'autorità competente con qualsiasi altro mezzo. Gli Stati membri stabiliscono il periodo durante il quale l'autorità competente conserva tali informazioni. La durata di tale periodo non deve essere inferiore a 36 mesi, fatti salvi i regimi fiscali nazionali degli Stati membri.

6. Gli Stati membri provvedono affinché, ai fini del controllo del contachilometri, se di normale dotazione, l'informazione relativa al precedente controllo tecnico sia messa a disposizione degli ispettori non appena disponibile per via elettronica. Qualora si accerti che un contachilometri sia stato manomesso per ridurre o falsare la distanza percorsa da un veicolo, tale manomissione è punibile con sanzioni effettive, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie.

7. Gli Stati membri provvedono affinché i risultati del controllo tecnico siano comunicati o resi disponibili quanto prima all'autorità responsabile dell'immatricolazione del veicolo. Tale comunicazione contiene le informazioni presenti nel certificato di revisione.

Articolo 9

Monitoraggio delle carenze

1. Unicamente in caso di accertamento di carenze lievi, il controllo si considera superato, le carenze sono corrette e non vi è l'obbligo di ripresentare il veicolo al controllo.
2. In caso di accertamento di carenze gravi, il controllo si considera non superato. Lo Stato membro o l'autorità competente decide in merito al periodo di tempo durante il quale il veicolo in questione può essere utilizzato prima di essere sottoposto a un altro controllo tecnico. Quest'ultimo avviene nel corso del periodo stabilito dallo Stato membro o dall'autorità competente, ma entro due mesi dal controllo iniziale.
3. In caso di accertamento di carenze pericolose, il controllo si considera non superato. Lo Stato membro o l'autorità competente può decidere che il veicolo in questione non può essere utilizzato su strade pubbliche e che l'autorizzazione al suo utilizzo su strada è sospesa per un periodo di tempo limitato, senza comportare una nuova procedura di immatricolazione, finché non siano state corrette le carenze e non sia stato rilasciato un nuovo certificato di revisione attestante la conformità del veicolo.

Articolo 10

Attestato di superamento del controllo

1. Il centro di controllo o, se del caso, l'autorità competente dello Stato membro che ha effettuato il controllo tecnico su un veicolo immatricolato nel suo territorio fornisce un attestato, ad esempio un autoadesivo, un certificato o qualsiasi altra informazione facilmente accessibile, a ogni veicolo che ha superato il controllo. L'attestato indica la data entro la quale deve avvenire il successivo controllo tecnico.

Gli Stati membri trasmettono alla Commissione una descrizione dell'attestato prima del 20 maggio 2018. La Commissione informa a sua volta il comitato di cui all'articolo 19.

2. Se il veicolo controllato rientra in una categoria di veicoli non soggetti a immatricolazione nello Stato membro in cui è entrato in servizio, detto Stato membro può esigere che l'attestato del controllo superato sia esposto in modo visibile su tale veicolo.
3. Ai fini della libera circolazione, ogni Stato membro riconosce l'attestato rilasciato da un centro di controllo o dall'autorità competente di un altro Stato membro in conformità al paragrafo 1.

CAPO IV

DISPOSIZIONI AMMINISTRATIVE

Articolo 11

Impianti e apparecchiature di controllo

1. Gli Stati membri assicurano che gli impianti e le apparecchiature utilizzati per effettuare i controlli tecnici siano conformi ai requisiti tecnici minimi di cui all'allegato III.

2. Gli Stati membri assicurano che i centri di controllo o, se del caso, l'autorità competente mantengano gli impianti e le apparecchiature di controllo conformi alle specifiche fornite dai costruttori.

3. Le apparecchiature utilizzate per le misurazioni vengono periodicamente tarate secondo le disposizioni di cui all'allegato III e collaudate in conformità alle specifiche fornite dallo Stato membro oppure dal costruttore delle apparecchiature.

Articolo 12

Centri di controllo

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

2. Per soddisfare i requisiti minimi in termini di gestione della qualità, i centri di controllo rispettano i requisiti stabiliti dallo Stato membro che rilascia l'autorizzazione. I centri di controllo assicurano l'obiettività e l'elevata qualità dei controlli tecnici.

Articolo 13

Ispettori

1. Gli Stati membri assicurano che i controlli tecnici siano effettuati da ispettori che soddisfano i requisiti minimi di competenza e formazione di cui all'allegato IV. Gli Stati membri possono introdurre requisiti supplementari specifici in materia di competenza e formazione.

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 IV, punto 3.

3. Gli ispettori impiegati o autorizzati da autorità competenti degli Stati membri o da un centro di controllo al 20 maggio 2018 sono esentati dai requisiti di cui all'allegato IV, punto 1.

4. Al momento di effettuare un controllo tecnico, l'ispettore deve essere esente da conflitti di interesse, in modo da assicurare, con piena soddisfazione dello Stato membro o dell'autorità competente interessati, che è mantenuto un elevato livello di imparzialità e obiettività.

5. La persona che presenta il veicolo al controllo è informata delle carenze riscontrate nel veicolo e da correggere.

6. I risultati del controllo tecnico possono essere modificati, se del caso, solo dall'organismo di supervisione o secondo la procedura stabilita dall'autorità competente, se le risultanze del controllo tecnico sono manifestamente errate.

Articolo 14

Supervisione dei centri di controllo

1. Gli Stati membri provvedono alla supervisione dei centri di controllo.

2. Un organismo di supervisione svolge almeno i compiti previsti all'allegato V, punto 1, e soddisfa i requisiti stabiliti ai punti 2 e 3 di tale allegato.

Gli Stati membri rendono pubbliche le norme e procedure concernenti l'organizzazione, i compiti e i requisiti, anche in materia di indipendenza, applicabili al personale degli organismi di supervisione.

3. I centri di controllo gestiti direttamente da un'autorità competente sono esentati dai requisiti in materia di autorizzazione e supervisione qualora l'organismo di supervisione faccia parte dell'autorità competente.

4. I requisiti di cui ai paragrafi 2 e 3 del presente articolo possono essere considerati soddisfatti dagli Stati membri che impongono l'obbligo dell'accreditamento dei centri di controllo a norma del regolamento (CE) n. 765/2008.

CAPO V

COOPERAZIONE E SCAMBIO DI INFORMAZIONI*Articolo 15***Cooperazione amministrativa fra Stati membri**

1. Gli Stati membri designano un punto di contatto nazionale responsabile dello scambio di informazioni con gli altri Stati membri e la Commissione per quanto riguarda l'applicazione della presente direttiva.
2. Gli Stati membri trasmettono alla Commissione i nomi e le coordinate relativi al loro punto di contatto nazionale entro il 20 maggio 2015 e ne comunicano immediatamente eventuali cambiamenti. La Commissione redige l'elenco di tutti i punti di contatto nazionali e lo trasmette agli Stati membri.

*Articolo 16***Piattaforma elettronica di informazioni sui veicoli**

La Commissione esamina la fattibilità, i costi e i vantaggi della creazione di una piattaforma elettronica di informazioni sui veicoli usufruendo delle soluzioni informatiche esistenti e già attuate in materia di scambi di dati internazionali, in modo da ridurre al minimo i costi ed evitare duplicazioni. Nell'esame la Commissione tiene conto del modo più adeguato di collegare i sistemi nazionali esistenti al fine di agevolare lo scambio di informazioni sui dati relativi ai controlli tecnici e sulle letture del contachilometri tra le autorità competenti degli Stati membri responsabili per il 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 fattibilità, i costi e i vantaggi della raccolta e archiviazione dei dati disponibili riguardanti le componenti maggiormente legate alla sicurezza di veicoli coinvolti in incidenti gravi nonché le possibilità per rendere disponibili, in forma anonima, i dati sulla cronistoria di incidenti e le letture del contachilometri agli ispettori, ai titolari dei certificati di immatricolazione e ai ricercatori sugli incidenti.

CAPO VI

ATTI DELEGATI E ATTI DI ESECUZIONE*Articolo 17***Atti delegati**

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

- aggiornare unicamente le designazioni delle categorie di veicoli di cui all'articolo 2, paragrafo 1, e all'articolo 5, paragrafi 1 e 2, se del caso, nell'eventualità di modifiche apportate alle categorie di veicoli derivanti da modifiche della legislazione in materia di omologazione di cui all'articolo 2, paragrafo 1, senza incidere sull'ambito di applicazione e sulla frequenza dei controlli,
- aggiornare il punto 3 dell'allegato I per quanto riguarda i metodi nel caso in cui divengano disponibili metodi di controllo più efficaci ed efficienti, senza ampliare l'elenco dei componenti da sottoporre a controllo,
- adattare il punto 3 dell'allegato I, a seguito di una valutazione positiva dei costi e dei benefici, in relazione all'elenco degli elementi oggetto del controllo, ai metodi, alle ragioni dell'esito negativo e dell'accertamento delle carenze in caso di modifica dei requisiti obbligatori derivanti dalla legislazione dell'Unione riguardante l'omologazione in materia di sicurezza o ambiente.

*Articolo 18***Esercizio della delega**

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 17 è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 19 maggio 2014. 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.

3. La delega di potere di cui all'articolo 17 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente comunicazione al Parlamento europeo e al Consiglio.

5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 17 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 19

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato («comitato per il controllo tecnico»). Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011. Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

CAPO VII

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 20

Relazioni

1. Entro il 30 aprile 2020, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'attuazione e sugli effetti della presente direttiva, in particolare per quanto riguarda il livello di armonizzazione dei controlli tecnici periodici, l'efficacia delle disposizioni concernenti l'ambito di applicazione, la frequenza dei controlli, il mutuo riconoscimento dei certificati di revisione in caso di reimmatricolazione di veicoli provenienti da un altro Stato membro e i risultati dell'esame relativo alla fattibilità dell'introduzione di una piattaforma elettronica di informazioni sui veicoli, di cui all'articolo 16. La relazione valuta altresì la necessità o meno di aggiornare gli allegati, segnatamente alla luce dei progressi e delle prassi tecnici. La relazione è trasmessa previa consultazione del comitato di cui all'articolo 19 ed è corredata, se del caso, di proposte legislative.

2. Entro il 30 aprile 2019, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione, basata su studi indipendenti, in merito all'efficacia dell'inserimento di rimorchi leggeri e veicoli a due o tre ruote nell'ambito di applicazione della presente direttiva. La relazione esamina l'evoluzione della situazione nel settore della sicurezza stradale nell'Unione e, per ogni sottocategoria di veicoli L, procede alla comparazione dei risultati delle misure per la sicurezza stradale nazionali tenendo in considerazione la distanza media percorsa da detti veicoli. La Commissione valuta in particolare se le norme e i costi del controllo tecnico periodico per ogni categoria di veicolo siano proporzionati agli obiettivi in materia di sicurezza stradale fissati. La relazione è corredata di una valutazione dettagliata che analizza i costi e i benefici nell'Unione, comprese le specificità degli Stati membri. La relazione è resa disponibile almeno sei mesi prima della presentazione di ogni eventuale proposta legislativa, ove appropriata, intesa a inserire nuove categorie nell'ambito di applicazione della presente direttiva.

Articolo 21

Sanzioni

Gli Stati membri stabiliscono le norme relative alle sanzioni da irrogare in caso di violazione delle disposizioni della presente direttiva e adottano tutti i provvedimenti necessari per assicurarne l'applicazione. Tali sanzioni sono efficaci, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie.

Articolo 22

Disposizioni transitorie

1. Gli Stati membri possono autorizzare l'utilizzo degli impianti e delle apparecchiature di controllo di cui all'articolo 11 che non sono conformi ai requisiti minimi di cui all'allegato III per effettuare controlli tecnici per un periodo non superiore a cinque anni dopo il 20 maggio 2018.

2. Gli Stati membri applicano i requisiti stabiliti all'allegato V al più tardi dal 1° gennaio 2023.

Articolo 23

Recepimento

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano entro il 20 maggio 2017 le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

Essi applicano tali disposizioni a decorrere dal 20 maggio 2018.

Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni fondamentali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 24

Abrogazione

La direttiva 2009/40/CE è abrogata a decorrere dal 20 maggio 2018.

Articolo 25

Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 26

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il 3 aprile 2014

Per il Parlamento europeo

Il presidente

M. SCHULZ

Per il Consiglio

Il presidente

D. KOURKOULAS

ALLEGATO I

REQUISITI MINIMI CONCERNENTI L'OGGETTO E LA METODOLOGIA DI CONTROLLO RACCOMANDATA**1. CONSIDERAZIONI GENERALI**

Il presente allegato identifica i sistemi e i componenti dei veicoli da sottoporre a controllo, illustra i metodi raccomandati per il controllo e i criteri da utilizzare per determinare se le condizioni del veicolo siano accettabili.

Il controllo deve essere effettuato almeno sugli elementi indicati al punto 3, purché essi si riferiscano all'equipaggiamento del veicolo sottoposto a controllo nello Stato membro interessato. Il controllo può comprendere anche una verifica della conformità delle parti e dei componenti pertinenti del veicolo in questione alle caratteristiche ambientali e di sicurezza prescritte in vigore al momento dell'omologazione o, se applicabile, al momento del suo adeguamento.

Qualora il veicolo sia progettato in modo da non permettere l'applicazione dei metodi di controllo stabiliti nel presente allegato, il controllo è effettuato conformemente ai metodi raccomandati accettati dalle autorità competenti. L'autorità competente accerta che siano tutelate le norme di sicurezza e ambientali.

Nell'ambito dei controlli tecnici periodici il controllo di tutti gli elementi elencati dovrebbe essere considerato obbligatorio a eccezione di quelli contrassegnati da «X», che, pur essendo relativi allo stato del veicolo e alla sua idoneità di impiego su strada, non sono considerati essenziali nell'ambito del controllo tecnico.

Le «ragioni dell'esito negativo» non si applicano nei casi in cui si riferiscono a requisiti che non erano obbligatori nella pertinente legislazione sull'omologazione dei veicoli al momento della prima omologazione, della prima messa in circolazione o nei requisiti per l'ammodernamento.

Quando un metodo di controllo è indicato come visivo, significa che, oltre a osservare gli elementi, l'ispettore dovrebbe, eventualmente, anche maneggiarli, valutare i rumori o utilizzare qualsiasi altro mezzo di controllo opportuno senza far uso di apparecchiature.

2. AMBITO DEL CONTROLLO

Il controllo riguarda almeno le seguenti aree:

- 0) identificazione del veicolo;
- 1) impianto di frenatura;
- 2) sterzo;
- 3) visibilità;
- 4) impianto elettrico e parti del circuito elettrico;
- 5) assi, ruote, pneumatici, sospensioni;
- 6) telaio ed elementi fissati al telaio;
- 7) altre dotazioni;
- 8) effetti nocivi;
- 9) controlli supplementari per veicoli delle categorie M₂ e M₃ adibiti al trasporto di passeggeri.

3. CONTENUTI E METODI DEL CONTROLLO, VALUTAZIONE DELLE CARENZE DEI VEICOLI

Il controllo deve riguardare quantomeno gli elementi e utilizzare le norme e i metodi minimi raccomandati riportati nella seguente tabella.

Per i sistemi e componenti di ogni veicolo oggetto del controllo la valutazione delle carenze è effettuata, caso per caso, secondo i criteri riportati nella tabella.

Le carenze non indicate nel presente allegato sono valutate in base ai rischi per la sicurezza stradale.

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
0. IDENTIFICAZIONE DEL VEICOLO					
0.1. Targhe di immatricolazione (se previste dai requisiti) ¹	Esame visivo	a) Targhe mancanti o fissate in modo tale da renderne probabile il distacco		X	
		b) Iscrizione mancante o illeggibile		X	
		c) Non conformi ai documenti o alle registrazioni del veicolo		X	
0.2. Numero di identificazione del veicolo/telaio/numero di serie	Esame visivo	a) Assente o non individuabile		X	
		b) Incompleto, illeggibile, chiaramente falsificato o non corrispondente ai documenti del veicolo		X	
		c) Documenti del veicolo illeggibili o che presentano inesattezze	X		
1. IMPIANTO DI FRENATURA					
1.1. Stato meccanico e funzionamento					
1.1.1. Pedale/leva a mano del freno	Esame visivo delle componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura Nota: i veicoli con impianti frenanti servoassistiti devono essere controllati a motore spento	a) Leva troppo tirata		X	
		b) Usura o gioco eccessivi		X	
1.1.2. Condizione e corsa del pedale/leva a mano del dispositivo di frenatura	Esame visivo delle componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura Nota: i veicoli con impianti frenanti servoassistiti devono essere controllati a motore spento	a) Eccessiva corsa o insufficiente riserva di corsa		X	
		b) Rilascio del freno difficile Se il funzionamento è compromesso	X		X
		c) Superficie antisdrucchiolo del pedale del freno mancante, mal fissata o consumata		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
1.1.3. Pompa a vuoto o compressore e serbatoi	Esame visivo delle componenti a una normale pressione operativa. Controllare il tempo necessario affinché la pressione vuoto/aria raggiunga un valore operativo sicuro e il funzionamento del dispositivo di allarme, della valvola di protezione multiciruito e della valvola di sicurezza alla sovrappressione	a) Insufficiente pressione/vuoto per assicurare almeno quattro frenature ripetute dopo lo scatto del dispositivo di allarme (o quando l'indicatore del manometro è sulla posizione di pericolo) Almeno due frenature ripetute dopo lo scatto del dispositivo di allarme (o quando l'indicatore del manometro è sulla posizione di pericolo)		X	X
		b) Il tempo necessario affinché la pressione vuoto/aria raggiunga un valore operativo sicuro è troppo lungo rispetto ai requisiti ¹		X	
		c) Mancato funzionamento della valvola di protezione multiciruito o della valvola di sicurezza alla sovrappressione		X	
		d) Perdita d'aria che causa un notevole calo di pressione o rumori udibili di perdita d'aria		X	
		e) Danno esterno che può influire sul funzionamento dei freni Prestazione del freno di emergenza insufficiente		X	X
1.1.4. Manometro o indicatore di pressione	Controllo funzionale	Cattivo funzionamento o difetti del manometro o dell'indicatore Bassa pressione non rilevabile	X	X	
1.1.5. Valvola di controllo del freno a mano	Esame visivo delle componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura	a) Comando incrinato, danneggiato o eccessivamente usurato		X	
		b) Scarsa affidabilità del comando della valvola o della valvola stessa		X	
		c) Tenuta difettosa o perdite del sistema		X	
		d) Funzionamento insoddisfacente		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
1.1.6. Freno di stazionamento, leva di comando, dispositivo di bloccaggio, freno di stazionamento elettronico	Esame visivo delle componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura	a) Insufficiente tenuta del dispositivo di bloccaggio		X	
		b) Usura a livello dell'asse della leva o del dispositivo di bloccaggio Usura eccessiva	X	X	
		c) Corsa troppo lunga (cattiva regolazione)		X	
		d) Meccanismo mancante, danneggiato o inattivo		X	
		e) Difetti di funzionamento, l'indicatore luminoso indica anomalie		X	
1.1.7. Valvole di frenatura (valvole di fondo, valvole di scarico, regolatori di pressione)	Esame visivo delle componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura	a) Valvola danneggiata o eccessiva perdita d'aria Se il funzionamento è compromesso		X	X
		b) Eccessivo efflusso di olio dal compressore	X		
		c) Valvola fissata male o montaggio difettoso		X	
		d) Efflusso o perdita di liquido del freno idraulico Se il funzionamento è compromesso		X	X
1.1.8. Giunti mobili di accoppiamento per freni di rimorchio (elettrici e pneumatici)	Disinserire e reinserire i collegamenti dell'impianto di frenatura tra il veicolo trainante e il rimorchio	a) Rubinetto o valvola a chiusura automatica difettosi Se il funzionamento è compromesso	X	X	
		b) Rubinetto o valvola fissati male o montaggio difettoso Se il funzionamento è compromesso	X	X	
		c) Tenuta insufficiente Se il funzionamento è compromesso		X	X

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		d) Funzionamento difettoso Utilizzo del freno compromesso		X	X
1.1.9. Accumulatore o serbatoio di pressione	Esame visivo	a) Serbatoio leggermente danneggiato o leggermente corrosivo Serbatoio gravemente danneggiato, corrosivo o con perdite	X	X	
		b) Funzionamento del dispositivo di spurgo compromesso Dispositivo di spurgo non funzionante	X	X	
		c) Serbatoio fissato male o montaggio difettoso		X	
1.1.10. Dispositivo servofreno, cilindro principale del freno (sistemi idraulici)	Esame visivo dei componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura, se possibile	a) Dispositivo servofreno difettoso o inefficace Se non funziona		X	X
		b) Difetti del cilindro principale che non impediscono il funzionamento del freno Difetti o perdite del cilindro principale		X	X
		c) Cilindro principale fissato male senza impedire il funzionamento del freno Cilindro principale fissato male		X	X
		d) Liquido del freno insufficiente, sotto il livello minimo Liquido del freno significativamente sotto il livello minimo Liquido del freno non visibile	X	X	X
		e) Mancanza del tappo del serbatoio del cilindro principale del freno	X		
		f) Indicatore del liquido del freno acceso o difettoso	X		
		g) Funzionamento difettoso del dispositivo di allarme per il livello del liquido	X		

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
1.1.11. Condotti rigidi dei freni	Esame visivo dei componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura, se possibile	a) Rischio imminente di guasto o di rottura			X
		b) Perdite nei condotti o nei collegamenti (sistemi di frenatura ad aria) Perdite nei condotti o nei collegamenti (sistemi di frenatura idraulici)		X	X
		c) Condotto danneggiato o eccessivamente corrosi In modo da compromettere il funzionamento dei freni per bloccaggio o per rischio imminente di perdite		X	X
		d) Cattiva installazione dei condotti Rischio di danneggiamento	X	X	
1.1.12. Tubi flessibili dei freni	Esame visivo dei componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura, se possibile	a) Rischio imminente di guasto o di rottura			X
		b) Tubi danneggiati, con punti di attrito, ritorti o troppo corti Tubi danneggiati o con punti di attrito	X	X	
		c) Perdite nei tubi o nei collegamenti (sistemi di frenatura ad aria) Perdite nei tubi o nei collegamenti (sistemi di frenatura idraulici)		X	X
		d) Eccessivo rigonfiamento dei tubi sotto pressione Cavo danneggiato		X	X
		e) Tubi porosi		X	
1.1.13. Guarnizioni per freni	Esame visivo	a) Eccessiva usura di guarnizioni o pastiglie (raggiunta tacca del minimo) Eccessiva usura di guarnizioni o pastiglie (tacca del minimo non visibile)		X	X

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		b) Guarnizioni o pastiglie sporche (olio, grasso ecc.) Funzionamento del freno compromesso		X	X
		c) Guarnizioni o pastiglie mancanti o non fissate correttamente			X
1.1.14. Tamburi dei freni, dischi dei freni	Esame visivo	a) Tamburi o dischi usurati Tamburi o dischi fortemente usurati, corrosi, graffiati o con incrinature o rotture o altri difetti che compromettono la sicurezza		X	X
		b) Tamburi o dischi sporchi (olio, grasso ecc.) Funzionamento del freno compromesso		X	X
		c) Mancanza di tamburi o dischi			X
		d) Fissaggio difettoso del disco portafreno		X	
1.1.15. Cavi dei freni, tiranteria	Esame visivo dei componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura, se possibile	a) Cavi danneggiati o flessi Funzionamento del freno compromesso		X	X
		b) Usura o corrosione fortemente avanzata di un componente Funzionamento del freno compromesso		X	X
		c) Cavo, tirante o giunto non sicuro		X	
		d) Fissaggio dei cavi difettoso		X	
		e) Impedimento al libero movimento del sistema frenante		X	
		f) Anomalie nel movimento della tiranteria a seguito di imperfetta regolazione o di eccessiva usura		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
1.1.16. Cilindri dei freni (compresi i freni a molla e a cilindri idraulici)	Esame visivo dei componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura, se possibile	a) Cilindri incrinati o danneggiati Funzionamento del freno compromesso		X	X
		b) Perdite nei cilindri Funzionamento del freno compromesso		X	X
		c) Cilindri fissati male o montaggio difettoso Funzionamento del freno compromesso		X	X
		d) Cilindri fortemente corrosi Rischio di incrinatura		X	X
		e) Corsa insufficiente o eccessiva del cilindro Funzionamento del freno compromesso (margine di movimento insufficiente)		X	X
		f) Dispositivo di protezione contro la polvere danneggiato Dispositivo di protezione contro la polvere mancante o fortemente danneggiato	X	X	
1.1.17. Correttore automatico di frenatura in funzione del carico	Esame visivo dei componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura, se possibile	a) Giunzione difettosa		X	
		b) Imperfetta regolazione della giunzione		X	
		c) Correttore grippato o non funzionante (ABS funzionante) Correttore grippato o non funzionante		X	X
		d) Correttore mancante (se prescritto)			X
		e) Targhetta dei dati mancante	X		

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		f) Dati illeggibili o non conformi ai requisiti ¹	X		
1.1.18. Dispositivi e indicatori di regolazione	Esame visivo	a) Dispositivo danneggiato, grippato o che presenta un movimento anormale, un'eccessiva usura o un'imperfetta regolazione		X	
		b) Dispositivo difettoso		X	
		c) Dispositivo montato o sostituito in modo scorretto		X	
1.1.19. Sistema ausiliario di frenatura (se installato o necessario)	Esame visivo	a) Montaggio o accoppiatori difettosi Se il funzionamento è compromesso	X	X	
		b) Sistema chiaramente difettoso o mancante		X	
1.1.20. Azionamento automatico dei freni del rimorchio	Disinserire i collegamenti dei freni tra il veicolo trainante e il rimorchio	Il freno del rimorchio non è azionato automaticamente quando il collegamento è disinserito			X
1.1.21. Sistema di frenatura completo	Esame visivo	a) Altri dispositivi del sistema (come la pompa antigelo, l'essiccatore d'aria ecc.) danneggiati esternamente o fortemente corrosi, tanto da compromettere il funzionamento del sistema di frenatura Funzionamento del freno compromesso		X	X
		b) Eccessive perdite di aria o di liquido antigelo Funzionamento del sistema compromesso	X	X	
		c) Fissaggio o montaggio difettoso di un qualsiasi componente		X	
		d) Componente modificato in modo da compromettere la sicurezza ³ Funzionamento del freno compromesso		X	X

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
1.1.22. Collegamenti di prova (se installati o obbligatori)	Esame visivo	a) Mancanti		X	
		b) Danneggiati Inutilizzabili o con perdite	X	X	
1.1.23. Freno a inerzia	Esame visivo e tramite il funzionamento	Efficienza insufficiente		X	

1.2. Prestazioni ed efficienza del freno di servizio

1.2.1. Prestazioni	Nel corso di un controllo con un banco di prova freni o, se impossibile, nel corso di una prova su strada azionare progressivamente i freni fino allo sforzo massimo	a) Sforzo di frenatura inadeguato su una o più ruote Assenza di sforzo di frenatura su una o più ruote		X	X
		b) Sforzo di frenatura della ruota meno frenata dell'asse inferiore al 70 % dello sforzo massimo dell'altra ruota. In caso di prova di frenatura su strada, eccessiva deviazione del veicolo rispetto a una linea retta Sforzo di frenatura della ruota meno frenata dell'asse inferiore al 50 % dello sforzo massimo dell'altra ruota sullo stesso asse nel caso di assi sterzanti		X	X
		c) Frenatura non gradualmente moderabile (blocco)		X	
		d) Tempo di risposta alla frenatura troppo lungo su una qualsiasi ruota		X	
		e) Fluttuazione eccessiva dello sforzo di frenatura durante ciascun giro completo della ruota		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
1.2.2. Efficienza	Controllo con un banco di prova freni o, se essa non può essere utilizzata per motivi tecnici, prova su strada utilizzando un decelerometro per stabilire il rapporto di frenatura in relazione alla massa massima autorizzata o, per i semirimorchi, alla somma dei carichi autorizzati per asse. I veicoli o i rimorchi la cui massa massima autorizzata sia superiore a 3,5 tonnellate devono essere ispezionati applicando i requisiti della norma ISO 21069 o metodi equivalenti Le prove su strada devono essere effettuate in condizioni di tempo asciutto e su una strada pianeggiante e diritta	Non si ottiene almeno il seguente valore minimo ⁽¹⁾: 1. Veicoli immatricolati per la prima volta dopo il 1° gennaio 2012: — Categoria M₁: 58 % — Categorie M₂ e M₃: 50 % — Categoria N₁: 50 % — Categorie N₂ e N₃: 50 % — Categorie O₂, O₃ e O₄: — per i semirimorchi: 45 % ⁽²⁾ — per i rimorchi: 50 %		X	
		2. Veicoli immatricolati per la prima volta prima del 1° gennaio 2012: — Categorie M₁, M₂ e M₃: 50 % ⁽³⁾ — Categoria N₁: 45 % — Categorie N₂ e N₃: 43 % ⁽⁴⁾ — Categorie O₂, O₃ e O₄: 40 % ⁽⁵⁾		X	
		3. Altre categorie: Categorie L (entrambi i freni insieme): — Categorie L1e: 42 % — Categorie L2e, L6e: 40 % — Categoria L3e: 50 % — Categoria L4e: 46 % — Categorie L5e, L7e: 44 % Categoria L (freno della ruota posteriore): tutte le categorie: 25 % della massa complessiva del veicolo Si ottiene meno del 50 % dei valori sopra indicati		X	X

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa

1.3. Prestazioni ed efficienza del freno di soccorso (se basato su sistema separato)

1.3.1. Prestazioni	Se il sistema del freno di soccorso è separato dal freno di servizio, utilizzare il metodo precisato al punto 1.2.1	a) Sforzo di frenatura inadeguato su una o più ruote Assenza di sforzo di frenatura su una o più ruote		X	X
		b) Sforzo di frenatura della ruota meno frenata dell'asse inferiore al 70 % dello sforzo massimo dell'altra ruota. In caso di prova di frenatura su strada, eccessiva deviazione del veicolo rispetto a una linea retta Sforzo di frenatura della ruota meno frenata dell'asse inferiore al 50 % dello sforzo massimo dell'altra ruota sullo stesso asse nel caso di assi sterzanti		X	X
		c) Frenatura non gradualmente moderabile (blocco)		X	
1.3.2. Efficienza	Se il sistema del freno di soccorso è separato dal freno di servizio, utilizzare il metodo precisato al punto 1.2.2	Sforzo di frenata inferiore al 50 % (°) delle prestazioni del freno di servizio di cui al punto 1.2.2 in relazione alla massa massima autorizzata Raggiunto meno del 50 % dei valori di sforzo di frenata suddetti		X	X

1.4. Prestazioni ed efficienza del freno a mano (di stazionamento)

1.4.1. Prestazioni	Azionare il freno durante un controllo su un banco di prova freni	Freno non funzionante su un lato o in caso di prova di frenatura su strada, eccessiva deviazione del veicolo rispetto a una linea retta Meno del 50 % dello sforzo di frenata di cui al punto 1.4.2 raggiunto in relazione alla massa del veicolo durante il controllo		X	X
--------------------	---	---	--	---	---

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
1.4.2. Efficienza	Controllo con un banco di prova freni. Se impossibile, allora prova su strada utilizzando un decelerometro (in grado di indicare o registrare i dati) o prova del veicolo su una strada di pendenza nota.	Non si ottiene almeno per tutti i veicoli un coefficiente di frenatura del 16 % in relazione alla massa massima autorizzata o, per i veicoli a motore, del 12 % in relazione alla massa massima combinata del veicolo, a seconda di quale sia il valore più elevato Raggiunto meno del 50 % dei valori dello sforzo di frenata suddetti		X	X
1.5. Prestazioni del sistema di frenatura elettronico	Esame visivo e, se possibile, prova di funzionamento del sistema	a) Efficienza non moderabile (non si applica a sistemi di freno sullo scarico)		X	
		b) Sistema non funzionante		X	
1.6. Sistema antibloccaggio (ABS)	Esame visivo e controllo del dispositivo di allarme e/o utilizzando l'interfaccia elettronica del veicolo	a) Cattivo funzionamento del dispositivo di allarme		X	
		b) Il dispositivo di allarme indica che il funzionamento del sistema è difettoso		X	
		c) Sensori di velocità della ruota mancanti o danneggiati		X	
		d) Cablatura danneggiata		X	
		e) Altri componenti mancanti o danneggiati		X	
		f) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
1.7. Sistema di frenatura elettronica (EBS)	Esame visivo e controllo del dispositivo di allarme e/o utilizzando l'interfaccia elettronica del veicolo	a) Cattivo funzionamento del dispositivo di allarme		X	
		b) Il dispositivo di allarme indica che il funzionamento del sistema è difettoso		X	
		c) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo		X	
1.8. Liquido dei freni	Esame visivo	Liquido dei freni contaminato o sedimentato Rischio imminente di guasto		X	X
2. STERZO					
2.1. Stato meccanico					
2.1.1. Stato dello sterzo	Con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore, con le ruote staccate dal suolo o a contatto con piastre mobili, ruotare il volante da un'estremità all'altra. Esame visivo della scatola dello sterzo	a) Ruvidezza di funzionamento della scatola		X	
		b) Albero dello sterzo torto o scanalature consumate che compromettono la funzionalità		X	X
		c) Usura eccessiva dell'albero dello sterzo che compromette la funzionalità		X	X
		d) Gioco eccessivo dell'albero dello sterzo che compromette la funzionalità		X	X
		e) Perdite Formazione di gocce	X	X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
2.1.2. Fissaggio dell'alloggiamento della scatola dello sterzo	Con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore, con il peso delle ruote al suolo, ruotare il volante o la barra in senso orario e antiorario o utilizzare uno strumento di rilevazione del gioco delle ruote. Esame visivo per verificare il fissaggio della scatola dello sterzo al telaio	a) Scatola dello sterzo non adeguatamente fissata al telaio I fissaggi sono allentati in modo pericoloso o è visibile un movimento relativo rispetto al telaio/alla carrozzeria		X	X
		b) Fori di fissaggio oblungi sul telaio Fissaggi gravemente compromessi		X	X
		c) Bulloni di fissaggio mancanti o rotti Fissaggi gravemente compromessi		X	X
		d) Rottura dell'alloggiamento della scatola dello sterzo Stabilità o fissaggio dell'alloggiamento compromessi		X	X
2.1.3. Stato degli organi di sterzo	Con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore, con il peso delle ruote al suolo, muovere il volante in senso orario e antiorario o utilizzare uno strumento di rilevazione del gioco delle ruote. Esame visivo degli organi di sterzo per verificare usura, rottura e fissaggio	a) Movimento relativo tra componenti che richiede un intervento di riparazione Gioco eccessivo o probabilità di distacco		X	X
		b) Eccessiva usura a livello dei giunti Rischio molto grave di distacco		X	X
		c) Rottura o deformazione di uno dei componenti che compromette la funzione		X	X
		d) Assenza del bloccasterzo		X	
		e) Scorretto allineamento di componenti (ad esempio tirante trasversale o asta di accoppiamento)		X	
		f) Modifica che compromette la sicurezza ³ che compromette la funzione		X	X

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		g) Rivestimento antipolvere mancante o deteriorato Rivestimento antipolvere mancante o gravemente deteriorato	X	X	
2.1.4. Azionamento degli organi di sterzo	Con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore, con il peso delle ruote al suolo, muovere il volante in senso orario e antiorario o utilizzare uno strumento di rilevazione del gioco delle ruote. Esame visivo degli organi di sterzo per verificare usura, rottura e fissaggio	a) Parte mobile dello sterzo a contatto con una parte fissa del telaio		X	
		b) Limitatore di corsa dello sterzo assente o fuori uso		X	
2.1.5. Servosterzo	Controllare il sistema sterzante alla ricerca di eventuali perdite e per verificare il livello del liquido idraulico, se visibile. Con le ruote a contatto del suolo e il motore in funzione verificare il funzionamento del servosterzo	a) Perdita di liquido o funzionamento compromesso		X	
		b) Liquido insufficiente (sotto il livello minimo) Serbatoio insufficiente	X	X	
		c) Meccanismo non funzionante Sterzo danneggiato		X	X
		d) Meccanismo rotto o fissato male Sterzo danneggiato		X	X
		e) Componenti mal allineati o in attrito con altri Sterzo danneggiato		X	X
		f) Modifica che compromette la sicurezza ³ Sterzo danneggiato		X	X

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		g) Cavi/flessibili danneggiati o eccessivamente corrosi Sterzo danneggiato		X	X

2.2. Volante, colonna e barra

2.2.1. Stato del volante/della barra	Con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore e la massa del veicolo gravante sul suolo, spingere e tirare il volante in linea con la colonna, spingere il volante/la barra in varie direzioni perpendicolarmente alla colonna/alle forcelle. Esame visivo del gioco e dello stato dei raccordi flessibili o giunti universali	a) Movimento relativo tra volante e colonna indicante un fissaggio inadeguato Rischio molto grave di distacco		X	X
		b) Assenza di dispositivo di ritenuta sul mozzo del volante Rischio molto grave di distacco		X	X
		c) Rottura o cattivo fissaggio del mozzo, della corona o delle razze del volante Rischio molto grave di distacco		X	X
2.2.2. Colonna/forcelle dello sterzo e stabilizzatori dello sterzo	Con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore e la massa del veicolo gravante sul suolo, spingere e tirare il volante in linea con la colonna, spingere il volante/la barra in varie direzioni perpendicolarmente alla colonna/alle forcelle. Esame visivo del gioco e dello stato dei raccordi flessibili o giunti universali	a) Movimento eccessivo del centro del volante verso l'alto o il basso		X	
		b) Movimento eccessivo della parte superiore della colonna in rapporto all'asse della stessa		X	
		c) Raccordo flessibile deteriorato		X	
		d) Fissaggio difettoso Rischio molto grave di distacco		X	X
		e) Modifica che compromette la sicurezza ³			X

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
2.3. Gioco dello sterzo	Con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore, con la massa del veicolo gravante sulle ruote, il motore, se possibile, in funzione per i veicoli dotati di servosterzo e le ruote dritte, ruotare leggermente il volante in senso orario e antiorario, nella misura del possibile senza muovere le ruote. Esame visivo del movimento libero	Gioco eccessivo dello sterzo (ad esempio il movimento da un punto della corona superiore a un quinto del diametro del volante o non conforme ai requisiti) ¹ Sterzo di sicurezza compromesso		X	X
2.4. Allineamento delle ruote (X) ²	Verificare l'allineamento delle ruote sterzanti mediante apparecchiature idonee	L'allineamento non è conforme ai dati o requisiti del costruttore del veicolo ¹ Direzione in avanti danneggiata; stabilità direzionale compromessa	X	X	
2.5. Asse sterzante del rimorchio	Esame visivo o utilizzo di uno strumento di rilevazione del gioco delle ruote	a) Componente leggermente danneggiato Componente gravemente danneggiato o incrinato		X	X
		b) Gioco eccessivo Direzione in avanti danneggiata; stabilità direzionale compromessa		X	X
		c) Fissaggio difettoso Fissaggio gravemente compromesso		X	X
2.6. Servosterzo elettrico (EPS)	Esame visivo e controllo di coerenza tra l'angolo del volante e l'angolo delle ruote al momento dell'accensione/spegnimento del veicolo e/o mediante l'interfaccia elettronica del veicolo	a) L'indicatore di guasto (MIL) del sistema EPS indica un qualsiasi tipo di malfunzionamento del sistema		X	
		b) Incoerenza tra l'angolo del volante e l'angolo delle ruote Sterzo danneggiato		X	X

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		c) Servosterzo non funzionante		X	
		d) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo		X	
3. VISIBILITÀ					
3.1. Campo di visibilità	Esame visivo dal sedile del conducente	Ostacoli nel campo visivo del conducente che incidono materialmente sulla visibilità in avanti o sui lati (area di pulitura esterna delle spazzole del parabrezza) Area di pulitura interna delle spazzole del parabrezza danneggiata o specchi esterni non visibili	X	X	
3.2. Stato dei vetri	Esame visivo	a) Vetro, o pannello trasparente (se autorizzato), graffiato o scolorito (area di pulitura esterna delle spazzole del parabrezza) Area di pulitura interna delle spazzole del parabrezza danneggiata o specchi esterni non visibili	X	X	
		b) Vetro o pannello trasparente (comprese le pellicole riflettenti o colorate) non conformi alle specifiche dei requisiti ¹ (area di pulitura esterna delle spazzole del parabrezza) Area di pulitura interna delle spazzole del parabrezza danneggiata o specchi esterni non visibili	X	X	
		c) Vetro o pannello trasparente in condizioni inaccettabili Visibilità attraverso l'area di pulitura interna delle spazzole del parabrezza gravemente compromessa		X	X
3.3. Specchietti o dispositivi retrovisori	Esame visivo	a) Specchietto o dispositivo mancante o non montato conformemente ai requisiti ¹ (devono essere disponibili almeno due possibilità di retrovisione)		X	
		Disponibilità di meno di due possibilità di retrovisione		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		b) Specchietto o dispositivo lievemente danneggiato o fissato male Specchietto o dispositivo non funzionante, gravemente danneggiato, fissato male o in modo non sicuro	X	X	
		c) Campo visivo insufficiente		X	
3.4. Tergicristallo del parabrezza anteriore	Esame visivo e azionamento	a) Spazzole non funzionanti o mancanti o non conformi alle prescrizioni ¹		X	
		b) Lama del tergicristallo non funzionante Lama del tergicristallo mancante o chiaramente non funzionante	X	X	
3.5. Lavacrystalli	Esame visivo e azionamento	Lavacrystalli non adeguatamente funzionanti (mancanza di liquido per pulire ma pompa operante o getto dell'acqua disallineato)	X		
		Lavacrystalli non funzionanti		X	
3.6 Sistema antiappannamento (X) ²	Esame visivo e azionamento	Sistema non operativo o chiaramente difettoso	X		
4. LUCI, RIFLETTORI E CIRCUITO ELETTRICO					
4.1. Fari					
4.1.1. Stato e funzionamento	Esame visivo e azionamento	a) Luce o sorgente luminosa difettosa o mancante (luci/sorgenti luminose multiple; in caso di LED sino a 1/3 non funzionanti) Luci/sorgenti luminose singole; in caso di LED visibilità gravemente compromessa	X	X	
		b) Sistema di proiezione leggermente difettoso (riflettori e lenti) Sistema di proiezione gravemente difettoso o mancante (riflettori e lenti)	X	X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		c) Luci fissate male		X	
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 o utilizzando l'interfaccia elettronica del veicolo	a) L'orientamento del faro non rientra nei limiti fissati dai requisiti ¹		X	
		b) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo		X	
4.1.3. Accensione	Esame visivo e azionamento o utilizzo dell'interfaccia elettronica del veicolo	a) L'accensione non è conforme ai requisiti ¹ (numero di fari accesi simultaneamente) Luminosità frontale superiore al massimo consentito	X	X	
		b) Malfunzionamento del dispositivo di accensione		X	
		c) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo		X	
4.1.4. Rispetto dei requisiti ¹	Esame visivo e azionamento	a) La luce, il colore emesso, la posizione, la luminosità o la marcatura non sono conformi ai requisiti ¹		X	
		b) Prodotti sulle lenti o sulle sorgenti luminose che riducono chiaramente la luminosità o modificano il colore emesso		X	
		c) Sorgente luminosa e faro non compatibili		X	
4.1.5. Sistemi per regolare l'inclinazione (se obbligatori)	Esame visivo e azionamento, se possibile, o utilizzo dell'interfaccia elettronica del veicolo	a) Dispositivo non funzionante		X	
		b) Il dispositivo manuale non può essere azionato dal sedile del conducente		X	
		c) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
4.1.6. Dispositivo tergifari (se obbligatorio)	Esame visivo e azionamento se possibile	Dispositivo non funzionante In caso di unità ottiche a scarica	X	X	

4.2. Luci di posizione anteriori e posteriori, luci laterali, luci d'ingombro e luci di marcia diurna

4.2.1. Stato e funzionamento	Esame visivo e azionamento	a) Sorgente di luce difettosa		X	
		b) Lenti difettose		X	
		c) Luci fissate male Rischio molto grave di distacco	X	X	
4.2.2. Accensione	Esame visivo e azionamento	a) L'accensione non è conforme ai requisiti ¹ Le luci di posizione posteriori e le luci laterali possono essere spente quando sono accesi i fari		X X	
		b) Malfunzionamento del dispositivo di accensione		X	
4.2.3. Rispetto dei requisiti ¹	Esame visivo e azionamento	a) La luce, il colore emesso, la posizione, la luminosità o la marcatura non sono conformi ai requisiti ¹ Luce rossa davanti o luce bianca sul retro; luminosità fortemente ridotta	X	X	
		b) Prodotti sulle lenti o sulle sorgenti luminose che riducono la luminosità o modificano il colore emesso Luce rossa davanti o luce bianca sul retro; luminosità fortemente ridotta	X	X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
4.3. Luci di arresto					
4.3.1. Stato e funzionamento	Esame visivo e azionamento	a) Sorgente di luce difettosa (sorgenti luminose multiple; in caso di LED sino a 1/3 non funzionanti) Sorgenti luminose singole; in caso di LED meno di 2/3 funzionanti) Nessuna fonte luminosa funziona	X	X	X
		b) Lenti leggermente difettose (nessuna influenza sulla luce emessa) Lenti fortemente difettose (emissione luminosa compromessa)	X	X	
		c) Luci fissate male Rischio molto grave di distacco	X	X	
4.3.2. Accensione	Esame visivo e azionamento o utilizzo dell'interfaccia elettronica del veicolo	a) L'accensione non è conforme ai requisiti ¹ Funzionamento ritardato Assenza totale di funzionamento	X	X	X
		b) Malfunzionamento del dispositivo di accensione		X	
		c) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo		X	
		d) La luce del freno di emergenza non funziona o non funziona correttamente		X	
4.3.3. Rispetto dei requisiti ¹	Esame visivo e azionamento	La luce, il colore emesso, la posizione, la luminosità o la marcatura non sono conformi ai requisiti ¹ Luce bianca sul retro; luminosità fortemente ridotta	X	X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa

4.4. Indicatori luminosi di direzione e di emergenza

4.4.1. Stato e funzionamento	Esame visivo e azionamento	a) Sorgente di luce difettosa (sorgenti luminose multiple; in caso di LED sino a 1/3 non funzionanti) Sorgenti luminose singole; in caso di LED meno di 2/3 funzionanti	X	X	
		b) Lenti leggermente difettose (nessuna influenza sulla luce emessa) Lenti fortemente difettose (emissione luminosa compromessa)	X	X	
		c) Luci fissate male Rischio molto grave di distacco	X	X	
4.4.2. Accensione	Esame visivo e azionamento	L'accensione non è conforme ai requisiti ¹ Assenza totale di funzionamento	X	X	
4.4.3. Rispetto dei requisiti ¹	Esame visivo e azionamento	La luce, il colore emesso, la posizione, la luminosità o la marcatura non sono conformi ai requisiti ¹		X	
4.4.4. Frequenza di lampeggiamento	Esame visivo e azionamento	La velocità di lampeggiamento non è conforme ai requisiti ¹ (deviazione della frequenza superiore al 25 %)	X		

4.5. Proiettore fendinebbia anteriore e faro antinebbia posteriore

4.5.1. Stato e funzionamento	Esame visivo e azionamento	a) Sorgente di luce difettosa (sorgenti luminose multiple; in caso di LED sino a 1/3 non funzionanti) Sorgenti luminose singole; in caso di LED meno di 2/3 funzionanti)	X	X	
		b) Lenti leggermente difettose (nessuna influenza sulla luce emessa) Lenti fortemente difettose (emissione luminosa compromessa)	X	X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		c) Luci fissate male Rischio molto grave di distacco o di abbagliamento di conducenti di altri veicoli	X	X	
4.5.2. Allineamento (X) ²	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 (linea di demarcazione troppo bassa) Linea di demarcazione sopra quella dei fari	X	X	
4.5.3. Accensione	Esame visivo e azionamento	L'accensione non è conforme ai requisiti ¹ Non funzionante	X	X	
4.5.4. Rispetto dei requisiti ¹	Esame visivo e azionamento	a) La luce, il colore emesso, la posizione, la luminosità o la marcatura non sono conformi ai requisiti ¹		X	
		b) Il sistema non funziona conformemente ai requisiti ¹		X	
4.6. Luci di retromarcia					
4.6.1. Stato e funzionamento	Esame visivo e azionamento	a) Sorgente di luce difettosa	X		
		b) Lenti difettose	X		
		c) Luci fissate male Rischio molto grave di distacco	X	X	
4.6.2. Rispetto dei requisiti ¹	Esame visivo e azionamento	a) La luce, il colore emesso, la posizione, la luminosità o la marcatura non sono conformi ai requisiti ¹		X	
		b) Il sistema non funziona conformemente ai requisiti ¹		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
4.6.3. Accensione	Esame visivo e azionamento	L'accensione non è conforme ai requisiti ¹ Le luci di retromarcia possono essere accese con il cambio non in posizione di retromarcia	X	X	
4.7. Dispositivo di illuminazione della targa posteriore					
4.7.1. Stato e funzionamento	Esame visivo e azionamento	a) Il dispositivo emette all'indietro luce diretta o bianca	X		
		b) Sorgente di luce difettosa, sorgente luminosa multipla Sorgente di luce difettosa, sorgente luminosa singola	X	X	
		c) Luci fissate male Rischio molto grave di distacco	X	X	
4.7.2. Rispetto dei requisiti ¹	Esame visivo e azionamento	Il sistema non funziona conformemente ai requisiti ¹	X		
4.8. Catarifrangenti, evidenziatori (retroreflettenti) e targhette marcatrici posteriori					
4.8.1. Condizioni	Esame visivo	a) Catarifrangenti difettosi o danneggiati Catarifrangenti compromessi	X	X	
		b) Catarifrangente fissato in modo non sicuro Fissato in modo da renderne probabile il distacco	X	X	
4.8.2. Rispetto dei requisiti ¹	Esame visivo	Il dispositivo, il colore riflesso o la posizione non sono conformi ai requisiti ¹ Dispositivo mancante o riflettente luce rossa davanti o luce bianca sul retro	X	X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
4.9. Spie obbligatorie per l'impianto di illuminazione					
4.9.1. Stato e funzionamento	Esame visivo e azionamento	Non funzionanti Non funzionante per fascio abbagliante o fano antinebbia posteriore	X	X	
4.9.2. Rispetto dei requisiti ¹	Esame visivo e azionamento	Non conformi ai requisiti ¹	X		
4.10. Collegamenti elettrici tra il veicolo trainante e il rimorchio o il semirimorchio	Verifica visiva: se possibile esaminare la continuità elettrica della connessione	a) Componenti fissati in modo non sicuro Connessione malsicura	X	X	
		b) Isolamento danneggiato o deteriorato Con probabilità di provocare un corto circuito	X	X	
		c) Connessioni elettriche del rimorchio o del veicolo trainante non correttamente funzionanti Luci di arresto del rimorchio non funzionanti		X	X
4.11. Circuito elettrico	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore, se del caso anche all'interno del compartimento motore	a) Cavi collegati in modo non sicuro o non fissati adeguatamente Unioni difettose, bordi taglienti a contatto, connettori a rischio disconnessione Cavi che possono toccare parti sensibili, parti rotanti o il terreno, connettori a rischio disconnessione (componenti importanti per la frenatura/lo sterzo)	X	X	X
		b) Cavi leggermente deteriorati Cavi gravemente deteriorati Cavi estremamente deteriorati (componenti importanti per la frenatura/lo sterzo)	X	X	X

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		c) Isolamento danneggiato o deteriorato Con probabilità di provocare un corto circuito Grave rischio di incendio, formazione di scintille	X	X	X
4.12. Fari e catarifrangenti non obbligatori (X) ²	Esame visivo e azionamento	a) Faro/catarifrangente montato in modo non conforme ai requisiti ¹ Il dispositivo emette/riflette luce rossa davanti o luce bianca sul retro	X	X	
		b) Funzionamento del faro non conforme ai requisiti ¹ Il numero di fari in funzionamento simultaneo supera la luminosità consentita; emissione anteriore di luce rossa e posteriore di luce bianca	X	X	
		c) Faro/catarifrangente fissato male Rischio molto grave di distacco	X	X	
4.13. Batteria(e)	Esame visivo	a) Cattivo fissaggio Batteria non correttamente fissata; con probabilità di provocare un corto circuito	X	X	
		b) Perdite Perdita di sostanze pericolose	X	X	
		c) Interruttore difettoso (se obbligatorio)		X	
		d) Fusibili difettosi (se obbligatori)		X	
		e) Raffreddamento non adeguato (se obbligatorio)		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
5. ASSI, RUOTE, PNEUMATICI E SOSPENSIONI					
5.1. Assi					
5.1.1. Assi	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore. I dispositivi di rilevazione del gioco delle ruote possono essere utilizzati e sono raccomandati per i veicoli aventi una massa massima superiore a 3,5 tonnellate	a) Asse spezzato o deformato			X
		b) Asse fissato al veicolo non correttamente Stabilità pregiudicata, funzionalità compromessa: movimento eccessivo in relazione ai fissaggi		X	X
		c) Modifica che compromette la sicurezza ³ Stabilità e funzionalità compromesse, distanza insufficiente rispetto alle altre parti del veicolo o al suolo		X	X
5.1.2. Fuselli	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore. I dispositivi di rilevazione del gioco delle ruote possono essere utilizzati e sono raccomandati per i veicoli aventi una massa massima superiore a 3,5 tonnellate. Applicare a ciascuna ruota una forza verticale o laterale e rilevare il movimento tra la traversa dell'asse e i fuselli	a) Fusello rotto			X
		b) Usura eccessiva del perno e/o delle boccole Probabilità di allentamento; stabilità direzionale compromessa		X	X
		c) Movimento eccessivo tra fusello e traversa dell'asse Probabilità di allentamento; stabilità direzionale compromessa		X	X
		d) Gioco del fusello nell'asse Probabilità di allentamento; stabilità direzionale compromessa		X	X
5.1.3. Cuscinetti delle ruote	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore. I dispositivi di rilevazione del gioco delle ruote possono essere utilizzati e sono raccomandati per i veicoli aventi una massa massima superiore a 3,5 tonnellate. Muovere le ruote o applicare una forza laterale a ciascuna ruota e rilevare il movimento verso l'alto della ruota relativamente al fusello	a) Gioco eccessivo in un cuscinetto della ruota Stabilità direzionale compromessa; pericolo di distruzione		X	X
		b) Cuscinetto fissato in modo eccessivo, bloccato Rischio di surriscaldamento; pericolo di distruzione		X	X

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
5.2. Ruote e pneumatici					
5.2.1. Mozzo della ruota	Esame visivo	a) Dadi o viti della ruota mancanti o allentati Mozzo non fissato, o fissato così male da compromettere gravemente la sicurezza stradale		X	X
		b) Mozzo usurato o danneggiato Mozzo usurato o danneggiato in modo tale da compromettere la sicurezza del fissaggio delle ruote		X	X
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			X
		b) Anelli di tenuta dei pneumatici non adeguatamente fissati Con probabilità di distacco		X	X
		c) Ruota fortemente deformata o usurata Fissaggio sicuro al mozzo compromesso; fissaggio sicuro del pneumatico compromesso		X	X
		d) Tipo, dimensioni, specifiche tecniche di progettazione o compatibilità della ruota non conformi ai requisiti ¹ con rischi per la sicurezza stradale		X	
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	a) Dimensioni, capacità di carico, marchio di omologazione o indice di velocità del pneumatico non conformi ai requisiti ¹ con rischi per la sicurezza stradale Insufficiente capacità di carico o indice di velocità per l'uso effettivo, il pneumatico tocca altre parti fisse del veicolo compromettendo la sicurezza della guida		X	X
		b) Pneumatici di dimensioni differenti sullo stesso asse o su due ruote gemelle		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		c) Pneumatici di costruzione differente (radiale/diagonale)		X	
		d) Danni o tagli gravi sul pneumatico Tortiglia visibile o danneggiata		X	X
		e) L'indicatore di usura del pneumatico diventa esposto Profondità del battistrada non conforme ai requisiti ¹		X	X
		f) Pneumatico in attrito con altri componenti (dispositivi flessibili anti-spray) Pneumatico in attrito con altri componenti (senza compromettere la sicurezza della guida)	X	X	
		g) Pneumatici riscolpiti non conformi ai requisiti ¹ Strato di protezione della tortiglia danneggiato		X	X
		h) Sistema di controllo della pressione del pneumatico difettoso o pneumatico chiaramente non gonfiato sufficientemente Chiaramente non funzionante	X	X	

5.3. Sistema di sospensioni

5.3.1. Molle e stabilizzatori	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore. I dispositivi di rilevazione del gioco delle ruote possono essere utilizzati e sono raccomandati per i veicoli di massa massima superiore a 3,5 tonnellate	a) Molle fissate male al telaio o all'asse Movimento relativo visibile. Fissaggi fortemente allentati		X	X
		b) Componente di una molla rotto o danneggiato Molla principale o lamina principale della balestra o lamine addizionali compromesse molto gravemente		X	X

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		c) Molla mancante Molla principale o lamina principale della balestra o lamine addizionali compromesse molto gravemente		X	X
		d) Modifica che compromette la sicurezza ³ Distanza insufficiente rispetto alle altre parti; sistema delle sospensioni non funzionante		X	X
5.3.2. Ammortizzatori	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore o utilizzando apparecchiature speciali, se disponibili	a) Ammortizzatori fissati male al telaio o all'asse Ammortizzatore allentato	X	X	
		b) Ammortizzatore danneggiato che evidenzia segni di gravi perdite o difetti		X	
5.3.2.1. Prova dell'efficienza ammortizzante (X) ²	Utilizzando un'attrezzatura speciale confrontare le differenze destra/sinistra	a) Differenze significative tra destra e sinistra		X	
		b) Mancato raggiungimento dei valori minimi		X	
5.3.3. Tubi di torsione, puntoni articolati, forcelle e bracci della sospensione	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore. I dispositivi di rilevazione del gioco delle ruote possono essere utilizzati e sono raccomandati per i veicoli aventi una massa massima superiore a 3,5 tonnellate	a) Componenti fissati male al telaio o all'asse Probabilità di allentamento; stabilità direzionale compromessa		X	X
		b) Componente danneggiato o eccessivamente corrosivo Stabilità del componente colpita o componente rotto		X	X
		c) Modifica che compromette la sicurezza ³ Distanza insufficiente rispetto alle altre parti; sistema non operativo		X	X

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
5.3.4. Attacchi sospensioni	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore. I dispositivi di rilevazione del gioco delle ruote possono essere utilizzati e sono raccomandati per i veicoli aventi una massa massima superiore a 3,5 tonnellate	a) Usura eccessiva del perno e/o delle boccole o a livello dei giunti delle sospensioni Probabilità di allentamento; stabilità direzionale compromessa		X	X
		b) Rivestimento antipolvere gravemente deteriorato Rivestimento antipolvere mancante o rotto	X	X	
5.3.5. Sospensioni pneumatiche	Esame visivo	a) Sistema inutilizzabile			X
		b) Un qualsiasi componente danneggiato, modificato o deteriorato in modo tale da compromettere il funzionamento del sistema Funzionamento del sistema gravemente compromesso		X	X
		c) Perdita udibile dal sistema		X	
6. TELAIO ED ELEMENTI FISSATI AL TELAIO					
6.1. Telaio o cassone ed elementi fissati al telaio					
6.1.1. Stato generale	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore	a) Lieve rottura o deformazione di un longherone o traversa Grave rottura o deformazione di un longherone o traversa		X	X
		b) Placche di rinforzo o elementi di fissaggio montati male Maggior parte delle unioni allentate; resistenza dei pezzi insufficiente		X	X
		c) Eccessiva corrosione che mette a repentaglio la rigidità dell'insieme Resistenza dei pezzi insufficiente.		X	X

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
6.1.2. Tubi di scappamento e silenziatori	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore	a) Sistema di scappamento fissato male o con perdite		X	
		b) Penetrazione di fumi nella cabina o abitacolo del veicolo Pericolo per la salute delle persone a bordo		X	X
6.1.3. Serbatoi e tubi per carburante (tra cui serbatoio e tubi del carburante di riscaldamento)	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore e, nel caso di sistemi GPL/GNC/GNL, uso di dispositivi di rilevazione delle perdite	a) Serbatoi e tubi fissati male con un particolare rischio di incendio			X
		b) Perdita di carburante o tappo del carburante mancante o difettoso Rischio d'incendio; perdita eccessiva di materiale pericoloso		X	X
		c) Tubi con punti di attrito Tubi danneggiati	X	X	
		d) Rubinetto a maschio del carburante (se richiesto) non funzionante correttamente		X	
		e) Rischio di incendio dovuto a: — perdita di carburante — scarsa protezione del serbatoio o del sistema di scappamento — stato del compartimento motore			X
		f) Sistemi GPL/GNC/GNL o a idrogeno non conformi ai requisiti, qualsiasi pezzo del sistema difettoso ¹			X
6.1.4. Paraurti, protezioni laterali e dispositivi posteriori antincastro	Esame visivo	a) Elementi fissati male o danneggiati in modo tale da poter causare ferite in caso di contatto Parti di cui è probabile il distacco; funzionalità gravemente compromessa		X	X
		b) Dispositivi chiaramente non conformi ai requisiti ¹ .		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
6.1.5. Supporto della ruota di scorta (se montato sul veicolo)	Esame visivo	a) Supporto in condizioni non adeguate	X		
		b) Supporto rotto o fissato male		X	
		c) Ruota di scorta non fissata adeguatamente al supporto Rischio molto grave di distacco		X	X
6.1.6. Dispositivo meccanico di accoppiamento e rimorchio	Esame visivo per verificarne l'usura e il corretto funzionamento con particolare attenzione agli eventuali dispositivi di sicurezza e/o utilizzando uno strumento di misurazione	a) Componente danneggiato, difettoso o incrinato (se non utilizzato) Componente danneggiato, difettoso o incrinato (se utilizzato)		X	X
		b) Usura eccessiva di un componente Sotto il limite di usura		X	X
		c) Fissaggio difettoso Eventuali fissaggi allentati con un rischio molto grave di distacco		X	X
		d) Dispositivi di sicurezza mancanti o dal funzionamento difettoso		X	
		e) Eventuali indicatori di accoppiamento non funzionanti		X	
		f) Ostruzione della targa di immatricolazione o di luci (quando non utilizzate) Targa di immatricolazione non leggibile (quando non utilizzata)	X	X	
		g) Modifica che compromette la sicurezza ³ (pezzi secondari) Modifica che compromette la sicurezza ³ (pezzi primari)		X	X
		h) Dispositivi di accoppiamento troppo deboli		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
6.1.7. Trasmissione	Esame visivo	a) Bulloni mancanti o allentati Bulloni mancanti o allentati in modo tale da costituire un grave pericolo per la sicurezza stradale		X	X
		b) Usura eccessiva dei cuscinetti dell'albero di trasmissione Rischio molto grave di allentamento o incrinatura		X	X
		c) Usura eccessiva dei giunti universali o delle catene/cinghie di trasmissione Rischio molto grave di allentamento o incrinatura		X	X
		d) Raccordi flessibili deteriorati Rischio molto grave di allentamento o incrinatura		X	X
		e) Albero danneggiato o incrinato		X	
		f) Alloggiamento dei cuscinetti rotto o fissato male Rischio molto grave di allentamento o incrinatura		X	X
		g) Rivestimento antipolvere gravemente deteriorato Rivestimento antipolvere mancante o rotto	X	X	
		h) Modifica illegale della trasmissione		X	
6.1.8. Castelli motore	Esame visivo non necessariamente utilizzando una fossa d'ispezione o un ponte sollevatore	Castelli deteriorati, chiaramente e gravemente danneggiati Castelli allentati o rotti		X	X
6.1.9. Prestazioni del motore (X) ²	Esame visivo e/o mediante l'interfaccia elettronica	a) Unità di controllo modificata in modo da compromettere la sicurezza e/o nuocere all'ambiente		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		b) Motore modificato in modo da compromettere la sicurezza e/o nuocere all'ambiente			X

6.2. Cabina e carrozzeria

6.2.1. Condizioni	Esame visivo	a) Pannello o elemento montati male o danneggiati in modo tale da poter provocare ferite Con probabilità di distacco		X	X
		b) Montante fissato male Stabilità compromessa		X	X
		c) Ingresso di fumi del motore o di scarico Pericolo per la salute delle persone a bordo		X	X
		d) Modifica che compromette la sicurezza ³ Distanza insufficiente dalle parti rotanti o in movimento e dalla strada		X	X
6.2.2. Fissaggio	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore	a) Carrozzeria o cabina fissati in modo inadeguato Stabilità compromessa		X	X
		b) Carrozzeria o cabina chiaramente mal centrate sul telaio		X	
		c) Carrozzeria o cabina non fissate o fissate male al telaio o alle traverse e se simmetriche Carrozzeria o cabina non fissate o fissate male al telaio o alle traverse in modo tale da costituire un grave pericolo per la sicurezza stradale		X	X
		d) Eccessiva corrosione nei punti di fissaggio sulla carrozzeria autoportante Stabilità compromessa		X	X

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
6.2.3. Porte e serrature	Esame visivo	a) Una porta non si apre o chiude in modo adeguato		X	
		b) Vi è il rischio che una porta si apra improvvisamente o che non resti chiusa (porte scorrevoli) Vi è il rischio che una porta si apra improvvisamente o che non resti chiusa (porte girevoli)		X	X
		c) Porte, cerniere, serrature o montanti deteriorati. Porte, cerniere, serrature, montanti mancanti o fissati male	X	X	
6.2.4. Pavimento	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore	Pavimento fissato male o fortemente deteriorato Stabilità insufficiente		X	X
6.2.5. Sedile del conducente	Esame visivo	a) Sedile con struttura difettosa Sedile fissato male		X	X
		b) Meccanismo di regolazione non correttamente funzionante. Sedile che si sposta o schienale non fissabile		X	X
6.2.6. Altri sedili	Esame visivo	a) Sedili difettosi o fissati male (pezzi secondari) Sedili difettosi o fissati male (pezzi principali)	X	X	
		b) Sedili non fissati in modo conforme ai requisiti ¹ Numero di sedili superiore a quello consentito; posizionamento non conforme all'omologazione	X	X	
6.2.7. Comandi di guida	Esame visivo e azionamento	Un qualsiasi comando essenziale per una condotta sicura del veicolo non funziona correttamente Sicurezza di funzionamento compromessa		X	X

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
6.2.8. Gradini della cabina	Esame visivo	a) Gradino o anello del gradino fissati male Stabilità insufficiente	X	X	
		b) Gradini o anelli in uno stato tale da poter provocare ferite agli utilizzatori		X	
6.2.9. Altri dispositivi e attrezzature interne ed esterne	Esame visivo	a) Fissaggio difettoso di altri dispositivi o attrezzature		X	
		b) Funzionamento di altri dispositivi o attrezzature non conforme ai requisiti ¹ . Parti fissate in modo tale da poter causare ferite; sicurezza di funzionamento compromessa	X	X	
		c) Perdite dall'impianto idraulico Perdita eccessiva di materiale pericoloso	X	X	
6.2.10. Parafanghi (ali), dispositivi antispruzzo	Esame visivo	a) Mancanti, fissati male o fortemente corrosi A rischio di provocare ferite e a rischio di distacco.	X	X	
		b) Distanza insufficiente dalla ruota/pneumatico (antispruzzo) Distanza insufficiente dalla ruota/pneumatico (parafanghi)	X	X	
		c) Non conforme ai requisiti ¹ Copertura insufficiente del battistrada	X	X	
6.2.11. Cavalletto	Esame visivo	a) Mancante, fissato male o fortemente corrosivo		X	
		b) Non conforme ai requisiti ¹		X	
		c) Rischio di sblocco quando il veicolo è in movimento			X

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
6.2.12. Impugnature e poggiatesta	Esame visivo	a) Mancanti, fissati male o fortemente corrosi		X	
		b) Non conformi ai requisiti ¹		X	
7. ALTRI EQUIPAGGIAMENTI					
7.1. Cinture di sicurezza/fibbie e sistemi di ritenuta					
7.1.1. Sicurezza di montaggio di cinture di sicurezza/fibbie	Esame visivo	a) Punto di ancoraggio fortemente deteriorato Stabilità compromessa		X	X
		b) Ancoraggio fissato male		X	
7.1.2. Stato delle cinture di sicurezza/fibbie	Esame visivo e azionamento	a) Cintura di sicurezza obbligatoria mancante o non montata		X	
		b) Cintura di sicurezza danneggiata Tagli o segni di sforzo	X	X	
		c) Cintura di sicurezza non conforme ai requisiti ¹		X	
		d) Fibbia della cintura di sicurezza danneggiata o non correttamente funzionante		X	
		e) Riavvolgitore della cintura di sicurezza danneggiato o non correttamente funzionante		X	
7.1.3. Limitatore di carico della cintura di sicurezza	Esame visivo e/o mediante l'interfaccia elettronica	a) Limitatore di carico chiaramente mancante o non adatto al veicolo		X	
		b) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
7.1.4. Pretensionatori per le cinture di sicurezza	Esame visivo e/o mediante l'interfaccia elettronica	a) Pretensionatore chiaramente mancante o non adatto al veicolo		X	
		b) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo		X	
7.1.5. Airbag	Esame visivo e/o mediante l'interfaccia elettronica	a) Airbag chiaramente mancante o non adatto al veicolo		X	
		b) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo		X	
		c) Airbag chiaramente non funzionante		X	
7.1.6. Sistemi SRS	Esame visivo dell'indicatore di guasto e/o mediante l'interfaccia elettronica	a) L'indicatore di guasto del sistema SRS indica un qualsiasi tipo di malfunzionamento del sistema		X	
		b) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo		X	
7.2. Estintore (X) ²	Esame visivo	a) Mancante		X	
		b) Non conforme ai requisiti ¹ Se prescritto (ad esempio taxi, bus di linea, bus da turismo ecc.)	X	X	
7.3. Serrature e dispositivi antifurto	Esame visivo e azionamento	a) Dispositivo antifurto non funzionante	X		
		b) Il dispositivo è difettoso Il dispositivo si blocca inopinatamente		X	X
7.4. Triangolo di segnalazione (se prescritto) (X) ²	Esame visivo	a) Mancante o incompleto	X		
		b) Non conforme ai requisiti ¹	X		

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
7.5. Cassetta di pronto soccorso (se prescritta) (X) ²	Esame visivo	Mancante, incompleta o non conforme ai requisiti ¹ .	X		
7.6. Cunei da ruota (zeppe) (se prescritti) (X) ²	Esame visivo	Mancanti o non in buone condizioni, stabilità o dimensioni insufficienti		X	
7.7. Segnalatore acustico	Esame visivo e azionamento	a) Non funzionante correttamente Assenza totale di funzionamento	X	X	
		b) Comando fissato male	X		
		c) Non conforme ai requisiti ¹ Possibilità di confondere il suono emesso con quello delle sirene ufficiali	X	X	
7.8. Tachimetro	Esame visivo o controllo nel corso di prova su strada o con mezzi elettronici	a) Non montato conformemente ai requisiti ¹ Mancante (se richiesto)	X	X	
		b) Funzionamento compromesso Totalmente non funzionante	X	X	
		c) Non sufficientemente illuminato Non in condizione di illuminarsi	X	X	
7.9. Tachigrafo (se montato/richiesto)	Esame visivo	a) Non montato conformemente ai requisiti ¹		X	
		b) Non funzionante		X	
		c) Sigilli mancanti o difettosi		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		d) Targhetta di installazione mancante, illeggibile o scaduta		X	
		e) Evidente manomissione o manipolazione		X	
		f) Dimensioni dei pneumatici non compatibili con i parametri di taratura		X	
7.10. Limitatore di velocità (se montato/richiesto)	Esame visivo e azionamento se sono disponibili apparecchiature adeguate	a) Non montato conformemente ai requisiti ¹		X	
		b) Chiaramente non funzionante		X	
		c) Velocità impostata scorretta (se verificata)		X	
		d) Sigilli mancanti o difettosi		X	
		e) Targhetta mancante o illeggibile		X	
		f) Dimensioni dei pneumatici non compatibili con i parametri di taratura		X	
7.11. Contachilometri se disponibile (X) ²	Esame visivo e/o mediante l'interfaccia elettronica	a) Manomissione evidente (frode) per ridurre o rappresentare in modo falso la percorrenza registrata di un veicolo		X	
		b) Chiaramente non funzionante		X	
7.12. Controllo elettronico della stabilità (ESC) (se montato/richiesto)	Esame visivo e/o mediante l'interfaccia elettronica	a) Sensori di velocità della ruota mancanti o danneggiati		X	
		b) Cablatura danneggiata		X	
		c) Altri componenti mancanti o danneggiati		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		d) Commutatore danneggiato o non funzionante in modo corretto		X	
		e) L'indicatore di guasto del sistema ESC indica un qualsiasi tipo di malfunzionamento del sistema		X	
		f) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo		X	

8. EFFETTI NOCIVI

8.1. Rumore

8.1.1. Sistema di protezione dal rumore	Valutazione soggettiva (a meno che l'ispettore ritenga che il livello sonoro è ai limiti del consentito, nel qual caso può essere effettuata una misurazione del rumore emesso da un veicolo in posizione di stazionamento utilizzando un apparecchio fonometrico)	a) Livelli di rumore superiori a quelli consentiti dai requisiti ¹		X	
		b) Un qualsiasi elemento del sistema di protezione dal rumore è fissato male, è danneggiato, montato in modo scorretto, mancante o chiaramente modificato in modo tale da avere conseguenze negative a livello di rumore Rischio molto grave di distacco		X	X

8.2. Emissioni allo scarico

8.2.1. Emissioni dei motori ad accensione comandata

8.2.1.1. Sistema di controllo delle emissioni di gas di scarico	Esame visivo	a) Dispositivo di controllo delle emissioni installato dal costruttore mancante, modificato o chiaramente difettoso.		X	
		b) Perdite che potrebbero incidere sulle misurazioni delle emissioni		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
8.2.1.2. Emissioni gassose	— Per i veicoli fino alle classi di emissione Euro 5 ed Euro V ⁽⁷⁾: misurazione tramite un analizzatore dei gas di scarico conformemente alle prescrizioni¹ o lettura del dispositivo OBD. La prova all'uscita del tubo di scappamento costituisce il metodo standard per la valutazione delle emissioni dei gas di scarico. Sulla base di una valutazione di equivalenza e tenendo conto della legislazione applicabile al tipo di omologazione, gli Stati membri possono autorizzare l'utilizzo dei sistemi ODB in conformità alle raccomandazioni di condizionamento del costruttore e alle altre prescrizioni. — Per i veicoli a partire dalle classi di emissioni Euro 6 ed Euro VI ⁽⁸⁾: misurazione tramite un analizzatore dei gas di scarico conformemente alle prescrizioni¹ o lettura del dispositivo OBD in conformità alle raccomandazioni di condizionamento del costruttore e alle altre prescrizioni¹. Misurazione non applicabile ai motori a due tempi	a) Le emissioni gassose superano i livelli specifici indicati dal costruttore		X	
		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 di messa in circolazione di cui ai requisiti¹ 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 % ⁽⁷⁾ — con il motore al minimo accelerato: 0,2 % a seconda della data di prima immatricolazione o di messa in circolazione di cui ai requisiti¹		X	
		c) Coefficiente lambda superiore a $1 \pm 0,03$ o non conforme alle specifiche del costruttore		X	
		d) Dal dispositivo OBD risultano disfunzioni significative		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
8.2.2. Emissioni dei motori ad accensione spontanea					
8.2.2.1. Sistema di controllo delle emissioni di gas di scarico	Esame visivo	a) Dispositivo di controllo delle emissioni installato dal costruttore mancante o chiaramente difettoso		X	
		b) Perdite che potrebbero incidere sulle misurazioni delle emissioni		X	
8.2.2.2. Opacità I veicoli immatricolati o messi in circolazione prima del 1° gennaio 1980 sono esentati da tale requisito	— Per i veicoli fino alle classi di emissioni Euro 5 ed Euro V ⁽⁷⁾: La misurazione dell'opacità dei gas di scarico è effettuata in libera accelerazione (motore disinnescato, ovvero il motore è accelerato dal regime minimo al regime massimo), con cambio in folle e frizione innestata o lettura del dispositivo OBD. La prova all'uscita del tubo di scappamento costituisce il metodo standard per la valutazione delle emissioni dei gas di scarico. Sulla base di una valutazione di equivalenza, gli Stati membri possono autorizzare l'utilizzo dei sistemi ODB in conformità alle raccomandazioni di condizionamento del costruttore e alle altre prescrizioni. — Per i veicoli a partire dalle classi di emissioni Euro 6 ed Euro VI ⁽⁸⁾: La misurazione dell'opacità dei gas di scarico è effettuata in libera accelerazione (motore disinnescato, ovvero il motore è accelerato dal regime minimo al regime massimo), con cambio in folle e frizione innestata o lettura del dispositivo OBD in conformità alle raccomandazioni di condizionamento del costruttore e alle altre prescrizioni¹. 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 ¹ , l'opacità supera il livello indicato sulla targhetta apposta dal costruttore sul veicolo;		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
	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.				
		b) Se tali informazioni non sono disponibili o i requisiti¹ 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 requisiti¹ o immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo la data indicata nei requisiti¹, 1,5 m⁻¹. ⁽⁹⁾ o 0,7 m⁻¹ o 0,7 m⁻¹ ⁽¹⁰⁾		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
	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 intervallo di tempo sufficiente tra l'azionamento e il rilascio dell'acceleratore, laddove per i veicoli delle categorie M₂, M₃, N₂ e N₃, 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;				

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
	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.				
8.3. Soppressione delle interferenze elettromagnetiche					
Interferenza radio (X) ²		Mancato rispetto di uno qualsiasi dei requisiti ¹	X		
8.4. Altri elementi relativi all'ambiente					
8.4.1. Perdite di liquidi		Qualsiasi perdita anormale di liquidi diversi dall'acqua che potrebbe danneggiare l'ambiente o mettere a repentaglio la sicurezza di altri utenti della strada Formazione costante di gocce che costituisce un rischio molto grave		X	X
9. CONTROLLI SUPPLEMENTARI PER VEICOLI DELLE CATEGORIE M ₂ E M ₃ ADIBITI AL TRASPORTO DI PASSEGGERI					
9.1. Porte					
9.1.1. Porte di entrata e di uscita	Esame visivo e azionamento	a) Funzionamento difettoso		X	
		b) Stato di deterioramento A rischio di provocare ferite	X	X	
		c) Comando di emergenza difettoso		X	
		d) Comando a distanza delle porte o dispositivi di segnalazione difettosi		X	
		e) Non conformi ai requisiti ¹ Larghezza insufficiente della porta	X	X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
9.1.2. Uscite di emergenza	Esame visivo e azionamento (se del caso)	a) Funzionamento difettoso		X	
		b) Indicazioni delle uscite di emergenza illeggibili Indicazioni delle uscite di emergenza mancanti	X	X	
		c) Assenza del martello per rompere i vetri	X		
		d) Non conformi ai requisiti ¹ Larghezza insufficiente o accesso bloccato	X	X	
9.2. Sistema antiappannante e di sbrinamento (X) ²	Esame visivo e azionamento	a) Funzionamento difettoso che compromette il funzionamento sicuro del veicolo	X	X	
		b) Emissione di gas tossici o di scarico nella cabina di guida o nell'abitacolo Pericolo per la salute delle persone a bordo		X	X
		c) Sbrinamento difettoso (se obbligatorio)		X	
9.3. Sistema di aerazione o riscaldamento (X) ²	Esame visivo e azionamento	a) Funzionamento difettoso Rischio per la salute delle persone a bordo	X	X	
		b) Emissione di gas tossici o di scarico nella cabina di guida o nell'abitacolo Pericolo per la salute delle persone a bordo		X	X
9.4. Sedili					
9.4.1. Sedili dei passeggeri (inclusi sedili per il personale di accompagnamento)	Esame visivo	Gli strapuntini (se consentiti) non funzionano automaticamente Uscita di emergenza bloccata	X	X	
9.4.2. Sedile del conducente (requisiti supplementari)	Esame visivo	a) Dispositivi speciali, ad esempio protezione antiriflesso, difettosi. Campo visivo compromesso	X	X	
		b) Protezione del conducente fissata male o non conforme ai requisiti ¹ A rischio di provocare infortuni	X	X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
9.5. Illuminazione interna e indicazioni dei percorsi(X) ²	Esame visivo e azionamento	Dispositivi difettosi o non conformi ai requisiti ¹ Assenza totale di funzionamento	X	X	
9.6. Corridoi, spazi per passeggeri in piedi	Esame visivo	a) Pavimento fissato male Stabilità compromessa		X	X
		b) Corrimani o maniglie difettosi Fissati male o inutilizzabili	X	X	
		c) Non conformi ai requisiti ¹ Larghezza o spazio insufficiente	X	X	
9.7. Scale e gradini	Esame visivo e azionamento (se del caso)	a) Deteriorati Danneggiati Stabilità compromessa	X	X	X
		b) Gradini retrattili non funzionanti in modo corretto		X	
		c) Non conformi ai requisiti ¹ Larghezza insufficiente o altezza eccessiva	X	X	
9.8. Sistema di comunicazione con i passeggeri (X) ²	Esame visivo e azionamento	Sistema difettoso Assenza totale di funzionamento	X	X	
9.9. Indicazioni scritte (X) ²	Esame visivo	a) Mancanti, scritte in modo erraneo o illeggibili	X		
		b) Non conformi ai requisiti ¹ Informazioni errate	X	X	
9.10. Requisiti relativi al trasporto di bambini (X) ²					
9.10.1. Porte	Esame visivo	Protezione delle porte non conforme ai requisiti ¹ relativi a questa forma di trasporto		X	
9.10.2. Equipaggiamenti speciali e di segnalazione	Esame visivo	Equipaggiamenti speciali e di segnalazione assenti o non conformi ai requisiti ¹	X		

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
9.11. Requisiti relativi al trasporto di persone a mobilità ridotta (X) ²					
9.11.1. Porte, rampe e sollevatori	Esame visivo e azionamento	a) Funzionamento difettoso Sicurezza di funzionamento compromessa	X	X	
		b) Stato di deterioramento Stabilità compromessa; a rischio di provocare ferite	X	X	
		c) Comandi difettosi Sicurezza di funzionamento compromessa	X	X	
		d) Dispositivi di allarme difettosi Assenza totale di funzionamento	X	X	
		e) Non conformi ai requisiti ¹		X	
9.11.2. Sistemi di ritenuta delle sedie a rotelle	Esame visivo e azionamento se opportuno	a) Funzionamento difettoso Sicurezza di funzionamento compromessa	X	X	
		b) Stato di deterioramento Stabilità compromessa; a rischio di provocare ferite	X	X	
		c) Comandi difettosi Sicurezza di funzionamento compromessa	X	X	
		d) Non conformi ai requisiti ¹		X	
9.11.3. Equipaggiamenti speciali e di segnalazione	Esame visivo	Equipaggiamenti speciali e di segnalazione assenti o non conformi ai requisiti ¹		X	
9.12. Altri equipaggiamenti speciali (X) ²					
9.12.1. Installazioni per la preparazione di alimenti	Esame visivo	a) Installazioni non conformi ai requisiti ¹		X	
		b) Installazioni danneggiate in modo tale da renderne rischioso l'uso		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
9.12.2. Sanitari	Esame visivo	Installazioni non conformi ai requisiti ¹ A rischio di provocare ferite	X	X	
9.12.3. Altri dispositivi (ad esempio audiovisivi)	Esame visivo	Non conformi ai requisiti ¹ Che compromettono il funzionamento sicuro del veicolo	X	X	

⁽¹⁾ Le categorie di veicoli che non rientrano nell'ambito d'applicazione della presente direttiva sono incluse a scopo di orientamento.

⁽²⁾ 43 % per i semirimorchi omologati prima del 1° gennaio 2012.

⁽³⁾ 48 % per i veicoli non muniti di ABS o omologati anteriormente al 1° ottobre 1991.

⁽⁴⁾ 45 % per i veicoli immatricolati successivamente al 1988 o alla data specificata nei requisiti, a seconda di quale data sia posteriore.

⁽⁵⁾ 43 % per i semirimorchi e i rimorchi immatricolati successivamente al 1988 o alla data indicata nei requisiti, a seconda di quale data sia posteriore.

⁽⁶⁾ Per esempio 2,5 m/s² per i veicoli delle categorie N₁, N₂ e N₃ immatricolati per la prima volta dopo l'1.1.2012.

⁽⁷⁾ Omologati a norma della direttiva 70/220/CEE, della tabella 1 dell'allegato I del regolamento (CE) n. 715/2007 (Euro 5), della direttiva 88/77/CEE e della direttiva 2005/55/CE.

⁽⁸⁾ Omologati a norma della tabella 2 dell'allegato I del regolamento (CE) n. 715/2007 (Euro 6) e del regolamento (CE) n. 595/2009 (Euro VI).

⁽⁹⁾ Omologati secondo i valori limite di cui alla riga B della tabella della sezione 5.3.1.4 dell'allegato I della direttiva 70/220/CEE, modificata dalla direttiva 98/69/CE, o successive modifiche; alla riga B1, B2 o C della sezione 6.2.1 dell'allegato I della direttiva 88/77/CEE, oppure immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo il 1° luglio 2008.

⁽¹⁰⁾ Omologati secondo la tabella 2 dell'allegato I del regolamento (CE) n. 715/2007 (Euro 6). Omologati secondo il regolamento (CE) n. 595/2009 (Euro VI).

NOTE:

¹ I «requisiti» sono stabiliti attraverso l'omologazione alla data di omologazione, di prima immatricolazione o di prima messa in circolazione dei veicoli, nonché attraverso gli obblighi di ammodernamento o la legislazione nazionale del paese di immatricolazione. Questi motivi per l'esito negativo del controllo si applicano solo se è stato verificato il rispetto dei requisiti.

² (X) identifica elementi relativi alla condizione del veicolo e alla sua idoneità di impiego su strada ma che non sono considerati essenziali ai fini del controllo tecnico.

³ Per «modifica che compromette la sicurezza» si intende una modifica che incide negativamente sulla sicurezza stradale del veicolo o che ha effetti negativi sproporzionati sull'ambiente.

ALLEGATO II

CONTENUTO MINIMO DI UN CERTIFICATO DI REVISIONE

Il certificato di revisione rilasciato in seguito a un controllo tecnico deve comprendere almeno i seguenti elementi preceduti dai corrispondenti codici armonizzati dell'Unione:

- 1) numero di identificazione del veicolo (numero VIN o numero di telaio);
 - 2) targa di immatricolazione del veicolo e simbolo dello Stato di immatricolazione;
 - 3) luogo e data del controllo;
 - 4) lettura del contachilometri al momento del controllo, se disponibile;
 - 5) categoria del veicolo, se disponibile;
 - 6) carenze individuate e livello di gravità;
 - 7) risultato del controllo tecnico;
 - 8) data del successivo controllo tecnico o scadenza del certificato attuale, se questa informazione non è fornita con altri mezzi;
 - 9) nome dell'organismo che effettua il controllo e firma o dati identificativi dell'ispettore responsabile del controllo;
 - 10) altre informazioni.
-

ALLEGATO III

REQUISITI MINIMI RELATIVI AGLI IMPIANTI E ALLE ATTREZZATURE DI CONTROLLO**I. Impianti e attrezzature**

I controlli tecnici effettuati in base alla metodologia raccomandata di cui all'allegato I vengono realizzati utilizzando impianti e attrezzature adeguati, ivi compreso, se del caso, l'uso di unità mobili di prova. Le attrezzature di controllo necessarie sono determinate in funzione delle categorie di veicoli da sottoporre al controllo, come si evince dalla tabella I. Gli impianti e le attrezzature sono conformi almeno ai seguenti requisiti minimi:

- 1) una struttura di controllo con uno spazio adeguato per la valutazione dei veicoli e che soddisfi i necessari requisiti sanitari e di sicurezza;
- 2) una corsia di dimensioni sufficienti per ogni controllo, una fossa o sollevatore e, per i veicoli aventi una massa massima superiore a 3,5 tonnellate, un dispositivo per sollevare un veicolo su uno degli assi, dotato di illuminazione appropriata e, se necessario, con dispositivi di aerazione;
- 3) per il controllo di qualsiasi veicolo, un banco di prova freni a rulli in grado di misurare, indicare e registrare le forze di frenatura e la pressione pneumatica nei sistemi di frenatura ad aria, a norma dell'allegato A della norma ISO 21069-1 sui requisiti tecnici dei banchi di prova freni a rulli o norme equivalenti;
- 4) per il controllo dei veicoli aventi una massa massima non superiore a 3,5 tonnellate, un banco di prova freni a rulli di cui al punto 3, che non deve necessariamente registrare le forze di frenatura, la forza del pedale e la pressione dell'aria nei sistemi di frenatura ad aria e le relative indicazioni;

oppure

un banco di prova a piastre equivalente al banco di prova freni a rulli a norma della voce 3, che non deve necessariamente registrare la capacità di registrare le forze di frenatura, la forza di comando e l'indicazione della pressione dell'aria nei sistemi frenanti ad aria;

- 5) un dispositivo di registrazione delle decelerazioni, mentre strumenti di misurazione non continui devono registrare/immagazzinare misurazioni almeno 10 volte al secondo;
- 6) impianti per il controllo dei sistemi di frenatura ad aria, quali manometri, connettori e tubi;
- 7) un dispositivo di misurazione dei carichi per ruota/asse per determinare i carichi per asse (impianti facoltativi per misurare i carichi a due ruote, quali supporti per la pesatura delle ruote e per la pesatura degli assi);
- 8) un dispositivo per controllare la sospensione ruota-asse (rilevatore del gioco delle ruote) senza sollevare l'asse che soddisfa i requisiti seguenti:
 - a) il dispositivo deve essere equipaggiato con almeno due piastre a comando elettrico che possono essere mosse in senso opposto nelle direzioni sia longitudinale che trasversale;
 - b) il movimento delle piastre deve essere controllabile dall'operatore dalla posizione di controllo;
 - c) per i veicoli aventi una massa massima superiore a 3,5 tonnellate, le piastre soddisfano i seguenti requisiti tecnici:
 - movimento longitudinale e trasversale di almeno 95 mm,
 - velocità del movimento longitudinale e trasversale da 5 cm/s a 15 cm/s;

- 9) un misuratore di livello sonoro di classe II, se viene misurato il livello sonoro;
- 10) un analizzatore 4 gas a norma della direttiva 2004/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾;
- 11) un dispositivo per misurare il coefficiente di assorbimento con sufficiente accuratezza;
- 12) un dispositivo per l'orientamento dei fari che permetta di controllare l'impostazione del fascio di luce secondo le norme per l'impostazione dei fari dei motoveicoli (direttiva 76/756/CEE); il limite luce/buio deve essere facilmente riconoscibile alla luce del giorno (senza luce solare diretta);
- 13) un dispositivo per misurare la profondità del battistrada degli pneumatici;
- 14) un dispositivo di collegamento con l'interfaccia elettronica del veicolo, quale uno scanner OBD;
- 15) un dispositivo per rilevare le perdite di GPL/GNC/GNL, se vengono controllati veicoli di quel tipo.

I singoli dispositivi di cui sopra possono essere combinati in un unico strumento, a condizione che ciò non interferisca nella precisione di ciascun dispositivo.

II. Taratura di attrezzature utilizzate per le misurazioni

A meno di diverse disposizioni della pertinente legislazione dell'Unione, l'intervallo tra due tarature successive non può superare:

- i) 24 mesi per la misurazione di peso, pressione e livello acustico;
- ii) 24 mesi per la misurazione delle forze;
- iii) 12 mesi per la misurazione delle emissioni gassose.

⁽¹⁾ Direttiva 2004/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, relativa agli strumenti di misura (GU L 135 del 30.4.2004, pag. 1).

Tabella I ⁽¹⁾

Attrezzature minime necessarie per effettuare un controllo tecnico																		
Veicoli		Categoria		Attrezzatura necessaria per ogni voce di cui alla sezione I														
	Massa massima			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1. Motocicli			1															
		L1e	B	x								x	x		x	x	x	
		L3e, L4e	B	x								x	x		x	x	x	
		L3e, L4e	D	x								x		x	x	x	x	
		L2e	B	x	x							x	x		x	x	x	
		L2e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L5e	B	x	x							x	x		x	x	x	
		L5e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L6e	B	x	x							x	x		x	x	x	
		L6e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L7e	B	x	x							x	x		x	x	x	
		L7e	D	x	x							x		x	x	x	x	
2. Veicoli per il trasporto di persone																		

Attrezzature minime necessarie per effettuare un controllo tecnico																		
Veicoli		Categoria		Attrezzatura necessaria per ogni voce di cui alla sezione I														
	Massa massima			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	Fino a 3 500 kg	M ₁ ,M ₂	B	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Fino a 3 500 kg	M ₁ ,M ₂	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3 500 kg	M ₂ ,M ₃	B	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	M ₂ ,M ₃	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
3. Veicoli per il trasporto di merci																		
	Fino a 3 500 kg	N ₁	B	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Fino a 3 500 kg	N ₁	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3 500 kg	N ₂ ,N ₃	B	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	N ₂ ,N ₃	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
4. Veicoli speciali derivati da un veicolo di categoria N, T5																		
	Fino a 3 500 kg	N ₁	B	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Fino a 3 500 kg	N ₁	D	x	x		x					x		x	x	x	x	

Attrezzature minime necessarie per effettuare un controllo tecnico																		
Veicoli		Categoria		Attrezzatura necessaria per ogni voce di cui alla sezione I														
	Massa massima			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	> 3 500 kg	N ₂ ,N ₃ ,T5	B	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	N ₂ ,N ₃ ,T5	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
5. Rimorchi	Fino a 750 kg	O ₁		x												x		
	> 750 fino a 3 500 kg	O ₂		x	x		x									x		
	> 3 500 kg	O ₃ , O ₄		x	x	x			x	x	x					x		

⁽¹⁾ Le categorie di veicoli che non rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva sono incluse a scopo di orientamento.

¹ B...Benzina (accensione comandata; D...diesel (accensione spontanea)

ALLEGATO IV

REQUISITI MINIMI RELATIVI A COMPETENZA, FORMAZIONE E CERTIFICAZIONE DEGLI ISPETTORI**1. Competenza**

Prima di autorizzare un candidato a occupare la posizione di ispettore abilitato a effettuare controlli tecnici periodici, gli Stati membri o le autorità competenti verificano che tale persona:

a) abbia una conoscenza e una comprensione certificate relative ai veicoli stradali nelle seguenti aree:

- meccanica,
- dinamica,
- dinamica del veicolo,
- motori a combustione,
- materiali e lavorazione dei materiali,
- elettronica,
- energia elettrica,
- componenti elettronici del veicolo,
- applicazioni IT;

b) abbia almeno tre anni di esperienza documentata o equivalente quale mentoraggio o studi documentati e una formazione appropriata nelle aree succitate riguardanti i veicoli stradali di cui sopra.

2. Formazione iniziale e di aggiornamento

Gli Stati membri o le autorità competenti provvedono affinché gli ispettori ricevano una formazione iniziale e di aggiornamento appropriata o sostengano un esame appropriato, inclusi gli elementi teorici e pratici, per essere autorizzati a effettuare controlli tecnici.

Il contenuto minimo della formazione iniziale e di aggiornamento o dell'esame appropriato include i seguenti argomenti:

a) formazione iniziale o esame appropriato

La formazione iniziale fornita dallo Stato membro o da un centro di formazione autorizzato dello Stato membro ricomprende almeno i seguenti argomenti:

i) tecnologia automobilistica:

- sistemi di frenatura,
- sterzo,
- campi visivi,
- installazione delle luci, impianto di illuminazione e componenti elettronici,
- assi, ruote e pneumatici,
- telaio e carrozzeria,
- rumori ed emissioni,
- requisiti aggiuntivi per veicoli speciali;

- ii) metodi di prova;
 - iii) valutazione delle carenze;
 - iv) requisiti legali applicabili riguardo alle condizioni del veicolo da omologare;
 - v) requisiti legali applicabili riguardo ai controlli tecnici;
 - vi) disposizioni amministrative relative a omologazione, immatricolazione e controlli tecnici del veicolo;
 - vii) applicazioni IT relative ai controlli e all'amministrazione;
- b) formazione di aggiornamento o esame appropriato
- Gli Stati membri provvedono affinché agli ispettori siano periodicamente offerte, dallo Stato membro o da un centro di formazione autorizzato dello Stato membro, formazioni di aggiornamento o possibilità di sostenere un esame appropriato.
- Gli Stati membri provvedono affinché il contenuto della formazione di aggiornamento o dell'esame appropriato consenta di conservare e aggiornare le necessarie conoscenze e capacità degli ispettori sugli argomenti di cui alla lettera a), punti da i) a vii), supra.

3. Certificato di idoneità

Il certificato, o documento equivalente, rilasciato a un ispettore autorizzato a eseguire controlli tecnici include almeno le seguenti informazioni:

- dati identificativi dell'ispettore (nome, cognome),
 - categorie di veicoli per le quali l'ispettore è autorizzato a effettuare i controlli tecnici,
 - autorità che ha rilasciato la licenza,
 - data di rilascio.
-

ALLEGATO V

ORGANISMI DI SUPERVISIONE

Le norme e procedure relative agli organismi di supervisione istituiti dagli Stati membri a norma dell'articolo 14 comprendono almeno i seguenti requisiti minimi.

1. Missioni e attività degli organismi di supervisione

Gli organismi di supervisione svolgono almeno i seguenti compiti:

a) supervisione dei centri di controllo:

- verifica che siano soddisfatti i requisiti minimi relativi ai locali e alle attrezzature di controllo,
- verifica dei requisiti obbligatori dell'ente autorizzato;

b) verifica della formazione ed esame degli ispettori:

- verifica della formazione iniziale degli ispettori,
- verifica della formazione di aggiornamento degli ispettori,
- formazione di aggiornamento periodica degli esaminatori dell'organo di supervisione,
- conduzione o supervisione dell'esame;

c) auditing:

- pre-audit del centro di controllo precedente l'autorizzazione,
- audit periodico del centro di controllo,
- audit speciale in caso di irregolarità,
- audit del centro di formazione/esame;

d) monitoraggio utilizzando misure del tipo seguente:

- nuovo controllo di una percentuale statisticamente valida dei veicoli controllati,
- verifica in incognito (utilizzo facoltativo di veicolo difettoso),
- analisi dei risultati dei controlli tecnici (metodi statistici),
- controlli di appello,
- indagini su denunce;

e) convalida dei risultati delle misurazioni dei controlli su strada;

f) proposta di revoca o sospensione dell'autorizzazione di centri di controllo e/o dell'autorizzazione di ispettori:

- lacune relative a importanti requisiti per l'autorizzazione,
- individuazione di gravi irregolarità,
- risultati di audit costantemente negativi,
- perdita dei requisiti di onorabilità.

2. Requisiti relativi all'organismo di supervisione

I requisiti applicabili al personale impiegato da un organismo di supervisione coprono le seguenti aree:

- competenza tecnica,
- imparzialità,
- standard relativi a qualifica e formazione.

3. Contenuto di norme e procedure

Ogni Stato membro o suo organismo competente stabilisce norme e procedure pertinenti che comprendono almeno le seguenti voci:

a) requisiti concernenti l'autorizzazione e la supervisione di centri di controllo:

- domanda di autorizzazione per operare come centro di controllo,
- responsabilità del centro di controllo,
- visita di preautorizzazione, o visite per verificare che tutti i requisiti siano soddisfatti,
- autorizzazione di un centro di controllo,
- nuove verifiche/audit periodici dei centri di controllo,
- controlli periodici dei centri di controllo sulla continua conformità,
- controlli o audit speciali a sorpresa di centri di controllo,
- analisi dei dati dei controlli per dimostrare la non conformità,
- revoca o sospensione di autorizzazioni concesse a centri di controllo;

b) ispettori dei centri di controllo:

- requisiti per divenire ispettore certificato,
- formazione iniziale, formazione di aggiornamento ed esame,
- revoca o sospensione del certificato di ispettore;

c) attrezzature e locali:

- requisiti relativi alle attrezzature di controllo,
- requisiti relativi ai locali per i controlli,
- requisiti relativi agli scarichi,
- requisiti per manutenzione e taratura delle attrezzature di controllo,
- requisiti relativi ai sistemi informatici;

d) organismi di supervisione:

- poteri degli organismi di supervisione,
 - requisiti relativi al personale degli organismi di supervisione,
 - ricorsi e denunce.
-

DIRETTIVA 2014/46/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**del 3 aprile 2014****che modifica la direttiva 1999/37/CE del Consiglio, relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ⁽²⁾,

considerando quanto segue:

- (1) I controlli tecnici rientrano in un regime di controlli più ampio diretto ad assicurare che i veicoli siano tenuti in condizioni di sicurezza e ambientali accettabili durante il loro utilizzo. Tale regime dovrebbe riguardare i controlli tecnici periodici dei veicoli e i controlli tecnici su strada dei veicoli utilizzati per attività di trasporto commerciale nonché una procedura di immatricolazione dei veicoli tale da consentire di sospendere l'autorizzazione alla circolazione stradale di un veicolo ove esso rappresenti un rischio immediato per la sicurezza stradale.
- (2) L'immatricolazione di un veicolo prevede l'autorizzazione amministrativa per la sua immissione nella circolazione stradale. La direttiva 1999/37/CE del Consiglio ⁽³⁾ si applica solo alla concessione di un'immatricolazione dei veicoli. Tuttavia, in particolare nei casi in cui l'utilizzo di un veicolo sulle strade pubbliche rappresenta un rischio in ragione delle sue condizioni tecniche, dovrebbe essere possibile sospendere l'autorizzazione alla circolazione del veicolo per un certo periodo. Al fine di ridurre gli oneri amministrativi derivanti dalla sospensione, non dovrebbe essere necessaria una nuova procedura di immatricolazione quando la sospensione è revocata.
- (3) È opportuno introdurre l'obbligo di cancellare definitivamente l'immatricolazione di un veicolo notificato come veicolo dichiarato fuori uso a norma della direttiva 2000/53/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁴⁾. Gli Stati membri hanno la possibilità di specificare nel diritto nazionale altri motivi per cancellare l'immatricolazione di un veicolo.
- (4) Anche nel caso in cui sia stata cancellata l'immatricolazione di un veicolo, dovrebbe essere possibile conservare traccia di tale immatricolazione.
- (5) Al fine di ridurre gli oneri amministrativi e facilitare lo scambio di informazioni tra Stati membri, le informazioni relative ai veicoli dovrebbero essere registrate elettronicamente.
- (6) La presente direttiva non dovrebbe impedire a uno Stato membro di considerare l'insieme dei dati informatici in possesso delle sue autorità competenti come la principale fonte di informazioni su un veicolo immatricolato sul suo territorio. Per agevolare lo scambio di informazioni, gli Stati membri dovrebbero poter utilizzare una rete informatica, comprendente i dati provenienti da banche di dati elettroniche nazionali.
- (7) Nei casi in cui siano riscontrate gravi carenze durante un controllo tecnico e sia stata sospesa l'autorizzazione del veicolo a circolare sulla rete stradale pubblica, tale sospensione dovrebbe essere registrata fino a quando il veicolo non abbia superato un nuovo controllo tecnico.

⁽¹⁾ GU C 44 del 15.2.2013, pag. 128.

⁽²⁾ Posizione del Parlamento europeo dell'11 marzo 2014 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 24 marzo 2014.

⁽³⁾ Direttiva 1999/37/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli (GU L 138 dell'1.6.1999, pag. 57).

⁽⁴⁾ Direttiva 2000/53/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 settembre 2000, relativa ai veicoli fuori uso (GU L 269 del 21.10.2000, pag. 34).

- (8) Al fine di aggiornare il punto II.4, secondo trattino, e il punto III.1.A.b degli allegati I e II della direttiva 1999/37/CE in caso di allargamento dell'Unione nonché di aggiornare l'allegato I, punto II.6, relativo a elementi non obbligatori in caso di modifiche di definizioni o del contenuto dei certificati di conformità nella pertinente normativa di omologazione dell'Unione, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea. 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, è opportuno che la Commissione provveda alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.
- (9) È opportuno pertanto modificare di conseguenza la direttiva 1999/37/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Modifiche alla direttiva 1999/37/CE

La direttiva 1999/37/CE è così modificata:

- 1) all'articolo 1, la prima frase è sostituita dalla seguente:

«La presente direttiva si applica ai documenti di immatricolazione dei veicoli rilasciati dagli Stati membri.»;

- 2) all'articolo 2 sono aggiunte le lettere seguenti:

«e) “sospensione”: un periodo di tempo limitato durante il quale un veicolo non è autorizzato da uno Stato membro a circolare nella rete stradale, trascorso il quale — sempre che siano venute meno le ragioni della sospensione — il veicolo può essere nuovamente autorizzato a circolare, senza che ciò comporti una nuova procedura di immatricolazione;

f) “cancellazione di un'immatricolazione”: la cancellazione dell'autorizzazione di uno Stato membro alla circolazione di un veicolo sulla rete stradale.»;

- 3) all'articolo 3 sono aggiunti i paragrafi seguenti:

«4. Gli Stati membri registrano elettronicamente i dati di tutti i veicoli immatricolati sul loro territorio. Tali dati comprendono:

- a) tutti gli elementi obbligatori di cui al punto II.5 dell'allegato I e gli elementi di cui ai punti II.6 (j) e II.6 (V.7) e (V.9) di tale allegato, qualora i dati siano disponibili;
- b) altri dati non obbligatori elencati nell'allegato I o dati del certificato di conformità previsti nella direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (*), ove possibile;
- c) i risultati dei controlli tecnici periodici obbligatori in conformità della direttiva 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio (**) e il periodo di validità del certificato di revisione.

Nel quadro della presente direttiva il trattamento dei dati personali è effettuato a norma delle direttive 95/46/CE (***) e 2002/58/CE (****) del Parlamento europeo e del Consiglio.

5. I dati tecnici dei veicoli sono messi a disposizione delle autorità competenti o dei centri di controllo ai fini dei controlli tecnici periodici. Gli Stati membri possono limitare l'utilizzo e la diffusione di tali dati da parte dei centri di controllo al fine di evitarne usi impropri.

(*) 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 (GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1).

(**) Direttiva 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e recante abrogazione della direttiva 2009/40/CE (GU L 127 del 29.4.2014, pag. 51).

(***) Direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati (GU L 281 del 23.11.1995, pag. 31).

(****) Direttiva 2002/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 luglio 2002, relativa al trattamento dei dati personali e alla tutela della vita privata nel settore delle comunicazioni elettroniche (GU L 201 del 31.7.2002, pag. 37).»;

4) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 3 bis

1. Qualora l'autorità competente di uno Stato membro riceva la notifica di un controllo tecnico periodico da cui risulta che l'autorizzazione a utilizzare un determinato veicolo in strada è stata sospesa ai sensi dell'articolo 9 della direttiva 2014/45/UE, tale sospensione è registrata elettronicamente e il veicolo in questione è sottoposto a un ulteriore controllo tecnico.

La sospensione è efficace fino a quando il veicolo non abbia superato un nuovo controllo tecnico. Una volta che il veicolo ha superato il nuovo controllo, l'autorità competente autorizza nuovamente senza ritardi l'utilizzo del veicolo nella circolazione stradale. Non è necessaria una nuova procedura di immatricolazione.

Gli Stati membri o le rispettive autorità competenti possono adottare misure volte a facilitare un nuovo controllo tecnico di un veicolo la cui autorizzazione all'utilizzo sulla rete stradale pubblica sia stata sospesa. Tali misure possono comportare l'autorizzazione a circolare sulla rete stradale pubblica tra il luogo di riparazione e il centro di controllo al fine di un controllo tecnico.

2. Gli Stati membri possono autorizzare il titolare della carta di circolazione a presentare all'autorità competente una richiesta di trasferimento dell'immatricolazione al nuovo proprietario del veicolo.

3. Nel caso in cui l'autorità competente di uno Stato membro riceva una notifica in base alla quale il veicolo è stato dichiarato veicolo fuori uso, a norma della direttiva 2000/53/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (*), l'immatricolazione di tale veicolo è cancellata in modo permanente e tale informazione è inserita nel registro elettronico.

(*) Direttiva 2000/53/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 settembre 2000, relativa ai veicoli fuori uso (GU L 269 del 21.10.2000, pag. 34).»;

5) all'articolo 5 è aggiunto il paragrafo seguente:

«3. Fatti salvi l'articolo 5, paragrafo 4 e l'articolo 8, paragrafo 3, della direttiva 2014/45/UE gli Stati membri riconoscono, in linea di principio, la validità del certificato di revisione in caso di cambio di proprietà del veicolo che abbia un valido attestato del controllo tecnico periodico.»;

6) gli articoli 6 e 7 sono sostituiti dai seguenti:

«Articolo 6

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 7 al fine di modificare:

- il punto II.4, secondo trattino, e il punto III.1.A.b dell'allegato I e dell'allegato II in caso di allargamento dell'Unione,
- l'allegato I, punto II.6, per quanto riguarda gli elementi non obbligatori in caso di modifiche delle definizioni o del contenuto dei certificati di conformità nella pertinente normativa di omologazione dell'Unione.

Articolo 7

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 6 è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 19 maggio 2014. 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.
3. La delega di potere di cui all'articolo 6 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 6 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.»

7) l'articolo 9 è sostituito dal seguente:

«Articolo 9

Gli Stati membri si prestano reciproca assistenza per l'attuazione della presente direttiva. Essi possono scambiarsi informazioni a livello bilaterale o multilaterale, in particolare per verificare, prima dell'immatricolazione di un veicolo, la situazione legale dello stesso, se del caso nello Stato membro in cui era precedentemente immatricolato. Tale verifica può comportare in particolare l'uso di strumenti elettronici interconnessi, comprendenti i dati provenienti da banche di dati elettroniche nazionali per agevolare lo scambio di informazioni.»

8) al punto II.6 dell'allegato I è aggiunta la lettera seguente:

«X) l'attestato di superamento del controllo tecnico, la data del prossimo controllo tecnico o la data di scadenza del certificato in corso di validità.»

Articolo 2

Recepimento

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano, entro il 20 maggio 2017, le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Essi applicano tali disposizioni a decorrere dal 20 maggio 2018.

Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni fondamentali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

*Articolo 3***Entrata in vigore**

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

*Articolo 4***Destinatari**

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il 3 aprile 2014

Per il Parlamento europeo

Il presidente

M. SCHULZ

Per il Consiglio

Il presidente

D. KOURKOULAS

DIRETTIVA 2014/47/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**del 3 aprile 2014****relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione e che abroga la direttiva 2000/30/CE****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ⁽²⁾,

considerando quanto segue:

- (1) Nel Libro bianco del 28 marzo 2011 intitolato «Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile», la Commissione stabilisce un obiettivo «zero vittime», attraverso il quale l'Unione dovrebbe avvicinarsi al risultato di azzerare le vittime della circolazione stradale entro il 2050. Nell'ottica del raggiungimento di tale obiettivo, si prevede che la tecnologia dei veicoli contribuirà in modo sostanziale al miglioramento dei risultati in termini di sicurezza del traffico stradale.
- (2) Nella comunicazione «Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale», la Commissione ha proposto di dimezzare ulteriormente il numero totale delle vittime della strada nell'Unione entro il 2020, iniziando dal 2010. Nell'ottica del raggiungimento di tale obiettivo, la Commissione ha definito sette obiettivi strategici e identificato azioni dirette a realizzare veicoli più sicuri, una strategia per ridurre il numero di feriti e misure per il miglioramento della sicurezza degli utenti della strada più vulnerabili, in particolare dei motociclisti.
- (3) Il controllo tecnico dei veicoli rientra in un regime più ampio volto a garantire che i veicoli siano tenuti in condizioni sicure e accettabili sotto il profilo ambientale durante l'uso. Tale regime dovrebbe comprendere controlli tecnici periodici dei veicoli e controlli tecnici su strada dei veicoli utilizzati per attività di trasporto commerciale su strada, nonché disposizioni relative alla procedura di immatricolazione tale da consentire di sospendere l'autorizzazione alla circolazione stradale del veicolo ove esso rappresenti un rischio immediato per la sicurezza stradale. I controlli periodici dovrebbero costituire lo strumento principale per garantire la conformità. I controlli su strada dei veicoli commerciali dovrebbero avere natura esclusivamente complementare ai controlli periodici.
- (4) Numerose norme tecniche e requisiti di sicurezza e ambientali dei veicoli sono stati adottati nell'Unione. È necessario garantire, attraverso un regime di controlli tecnici su strada a sorpresa, che i veicoli continuino a rispettare le condizioni di idoneità alla circolazione.
- (5) I controlli tecnici su strada sono un elemento essenziale per raggiungere un livello elevato e costante di idoneità alla circolazione dei veicoli commerciali durante tutta la loro vita utile. Tali controlli non si limitano a migliorare la sicurezza stradale e a ridurre le emissioni dei veicoli, ma contribuiscono anche a evitare la concorrenza sleale nel trasporto stradale derivante dall'accettazione di diversi livelli di controllo negli Stati membri.

⁽¹⁾ GU C 44 del 15.2.2013, pag. 128.

⁽²⁾ Posizione del Parlamento europeo dell'11 marzo 2014 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 24 marzo 2014.

- (6) Il regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾ ha istituito il registro europeo delle imprese di trasporto su strada (ERRU). Il registro permette l'interconnessione dei registri elettronici nazionali delle imprese di trasporto in tutta l'Unione, nel rispetto delle regole dell'Unione relative alla protezione dei dati a carattere personale. L'utilizzazione di un tale sistema, gestito dall'autorità competente di ciascuno Stato membro, facilita la cooperazione tra gli Stati membri.
- (7) È opportuno che la presente direttiva si applichi a determinati veicoli commerciali aventi una velocità massima di progetto superiore a 25 km/h e appartenenti alle categorie definite dalla direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾. Tuttavia, non è opportuno che impedisca agli Stati membri di sottoporre a controlli tecnici su strada veicoli che esulano dal campo di applicazione della presente direttiva o di controllare altri aspetti del trasporto stradale, in particolare quelli relativi al tempo di guida e di riposo o al trasporto di merci pericolose.
- (8) I trattori a ruote con una velocità massima di progetto superiore a 40 km/h sono sempre più spesso utilizzati per sostituire i veicoli pesanti nelle attività di trasporto locali e per finalità di trasporto di merci su strada. Il loro rischio potenziale è paragonabile a quello dei veicoli pesanti e i veicoli di questa categoria, utilizzati soprattutto su strade pubbliche, dovrebbero ricevere lo stesso trattamento dei veicoli pesanti per quanto riguarda i controlli tecnici su strada.
- (9) Le relazioni sull'attuazione della direttiva 2000/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽³⁾ dimostrano chiaramente l'importanza dei controlli tecnici su strada. Nel periodo 2009-2010 in tutta l'Unione più di 350 000 veicoli sottoposti a controlli tecnici su strada erano in condizioni tali da richiedere di essere immobilizzati. Le relazioni evidenziano anche differenze molto significative fra i risultati delle ispezioni nei diversi Stati membri. Nel periodo tra il 2009 e il 2010, il tasso di rilevazione di determinate carenze variava dal 2,1 % del totale dei veicoli sottoposti a controllo in uno Stato membro al 48,3 % in un altro. Da ultimo, le relazioni evidenziano differenze significative nel numero di controlli tecnici su strada effettuati nei diversi Stati membri. Per giungere a un approccio più equilibrato, occorre che gli Stati membri si impegnino a svolgere un numero adeguato di controlli, proporzionato al numero di veicoli commerciali immatricolati e/o circolanti sul loro territorio.
- (10) I furgoni, come i veicoli della categoria N₁, e i rispettivi rimorchi non sono soggetti agli stessi requisiti di sicurezza stradale a livello di Unione cui devono rispondere i veicoli pesanti, quali le disposizioni relative ai periodi di guida, alla formazione dei conducenti professionisti o all'installazione di limitatori di velocità. Sebbene non rientrino nell'ambito di applicazione della presente direttiva, gli Stati membri dovrebbero tenere conto di tali veicoli N₁ nelle loro strategie globali di sicurezza stradale e di controlli su strada.
- (11) Al fine di evitare inutili oneri e costi amministrativi e di migliorare l'efficienza dei controlli, le autorità nazionali competenti dovrebbero poter selezionare in via prioritaria veicoli gestiti da imprese che non adempiono alle norme di sicurezza stradale e ambientali, mentre è opportuno che i veicoli di gestori responsabili e rispettosi delle norme di sicurezza e oggetto di manutenzione adeguata siano controllati con minore frequenza. La selezione dei veicoli per l'ispezione su strada in base al profilo di rischio degli operatori potrebbe rappresentare uno strumento utile a controllare più da vicino e più spesso le imprese ad alto rischio.
- (12) I controlli su strada dovrebbero essere supportati dall'utilizzo di un sistema di classificazione del rischio. Il regolamento (CE) n. 1071/2009 impone agli Stati membri l'obbligo di estendere il sistema di classificazione del rischio istituito in virtù della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁴⁾, per quanto riguarda l'attuazione delle norme sui tempi di guida e di riposo, per farvi rientrare altri ambiti specifici connessi al trasporto

⁽¹⁾ Regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada e abroga la direttiva 96/26/CE del Consiglio (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 51).

⁽²⁾ 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 (GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1).

⁽³⁾ Direttiva 2000/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 giugno 2000, relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nella Comunità (GU L 203 del 10.8.2000, pag. 1).

⁽⁴⁾ Direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 35).

stradale, compresa l'idoneità alla circolazione stradale dei veicoli commerciali. Di conseguenza, le informazioni riguardanti il numero e la gravità delle carenze rilevate sui veicoli dovrebbero essere inserite nel sistema di classificazione del rischio istituito ai sensi dell'articolo 9 della direttiva 2006/22/CE. Gli Stati membri dovrebbero poter decidere le opportune modalità tecniche e amministrative per la gestione dei sistemi di classificazione del rischio. È opportuno analizzare ulteriormente l'efficacia e l'armonizzazione dei sistemi di classificazione del rischio vigenti in tutta l'Unione.

- (13) L'intestatario della carta di circolazione e, se del caso, l'utilizzatore del veicolo dovrebbero essere responsabili di tenere il veicolo in condizioni di conformità.
- (14) È opportuno che gli ispettori, durante l'esecuzione dei controlli tecnici su strada, agiscano in modo indipendente e che il loro giudizio non sia condizionato da conflitti di interesse, compresi quelli di natura economica o personale, in particolare per quanto riguarda il conducente, l'operatore o l'intestatario della carta di circolazione, che potrebbero influire sull'imparzialità e sull'obiettività della loro decisione. È opportuno che il compenso degli ispettori non sia direttamente collegato ai risultati dei controlli tecnici su strada. Ciò non dovrebbe impedire agli Stati membri di autorizzare un ente privato a effettuare sia controlli tecnici su strada più approfonditi che riparazioni di veicoli, anche sullo stesso veicolo.
- (15) È opportuno che i controlli tecnici su strada consistano di ispezioni iniziali e, ove necessario, di controlli più approfonditi. In entrambi i casi i controlli devono riguardare pertinenti parti e sistemi dei veicoli. Per realizzare l'armonizzazione dei controlli più approfonditi a livello di Unione, per ciascun elemento occorre introdurre metodi di prova raccomandati ed esempi di carenze, con la relativa categorizzazione, a seconda della gravità dei casi.
- (16) La fissazione del carico è essenziale per la sicurezza stradale. Il carico dovrebbe pertanto essere fissato in modo da poter resistere alle accelerazioni subite durante l'utilizzo del veicolo su strada. Per motivi di praticità, le forze di massa risultanti da tali accelerazioni dovrebbero essere utilizzate come valori limite sulla base di norme europee. È opportuno che il personale impegnato nel controllo della fissazione del carico riceva un'adeguata formazione.
- (17) Tutti i soggetti impegnati nel processo logistico, compresi imballatori, caricatori, imprese di trasporto, operatori e conducenti, concorrono ad assicurare che il carico sia adeguatamente imballato e caricato su un veicolo adatto.
- (18) In numerosi Stati membri le relazioni dei controlli tecnici su strada sono elaborate per via elettronica. In tali casi occorre fornire al conducente una copia della relazione di controllo. È necessario trasferire tutti i dati e le informazioni raccolti durante i controlli tecnici su strada a una banca dati comune dello Stato membro interessato per facilitarne il trattamento e consentire il trasferimento delle informazioni pertinenti senza ulteriori oneri amministrativi.
- (19) Al fine di ridurre l'onere amministrativo per le autorità di controllo, le relazioni concernenti i controlli tecnici su strada iniziali, anche su veicoli immatricolati in paesi terzi, dovrebbero riguardare informazioni essenziali che registrino lo svolgimento di un controllo su un veicolo specifico e il relativo risultato. Una relazione dettagliata è obbligatoria solo quando ha luogo un controllo più approfondito a seguito di un controllo iniziale.
- (20) La Commissione dovrebbe esaminare la possibilità di combinare la relazione di cui all'allegato IV con altre relazioni.
- (21) L'impiego di unità mobili di controllo riduce i ritardi e i costi a carico degli operatori consentendo di effettuare controlli più approfonditi direttamente su strada. Per lo svolgimento di controlli più approfonditi possono essere utilizzati i centri di controllo disponibili più vicini e appositi impianti per i controlli tecnici su strada.

- (22) È opportuno che il personale incaricato dei controlli tecnici su strada sia opportunamente formato o qualificato, anche per effettuare esami visivi in modo efficace. È opportuno che gli ispettori incaricati dei controlli tecnici su strada più approfonditi possiedano almeno le stesse competenze e soddisfino gli stessi requisiti di coloro che effettuano i controlli tecnici periodici a norma della direttiva 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾. Gli Stati membri dovrebbero provvedere affinché gli ispettori che effettuano controlli in appositi impianti per i controlli su strada o che utilizzano unità mobili di controllo soddisfino tali requisiti o requisiti equivalenti approvati dall'autorità competente.
- (23) Al fine di attenuare i costi derivanti dall'uso di attrezzature tecniche per un'ispezione più dettagliata su strada, è opportuno che gli Stati membri possano esigere un pagamento qualora vengano riscontrate carenze. L'entità di tale pagamento dovrebbe essere ragionevole e proporzionata.
- (24) La cooperazione e lo scambio di migliori pratiche fra gli Stati membri è essenziale per realizzare un sistema più armonizzato di controlli tecnici su strada in tutta l'Unione. Pertanto, è opportuno che gli Stati membri collaborino più strettamente anche nell'ambito delle attività operative, se possibile. È auspicabile che tale cooperazione comprenda la concertazione periodica di controlli tecnici su strada organizzati congiuntamente.
- (25) Al fine di garantire un efficiente scambio di informazioni fra Stati membri, è opportuno che ciascuno Stato membro disponga di un punto di contatto per le comunicazioni con le altre autorità competenti pertinenti. È auspicabile che il punto di contatto compili anche le pertinenti statistiche. È inoltre opportuno che gli Stati membri attuino una coerente strategia nazionale di controllo sul loro territorio e per coordinare tale attuazione possano designare un organismo. È opportuno che le autorità competenti in ciascuno Stato membro stabiliscano procedure per definire limiti temporali e contenuti in merito alle informazioni da inoltrare.
- (26) È opportuno che nel designare i punti di contatto siano rispettati le disposizioni costituzionali e i livelli di competenza che ne risultano.
- (27) Per consentire il monitoraggio del regime di controllo su strada applicato nell'Unione, è opportuno che gli Stati membri comunichino alla Commissione, prima del 31 marzo 2021 e, successivamente, con cadenza biennale entro il 31 marzo, i risultati dei controlli tecnici su strada effettuati. È opportuno che la Commissione riferisca i dati raccolti al Parlamento europeo e al Consiglio.
- (28) Per ridurre al minimo la perdita di tempo per le imprese e i conducenti e per aumentare l'efficienza complessiva dei controlli su strada, è opportuno incoraggiare l'esecuzione di controlli tecnici su strada congiuntamente a verifiche della conformità alla legislazione sociale nel settore dei trasporti su strada, segnatamente il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾, la direttiva 2006/22/CE e il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio ⁽³⁾.
- (29) È opportuno che gli Stati membri stabiliscano norme relative alle sanzioni applicabili in caso di violazione delle disposizioni della presente direttiva e ne garantiscano l'attuazione. È opportuno che le sanzioni siano efficaci, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie. Gli Stati membri dovrebbero, in particolare, includere misure appropriate per affrontare la mancata collaborazione di un conducente o un operatore con l'ispettore e per l'uso non autorizzato di un veicolo con carenze pericolose.
- (30) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione della presente direttiva, dovrebbero essere attribuite alla Commissione competenze di esecuzione. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Direttiva 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e recante abrogazione della direttiva 2009/40/CE (cfr. pag. 51 della presente Gazzetta ufficiale)

⁽²⁾ Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1).

⁽³⁾ Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada (GU L 370 del 31.12.1985, pag. 8).

⁽⁴⁾ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

- (31) La Commissione dovrebbe astenersi dall'adottare atti di esecuzione riguardanti le procedure per la notifica dei veicoli con carenze gravi o pericolose ai punti di contatto degli Stati membri di immatricolazione nonché atti che stabiliscono il formato dei dati per la comunicazione alla Commissione delle informazioni raccolte dagli Stati membri riguardo ai veicoli controllati, qualora il comitato istituito a norma della presente direttiva non esprima alcun parere sul progetto di atto di esecuzione presentato dalla Commissione.
- (32) Al fine di aggiornare se del caso l'articolo 2, paragrafo 1, e l'allegato IV, punto 6, senza incidere sull'ambito di applicazione della presente direttiva; di aggiornare l'allegato II, punto 2, per quanto riguarda i metodi e di adattare l'allegato II, punto 2, per quanto riguarda l'elenco degli elementi oggetto del controllo, i metodi, le ragioni dell'esito negativo e la valutazione delle carenze, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea. 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.
- (33) Poiché l'obiettivo della presente direttiva, vale a dire migliorare la sicurezza stradale mediante la fissazione di requisiti minimi comuni e norme armonizzate relativi a controlli tecnici su strada dei veicoli in circolazione nell'Unione, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri, ma, a motivo della portata dell'azione in questione, può essere conseguito meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo, in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (34) La presente direttiva rispetta i diritti fondamentali e osserva i principi riconosciuti dalla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, di cui all'articolo 6 del trattato sull'Unione europea.
- (35) La presente direttiva sviluppa l'attuale regime di controlli tecnici su strada, aggiorna i requisiti tecnici della direttiva 2000/30/CE e integra le norme di cui alla raccomandazione 2010/379/UE della Commissione ⁽¹⁾. È pertanto opportuno abrogare la direttiva 2000/30/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

CAPO I

OGGETTO, DEFINIZIONI E AMBITO DI APPLICAZIONE

Articolo 1

Oggetto

Al fine di migliorare la sicurezza stradale e ambientale, la presente direttiva stabilisce requisiti minimi per un regime di controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nel territorio degli Stati membri.

Articolo 2

Ambito di applicazione

1. La presente direttiva si applica ai veicoli commerciali aventi una velocità di progetto superiore a 25 km/h delle seguenti categorie definite dalla direttiva 2003/37/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾ e dalla direttiva 2007/46/CE:

- a) veicoli a motore progettati e costruiti essenzialmente per il trasporto di persone e dei loro bagagli aventi più di otto posti a sedere oltre al posto a sedere del conducente– veicoli delle categorie M₂ e M₃;

⁽¹⁾ Raccomandazione 2010/379/UE della Commissione, del 5 luglio 2010, relativa alla valutazione di rischio delle anomalie riscontrate nel corso dei controlli tecnici su strada (dei veicoli commerciali) conformemente alla direttiva 2000/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 173 dell'8.7.2010, pag. 97).

⁽²⁾ 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 (GU L 171 del 9.7.2003, pag. 1).

- b) veicoli a motore progettati e costruiti essenzialmente per il trasporto di merci e aventi massa massima superiore a 3,5 tonnellate — veicoli delle categorie N_2 e N_3 ;
- c) rimorchi progettati e costruiti per il trasporto di merci o per l'alloggiamento di persone e aventi massa massima superiore a 3,5 tonnellate — veicoli delle categorie O_3 e O_4 ;
- d) trattori a ruote della categoria T5, utilizzati principalmente sulle strade pubbliche per il trasporto commerciale di merci su strada e aventi una velocità massima di progetto superiore a 40 km/h.

2. La presente direttiva non pregiudica il diritto degli Stati membri di sottoporre a controlli tecnici su strada veicoli che esulano dal suo ambito d'applicazione, come i veicoli commerciali leggeri aventi massa massima non superiore a 3,5 tonnellate della categoria N_1 e di controllare altri aspetti del trasporto e della sicurezza stradale, o di procedere a controlli in luoghi diversi dalle strade pubbliche. Nulla nella presente direttiva osta a che uno Stato membro limiti l'utilizzazione di un particolare tipo di veicolo a determinate parti della propria rete stradale per ragioni di sicurezza stradale.

Articolo 3

Definizioni

Unicamente ai fini della presente direttiva si intende per:

- 1) «veicolo»: ogni veicolo a motore a eccezione di quelli che circolano su rotaia o il suo rimorchio;
- 2) «veicolo a motore»: ogni veicolo su ruote, semovente, azionato da un motore con una velocità massima di progetto superiore a 25 km/h;
- 3) «rimorchio»: ogni veicolo su ruote non semovente progettato e fabbricato per essere trainato da un veicolo a motore;
- 4) «semirimorchio»: ogni rimorchio progettato per essere agganciato a un veicolo a motore in modo che parte di esso si appoggi sul veicolo a motore e una parte sostanziale della sua massa e della massa del suo carico sia sopportata dal veicolo a motore;
- 5) «carico»: tutte le merci collocate di norma nella o sulla parte di un veicolo progettata per sopportare un carico e che non sono permanentemente fissate al veicolo, compresi oggetti in contenitori quali gabbie, casse mobili o container, trasportati dai veicoli;
- 6) «veicolo commerciale»: un veicolo a motore e il suo rimorchio o semirimorchio utilizzato principalmente per il trasporto di merci o di passeggeri a fini commerciali, come il trasporto per conto terzi o il trasporto per conto proprio, o per altri fini professionali;
- 7) «veicolo immatricolato in uno Stato membro»: un veicolo immatricolato o immesso in servizio in uno Stato membro;
- 8) «intestatario di una carta di circolazione»: la persona fisica o giuridica al cui nome il veicolo è immatricolato;
- 9) «impresa»: un'impresa ai sensi dell'articolo 2, punto 4, del regolamento (CE) n. 1071/2009;
- 10) «controllo tecnico su strada»: un controllo tecnico su strada non preannunciato di un veicolo commerciale effettuato dalle autorità competenti di uno Stato membro o sotto la loro supervisione diretta;

- 11) «strada pubblica»: una strada di pubblica utilità, come le strade locali, regionali o nazionali, le strade a scorrimento veloce, le superstrade o le autostrade;
- 12) «controllo tecnico»: un'ispezione a norma dell'articolo 3, punto 9, della direttiva 2014/45/UE;
- 13) «certificato di revisione»: verbale di controllo tecnico rilasciato dall'autorità competente o da un centro di controllo contenente i risultati del controllo tecnico;
- 14) «autorità competente»: un'autorità o un organismo pubblico a cui lo Stato membro conferisce la responsabilità della gestione del sistema di controlli tecnici su strada compresa, se del caso, l'esecuzione di controlli tecnici su strada;
- 15) «ispettore»: una persona autorizzata da uno Stato membro o dalla sua autorità competente a svolgere controlli tecnici su strada iniziali e/o più approfonditi;
- 16) «carenze»: difetti tecnici e altre tipologie di non conformità riscontrati durante un controllo tecnico su strada;
- 17) «controllo su strada in concertazione»: un controllo tecnico su strada effettuato congiuntamente dalle autorità competenti di due o più Stati membri;
- 18) «operatore»: la persona fisica o giuridica che utilizza il veicolo in quanto proprietario o che è autorizzata dal proprietario a utilizzarlo;
- 19) «unità mobile di controllo»: sistema trasportabile di attrezzature di controllo necessario per effettuare controlli tecnici su strada più approfonditi e che si avvale di ispettori competenti a effettuare controlli tecnici su strada più approfonditi;
- 20) «impianto apposito per i controlli su strada»: un'area determinata per lo svolgimento di controlli tecnici su strada iniziali e/o più approfonditi che può anche essere dotata di attrezzature di controllo installate in modo permanente.

CAPO II

SISTEMA DI CONTROLLI TECNICI SU STRADA E OBBLIGHI GENERALI

Articolo 4

Sistema di controlli su strada

Il sistema di controlli tecnici su strada comprende i controlli tecnici su strada iniziali di cui all'articolo 10, paragrafo 1, e i controlli tecnici su strada più approfonditi di cui all'articolo 10, paragrafo 2.

Articolo 5

Percentuale di veicoli da sottoporre a controllo

1. Per i veicoli di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere a), b) e c), in ogni anno civile il numero complessivo di controlli tecnici su strada iniziali nell'Unione è pari almeno al 5 % del numero totale di tali veicoli immatricolati negli Stati membri.
2. Ogni Stato membro si adopera per eseguire un numero adeguato di controlli tecnici su strada iniziali, proporzionato al numero complessivo di tali veicoli immatricolati sul suo territorio.
3. Le informazioni sui veicoli controllati sono comunicate alla Commissione a norma dell'articolo 20, paragrafo 1.

*Articolo 6***Sistema di classificazione del rischio**

1. Per i veicoli di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere a), b) e c), gli Stati membri provvedono affinché le informazioni riguardanti il numero e la gravità delle carenze di cui all'allegato II e, se del caso, all'allegato III rilevate nei veicoli gestiti da singole imprese siano inserite nel sistema di classificazione del rischio istituito ai sensi dell'articolo 9 della direttiva 2006/22/CE. Per l'attribuzione a un'impresa di un profilo di rischio, gli Stati membri possono avvalersi dei criteri di cui all'allegato I. Tali informazioni sono utilizzate per sottoporre a controlli più rigorosi e frequenti le imprese che presentano un fattore di rischio elevato. Il sistema di classificazione del rischio è gestito dalle autorità competenti degli Stati membri.

Ai fini dell'applicazione del primo comma, lo Stato membro di immatricolazione utilizza le informazioni ricevute da altri Stati membri ai sensi dell'articolo 18, paragrafo 1.

Gli Stati membri possono prevedere controlli tecnici volontari supplementari. Le informazioni sul rispetto degli obblighi di conformità relativi alle condizioni dei veicoli risultanti dai controlli volontari possono essere prese in considerazione per migliorare il profilo di rischio di un'impresa.

*Articolo 7***Responsabilità**

1. Gli Stati membri prescrivono che il certificato di revisione relativo al controllo tecnico periodico più recente o la relativa copia o, in caso di certificato di revisione elettronico, una copia cartacea certificata o l'originale cartaceo di tale certificato e la relazione relativa all'ultimo controllo tecnico su strada, se disponibili, siano tenuti a bordo del veicolo. Gli Stati membri possono autorizzare le rispettive autorità ad accettare prove elettroniche di tali controlli ove siano accessibili informazioni al riguardo.

2. Gli Stati membri prescrivono che le imprese e i conducenti di un veicolo sottoposto a un controllo tecnico su strada collaborino con gli ispettori e consentano l'accesso al veicolo, alle sue parti e a tutta la documentazione utile ai fini del controllo.

3. Gli Stati membri assicurano che siano definite le responsabilità delle imprese per il mantenimento dei loro veicoli in condizioni di sicurezza e conformità, fatte salve le responsabilità del conducente di tali veicoli.

*Articolo 8***Ispettori**

1. Allorché selezionano un veicolo per sottoporlo a un controllo tecnico su strada o nell'effettuazione di detto controllo, gli ispettori non praticano alcuna discriminazione basata sulla nazionalità del conducente o sul paese di immatricolazione o di immissione in servizio del veicolo.

2. Nell'eseguire un controllo tecnico su strada l'ispettore è libero da conflitti di interesse che possano in qualche modo influenzare l'imparzialità e l'obiettività della sua decisione.

3. Il compenso degli ispettori non è direttamente collegato ai risultati dei controlli tecnici su strada iniziale o più approfondito da essi effettuati.

4. I controlli tecnici su strada più approfonditi sono effettuati da ispettori che soddisfano i requisiti minimi di competenza e formazione di cui all'articolo 13 e all'allegato IV della direttiva 2014/45/UE. Gli Stati membri possono disporre che gli ispettori che effettuano controlli in appositi impianti per i controlli su strada o che utilizzano unità mobili di controllo soddisfino tali requisiti o requisiti equivalenti approvati dall'autorità competente.

CAPO III

PROCEDURE DI ISPEZIONE*Articolo 9***Selezione dei veicoli da sottoporre a un controllo tecnico su strada iniziale**

Nell'identificare veicoli da sottoporre a un controllo tecnico su strada iniziale, gli ispettori possono selezionare in via prioritaria veicoli utilizzati da imprese aventi un profilo di rischio elevato ai sensi della direttiva 2006/22/CE. Possono anche essere selezionati veicoli a caso per un controllo o qualora si sospetti che essi presentino un rischio per la sicurezza stradale o l'ambiente.

*Articolo 10***Contenuti e metodi dei controlli tecnici su strada**

1. Gli Stati membri provvedono affinché i veicoli selezionati a norma dell'articolo 9 siano sottoposti a un controllo tecnico su strada iniziale.

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

- a) controlla l'ultimo certificato di revisione e l'ultima relazione relativa a un controllo tecnico su strada, se disponibili, tenuti a bordo o le relative attestazioni elettroniche a norma dell'articolo 7, paragrafo 1;
- b) procede a una valutazione visiva delle condizioni tecniche del veicolo;
- c) può procedere a una valutazione visiva della fissazione del carico del veicolo a norma dell'articolo 13;
- d) può effettuare controlli tecnici mediante qualsiasi metodo ritenuto appropriato. Tali controlli tecnici possono essere effettuati per motivare la decisione di sottoporre il veicolo a un controllo tecnico su strada più approfondito o per chiedere che le carenze siano rettificate senza indugio ai sensi dell'articolo 14, paragrafo 1.

L'ispettore verifica che siano state rettificate eventuali carenze riportate nella precedente relazione di controllo su strada.

2. In base al risultato del controllo iniziale, l'ispettore decide se il veicolo o il suo rimorchio debbano essere sottoposti a un controllo su strada più approfondito.

3. Un controllo tecnico su strada più approfondito riguarda gli elementi elencati all'allegato II che sono considerati necessari e pertinenti, tenendo conto in particolare della sicurezza di freni, pneumatici, ruote e telaio e degli effetti nocivi, e i metodi raccomandati applicabili al controllo di tali elementi.

4. Qualora il certificato di revisione o una relazione di controllo su strada dimostri che uno degli ambiti di cui all'allegato II è stato oggetto di un controllo durante i tre mesi precedenti, l'ispettore non lo controlla se non è motivato a farlo da un'evidente carenza.

*Articolo 11***Apparecchiature per i controlli**

1. Un controllo tecnico su strada più approfondito si effettua per mezzo di un'unità mobile di controllo o di un apposito impianto per i controlli su strada o in un centro di controllo tecnico ai sensi della direttiva 2014/45/UE.

2. Qualora i controlli più approfonditi debbano essere effettuati in un centro di controllo tecnico o in un apposito impianto per i controlli su strada, essi sono effettuati quanto prima possibile nel più vicino centro o impianto disponibile.

3. Le unità mobili di controllo e gli appositi impianti per i controlli su strada dispongono di equipaggiamenti adeguati per svolgere un controllo tecnico su strada più approfondito, comprese le apparecchiature necessarie per valutare lo stato e l'efficienza dei freni, dello sterzo, della sospensione e gli effetti nocivi del veicolo come prescritto. Qualora le unità mobili di controllo o gli appositi impianti per i controlli su strada non dispongano dell'equipaggiamento necessario per controllare un elemento indicato in sede di controllo iniziale, il veicolo è indirizzato verso un centro o impianto di controllo in cui è possibile procedere a un controllo approfondito dell'elemento in questione.

Articolo 12

Valutazione delle carenze

1. Per ciascun elemento da sottoporre al controllo, l'allegato II fornisce un elenco di possibili carenze e del loro livello di gravità, da utilizzare durante i controlli tecnici su strada.

2. Le carenze rilevate nel corso dei controlli tecnici su strada sono classificate in uno dei seguenti gruppi:

- a) carenze lievi che non hanno conseguenze significative sulla sicurezza del veicolo o ripercussioni sull'ambiente e altri casi lievi di non conformità;
- b) carenze gravi che possono pregiudicare la sicurezza del veicolo o avere ripercussioni sull'ambiente o mettere a repentaglio la sicurezza degli altri utenti della strada e altri casi più significativi di non conformità;
- c) carenze pericolose che costituiscono un rischio diretto e immediato per la sicurezza stradale o hanno ripercussioni sull'ambiente.

3. Un veicolo con carenze che rientrano in più di un gruppo di carenze di cui al paragrafo 2 è classificato nel gruppo che corrisponde alla carenza più grave. Un veicolo che presenta diverse carenze relative agli stessi ambiti oggetto di controllo tecnico su strada definiti al punto 1 dell'allegato II può essere classificato nel gruppo di carenze del livello di gravità immediatamente superiore se si ritiene che l'effetto combinato di tali carenze risulti in un rischio più elevato per la sicurezza stradale.

Articolo 13

Controllo della fissazione del carico

1. Durante il controllo su strada un veicolo può essere sottoposto all'ispezione della fissazione del suo carico a norma dell'allegato III, per accertare che il carico sia fissato in modo tale da non interferire con la guida sicura del veicolo o costituire una minaccia per la vita, la salute, le cose o l'ambiente. I controlli possono essere effettuati per verificare che durante tutte le fasi di operazione del veicolo, comprese le situazioni di emergenza e le manovre di avvio in salita:

- i carichi possano subire solo minimi cambiamenti di posizione gli uni rispetto agli altri e rispetto alle pareti e superfici del veicolo e
- i carichi non possano fuoriuscire dal compartimento destinato alle merci o muoversi al di fuori della superficie di carico.

2. Fatte salve le prescrizioni applicabili al trasporto di determinate categorie di merci come quelle oggetto dell'accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose su strada (ADR)⁽¹⁾, la fissazione del carico e il controllo della fissazione del carico possono essere effettuati conformemente ai principi e, se del caso, alle norme di cui all'allegato III, sezione I. Si può utilizzare l'ultima versione delle norme di cui all'allegato III, sezione I, punto 5.

⁽¹⁾ Recepito dalla direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, relativa al trasporto interno di merci pericolose (GU L 260 del 30.9.2008, pag. 13), modificata tra l'altro dalla direttiva 2012/45/UE della Commissione (GU L 332 del 4.12.2012, pag. 18).

3. Le procedure in merito alle conseguenze di cui all'articolo 14 possono essere applicate anche in caso di carenze gravi o pericolose della fissazione del carico.

4. Gli Stati membri dispongono che il personale impegnato nel controllo della fissazione del carico riceva un'adeguata formazione a tal fine.

Articolo 14

Seguito in caso di carenze gravi o pericolose

1. Fatto salvo l'articolo 14, paragrafo 3, gli Stati membri dispongono che ogni carenza grave o pericolosa riscontrata in un controllo iniziale o in un controllo più approfondito sia rettificata prima che il veicolo sia rimesso in circolazione sulla rete stradale pubblica.

2. L'ispettore può decidere di far sottoporre il veicolo a un controllo tecnico completo entro un termine specificato se il veicolo è immatricolato nello Stato membro in cui si è svolto il controllo tecnico su strada. Se il veicolo è immatricolato in un altro Stato membro, l'autorità competente può chiedere all'autorità competente di tale Stato membro, tramite i punti di contatto di cui all'articolo 17, di effettuare un nuovo controllo tecnico del veicolo secondo la procedura di cui all'articolo 18, paragrafo 2. Qualora siano rilevate carenze gravi o pericolose su un veicolo immatricolato al di fuori dell'Unione, gli Stati membri possono decidere di informare l'autorità competente del paese di immatricolazione del veicolo.

3. In caso di carenze che richiedano una rettifica rapida o immediata a causa di un rischio diretto e immediato per la sicurezza stradale, lo Stato membro o l'autorità competente interessati dispongono che l'utilizzo del veicolo sia limitato o vietato fino a quando tali carenze siano state rettificate. L'utilizzazione del veicolo in questione può essere autorizzata affinché possa raggiungere una delle officine meccaniche più vicine in cui dette carenze possano essere rettificate, a condizione che si sia posto rimedio alle carenze pericolose in questione in modo tale da consentire al veicolo di raggiungere detta officina senza rischio immediato per la sicurezza dei suoi occupanti o di altri utenti della strada. In caso di carenze che non richiedano una rettifica immediata, lo Stato membro o l'autorità competente interessati possono decidere a quali condizioni e per quale ragionevole periodo di tempo il veicolo possa essere utilizzato prima della rettifica della carenza.

Qualora il veicolo non possa essere riparato per poter raggiungere l'officina, esso può essere portato in un luogo disponibile in cui sia possibile ripararlo.

Articolo 15

Diritti di controllo

Qualora si siano riscontrate carenze in seguito a un controllo più approfondito, gli Stati membri possono richiedere il pagamento di un diritto ragionevole e proporzionato per un importo commisurato al costo di esecuzione di un'ispezione.

Articolo 16

Relazione di controllo e banca dati dei controlli tecnici su strada

1. Per ogni controllo tecnico su strada iniziale effettuato sono comunicate all'autorità competente le seguenti informazioni:

- a) paese di immatricolazione del veicolo;
- b) categoria del veicolo;
- c) risultato del controllo tecnico su strada iniziale.

2. A conclusione di un controllo più approfondito l'ispettore redige una relazione a norma dell'allegato IV. Gli Stati membri provvedono affinché il conducente del veicolo riceva una copia della relazione di controllo.

3. L'ispettore comunica all'autorità competente i risultati del controllo tecnico su strada più approfondito entro un termine ragionevole successivo al controllo in questione. L'autorità competente conserva tali informazioni conformemente alla legislazione applicabile in materia di protezione dei dati per almeno 36 mesi dalla data della loro ricezione.

CAPO IV

COOPERAZIONE E SCAMBIO DI INFORMAZIONI*Articolo 17***Designazione di un punto di contatto**

1. Gli Stati membri designano un punto di contatto che:
 - garantisca il coordinamento con i punti di contatto designati dagli altri Stati membri per quanto riguarda le azioni intraprese a norma dell'articolo 18,
 - inoltri alla Commissione i dati di cui all'articolo 20,
 - assicuri, se del caso, qualsiasi altro scambio di informazioni e l'assistenza ai punti di contatto degli altri Stati membri.
2. Gli Stati membri trasmettono alla Commissione i nomi e le coordinate relativi al loro punto di contatto nazionale entro il 20 maggio 2015 e le comunicano immediatamente eventuali modifiche. La Commissione redige l'elenco di tutti i punti di contatto nazionali e lo trasmette agli Stati membri.

*Articolo 18***Cooperazione tra gli Stati membri**

1. Ove in un veicolo non immatricolato nello Stato membro in cui avviene il controllo siano rilevate carenze gravi o pericolose o carenze che portano alla limitazione o al divieto dell'utilizzazione del veicolo, il punto di contatto notifica al punto di contatto dello Stato membro di immatricolazione del veicolo i risultati del controllo. Tale notifica contiene gli elementi della relazione di controllo su strada di cui all'allegato IV ed è comunicata preferibilmente tramite i registri elettronici nazionali di cui all'articolo 16 del regolamento (CE) n. 1071/2009. La Commissione adotta norme dettagliate in merito alle procedure per la notifica dei veicoli con carenze gravi o pericolose al punto di contatto dello Stato membro di immatricolazione secondo la procedura di esame di cui all'articolo 23, paragrafo 2.
2. Qualora in un veicolo siano riscontrate carenze gravi o pericolose, il punto di contatto dello Stato membro in cui il veicolo è stato sottoposto a controllo può richiedere all'autorità competente dello Stato membro di immatricolazione del veicolo, tramite il punto di contatto di quest'ultimo Stato membro, di adottare opportuni provvedimenti, come sottoporre il veicolo a un ulteriore controllo tecnico a norma dell'articolo 14.

*Articolo 19***Controlli tecnici su strada in concertazione**

Su base annua gli Stati membri svolgono regolarmente attività di controllo su strada in concertazione. Gli Stati membri possono combinare tali attività con quelle di cui all'articolo 5 della direttiva 2006/22/CE.

*Articolo 20***Trasmissione di informazioni alla Commissione**

1. Prima del 31 marzo 2021 e, successivamente, con cadenza biennale entro il 31 del mese di marzo, gli Stati membri trasmettono alla Commissione, per via elettronica, i dati raccolti relativi ai due anni civili precedenti concernenti i veicoli controllati nel loro territorio. Tali dati indicano:
 - a) il numero di veicoli sottoposti a controllo;
 - b) la categoria di veicoli sottoposta a controllo;
 - c) il paese di immatricolazione di ogni veicolo controllato;

- d) in caso di controlli più approfonditi, gli ambiti oggetto di controllo e gli elementi per i quali il controllo ha dato esito negativo, ai sensi del punto 10 dell'allegato IV.

La prima relazione riguarda il periodo di due anni a decorrere dal 1° gennaio 2019.

2. La Commissione adotta, secondo la procedura di esame di cui all'articolo 23, paragrafo 2, norme dettagliate in merito al formato in cui i dati di cui al paragrafo 1 devono essere comunicati con mezzi elettronici. Fino alla definizione di tali norme, ci si avvale del modello standard per le relazioni di cui all'allegato V.

La Commissione riferisce i dati raccolti al Parlamento europeo e al Consiglio.

CAPO V

ATTI DELEGATI E ATTI DI ESECUZIONE

Articolo 21

Atti delegati

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 22, al fine di:

- aggiornare opportunamente l'articolo 2, paragrafo 1, e l'allegato IV, punto 6, per tenere conto delle modifiche alle categorie di veicoli derivanti da modifiche alla legislazione cui si fa riferimento in suddetto articolo, senza incidere sull'ambito di applicazione della presente direttiva,
- aggiornare l'allegato II, punto 2, per quanto riguarda i metodi nel caso in cui divengano disponibili metodi di controllo più efficaci ed efficienti senza ampliare l'elenco di elementi da sottoporre a controllo,
- adattare l'allegato II, punto 2, a seguito della valutazione positiva di costi e benefici, in relazione all'elenco degli elementi oggetto del controllo, ai metodi, alle ragioni dell'esito negativo e alla valutazione delle carenze in caso di modifica dei requisiti obbligatori derivanti dalla legislazione dell'Unione riguardante l'omologazione in materia di sicurezza o ambiente.

Articolo 22

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. La delega di potere di cui all'articolo 21 è conferita alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 19 maggio 2014. 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.
3. La delega di potere di cui all'articolo 21 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega del potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 21 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Detto termine può essere prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

*Articolo 23***Procedura di comitato**

1. La Commissione è assistita dal comitato per il controllo tecnico di cui alla direttiva 2014/45/UE. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011. Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

CAPO VI

DISPOSIZIONI FINALI*Articolo 24***Relazioni**

1. Entro il 20 maggio 2016 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione e sugli effetti della presente direttiva. La relazione analizza in particolare gli effetti in termini di miglioramento della sicurezza stradale, nonché i costi e i benefici di un eventuale inserimento delle categorie N₁ e O₂ nell'ambito di applicazione della presente direttiva.
2. Non oltre il 20 maggio 2022 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione riguardante l'applicazione e gli effetti della presente direttiva, in particolare per quanto riguarda l'efficacia e l'armonizzazione dei sistemi di classificazione del rischio, segnatamente nella definizione di un profilo di rischio reciprocamente comparabile tra le diverse imprese. La relazione è corredata di una relazione dettagliata di valutazione d'impatto che analizza i costi e i benefici in tutta l'Unione. La valutazione d'impatto è messa a disposizione del Parlamento europeo e al Consiglio almeno sei mesi prima della presentazione di ogni proposta legislativa, ove appropriata, intesa a inserire nuove categorie nell'ambito di applicazione della presente direttiva.

*Articolo 25***Sanzioni**

Gli Stati membri stabiliscono le norme relative alle sanzioni da irrogare in caso di violazione delle disposizioni della presente direttiva e adottano tutti i provvedimenti necessari per assicurarne l'applicazione. Le sanzioni devono essere efficaci, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie.

*Articolo 26***Recepimento**

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano, entro il 20 maggio 2017, le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

Essi applicano tali disposizioni dal 20 maggio 2018.

Per quanto riguarda il sistema di classificazione del rischio di cui all'articolo 6 della presente direttiva, essi applicano tali disposizioni dal 20 maggio 2019.

Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni fondamentali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

*Articolo 27***Abrogazione**

La direttiva 2000/30/CE è abrogata a decorrere dal 20 maggio 2018.

*Articolo 28***Entrata in vigore**

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

*Articolo 29***Destinatari**

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il 3 aprile 2014

Per il Parlamento europeo

Il presidente

M. SCHULZ

Per il Consiglio

Il presidente

D. KOURKOULAS

ALLEGATO I

ELEMENTI DEL SISTEMA DI CLASSIFICAZIONE DEL RISCHIO

Il sistema di classificazione del rischio forma la base per la selezione mirata dei veicoli utilizzati da imprese che evidenziano uno scarso rispetto degli obblighi relativi alla manutenzione e alle condizioni dei veicoli. Prende in considerazione i risultati dei controlli tecnici periodici e dei controlli tecnici su strada.

Il sistema di classificazione del rischio prende in considerazione i seguenti parametri per determinare la classificazione del rischio per l'impresa interessata:

- numero di carenze
- gravità delle carenze
- numero di controlli tecnici su strada o controlli tecnici periodici e dei controlli tecnici volontari
- fattore tempo

1. Le carenze sono ponderate secondo la loro gravità sulla base dei seguenti fattori di gravità:

- carenza pericolosa = 40
- carenza grave = 10
- carenza lieve = 1

2. L'evoluzione della situazione di un'impresa (o di un veicolo) si evince applicando una ponderazione minore ai risultati di controlli (carenze) «più vecchi» rispetto a quelli più «recenti», mediante i fattori seguenti:

- anno 1 = ultimi 12 mesi = fattore 3
- anno 2 = da 13 a 24 mesi = fattore 2
- anno 3 = da 25 a 36 mesi = fattore 1

Ciò si applica esclusivamente al calcolo della classificazione generale del rischio.

3. La classificazione del rischio viene calcolata utilizzando le formule seguenti:

a) la formula per la classificazione generale del rischio

$$RR = \frac{(D_{Y1} \times 3) + (D_{Y2} \times 2) + (D_{Y3} \times 1)}{\#C_{Y1} + \#C_{Y2} + \#C_{Y3}}$$

dove:

RR = punteggio della classificazione generale del rischio

D_{Yi} = totale delle carenze negli anni 1, 2 e 3

D_{Y1} = $(\#DD \times 40) + (\#MaD \times 10) + (\#MiD \times 1)$ nell'anno 1

$\#...$ = numero di...

DD = carenze pericolose

MaD = carenze gravi

MiD = carenze lievi

C = verifiche (controlli tecnici su strada o controlli tecnici periodici e controlli tecnici volontari) negli anni 1, 2 e 3

b) la formula per la classificazione annuale del rischio

$$AR = \frac{(\#DD \times 40) + (\#MaD \times 10) + (\#MiD \times 1)}{\#C}$$

dove:

AR = punteggio annuale di rischio

#... = numero di...

DD = carenze pericolose

MaD = carenze gravi

MiD = carenze lievi

C = verifiche (controlli o prove tecniche periodiche e controlli tecnici volontari)

Il rischio annuale serve a valutare l'evoluzione di un'impresa nel corso degli anni.

La classificazione delle imprese (o dei veicoli) sulla base della classificazione generale del rischio avviene in modo da ottenere la seguente ripartizione fra le imprese (o veicoli) considerate:

— < 30 % rischio basso

— 30 % - 80 % rischio medio

— > 80 % rischio alto.

ALLEGATO II

AMBITO DEI CONTROLLI TECNICI SU STRADA

1. AMBITI OGGETTO DI CONTROLLO

- 0) Identificazione del veicolo;
- 1) Impianto di frenatura;
- 2) Sterzo;
- 3) Visibilità;
- 4) Impianto elettrico e parti del circuito elettrico;
- 5) Assi, ruote, pneumatici, sospensioni;
- 6) Telaio ed elementi fissati al telaio;
- 7) Altri equipaggiamenti;
- 8) Effetti nocivi;
- 9) Controlli supplementari per veicoli delle categorie M₂ e M₃ adibiti al trasporto di passeggeri.

2. PRESCRIZIONI IN MATERIA DI CONTROLLO

Gli elementi che possono essere controllati unicamente con l'ausilio di apparecchiature sono contrassegnati con la lettera E.

Gli elementi che possono essere parzialmente controllati senza l'ausilio di apparecchiature sono contrassegnati con la lettera +(E).

Quando un metodo di controllo è indicato come visivo, significa che, oltre a osservare gli elementi interessati, l'ispettore procede, eventualmente, anche a maneggiarli, a valutarne i rumori o a utilizzare qualsiasi altro opportuno mezzo di controllo che non comporti l'uso di apparecchiature.

I controlli tecnici su strada possono riguardare gli elementi elencati nella tabella 1, in cui sono indicati anche i metodi di controllo raccomandati che andrebbero utilizzati. Nulla di quanto previsto nel presente allegato osta a che l'ispettore si avvalga all'occorrenza di strumenti complementari, come un ponte sollevatore o una fossa d'ispezione.

I controlli sono effettuati utilizzando le tecniche e attrezzature attualmente disponibili e senza l'uso di strumenti per smontare o rimuovere eventuali parti del veicolo. Il controllo può comprendere anche una verifica della conformità delle rispettive parti e componenti del veicolo in questione alle prescrizioni ambientali e di sicurezza in vigore al momento dell'omologazione o, se applicabile, al momento dell'adeguamento.

Qualora il veicolo sia progettato in modo da non permettere l'applicazione dei metodi di controllo stabiliti nel presente allegato, il controllo è effettuato conformemente ai metodi raccomandati accettati dalle autorità competenti.

I «motivi dell'esito negativo del controllo» non si applicano nei casi in cui si riferiscono a requisiti che non erano obbligatori nella pertinente legislazione sull'omologazione dei veicoli al momento della prima omologazione o della prima messa in circolazione o dell'adeguamento.

3. CONTENUTI E METODI DEL CONTROLLO, VALUTAZIONE DELLE CARENZE DEI VEICOLI

Il controllo deve riguardare quantomeno gli elementi e considerati necessari e pertinenti considerando in particolare la sicurezza dei sistemi frenanti, degli pneumatici, delle ruote, del telaio e degli effetti nocivi e utilizzare i metodi elencati nella seguente tabella.

Per i sistemi e componenti di ogni veicolo oggetto del controllo la valutazione delle carenze è effettuata, caso per caso, secondo i criteri riportati nella tabella.

Le carenze non indicate nel presente allegato sono valutate in base ai rischi che presentano per la sicurezza stradale.

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
0. IDENTIFICAZIONE DEL VEICOLO					
0.1. Targhe di immatricolazione [se previste dai requisiti ¹]	Esame visivo	a) Targhe mancanti o fissate in modo tale da renderne probabile il distacco		X	
		b) Iscrizione mancante o illeggibile		X	
		c) Non conformi ai documenti o alle registrazioni del veicolo		X	
0.2. Numero di identificazione del veicolo/telaio/numero di serie	Esame visivo	a) Assente o non individuabile		X	
		b) Incompleto, illeggibile, chiaramente falsificato o non corrispondente ai documenti del veicolo		X	
		c) Documenti del veicolo illeggibili o che presentano inesattezze	X		
1. IMPIANTO DI FRENATURA					
1.1. Stato meccanico e funzionamento					
1.1.1. Pedale/leva a mano del freno	Esame visivo delle componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura Nota: i veicoli con impianti frenanti servoassistiti devono essere controllati a motore spento	a) Leva troppo tirata		X	
		b) Usura o gioco eccessivi		X	

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
1.1.2. Condizione e corsa del pedale/leva a mano del dispositivo di frenatura	Esame visivo delle componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura Nota: i veicoli con impianti frenanti servoassistiti devono essere controllati a motore spento	a) Eccessiva corsa o insufficiente riserva di corsa Freno non pienamente azionabile o bloccato		X	X
		b) Rilascio del freno difficile Il funzionamento è compromesso	X	X	
		c) Superficie antisdrucchiolo del pedale del freno mancante, mal fissata o consumata		X	
1.1.3. Pompa a vuoto o compressore e serbatoi	Esame visivo delle componenti a una normale pressione operativa. Controllare il tempo necessario affinché la pressione vuoto/aria raggiunga un valore operativo sicuro e il funzionamento del dispositivo di allarme, della valvola di protezione multiciruito e della valvola di sicurezza alla sovrappressione	a) Insufficiente pressione/vuoto per assicurare almeno quattro frenature ripetute dopo lo scatto del dispositivo di allarme (o quando l'indicatore del manometro è sulla posizione di pericolo) Almeno due frenature ripetute dopo lo scatto del dispositivo di allarme (o quando l'indicatore del manometro è sulla posizione di pericolo)		X	X
		b) Il tempo necessario affinché la pressione vuoto/aria raggiunga un valore operativo sicuro è troppo lungo rispetto ai requisiti ¹		X	
		c) Mancato funzionamento della valvola di protezione multiciruito o della valvola di sicurezza alla sovrappressione		X	
		d) Perdita d'aria che causa un notevole calo di pressione o rumori udibili di perdita d'aria		X	
		e) Danno esterno che può influire sul funzionamento dei freni Prestazioni insufficienti del freno di soccorso		X	X
1.1.4. Manometro o indicatore di pressione	Controllo funzionale	Cattivo funzionamento o difetti del manometro o dell'indicatore	X		
		Bassa pressione non rilevabile		X	

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
1.1.5. Valvola di controllo del freno a mano	Esame visivo delle componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura	a) Comando incrinato, danneggiato o eccessivamente usurato		X	
		b) Scarsa affidabilità del comando della valvola o della valvola stessa		X	
		c) Tenuta difettosa o perdite del sistema		X	
		d) Funzionamento insoddisfacente		X	
1.1.6. Freno di stazionamento, leva di comando, dispositivo di bloccaggio, freno di stazionamento elettronico	Esame visivo delle componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura	a) Insufficiente tenuta del dispositivo di bloccaggio		X	
		b) Usura a livello dell'asse della leva o del dispositivo di bloccaggio Usura eccessiva	X	X	
		c) Corsa troppo lunga (cattiva regolazione)		X	
		d) Meccanismo mancante, danneggiato o inattivo		X	
		e) Difetti di funzionamento, l'indicatore luminoso indica anomalie		X	
1.1.7. Valvole di frenatura (valvole di fondo, valvole di scarico, regolatori di pressione)	Esame visivo delle componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura	a) Valvola danneggiata o eccessiva perdita d'aria Il funzionamento è compromesso		X	X
		b) Eccessivo efflusso di olio dal compressore	X		
		c) Valvola fissata male o montaggio difettoso		X	
		d) Efflusso o perdita di liquido del freno idraulico Il funzionamento è compromesso		X	X
1.1.8. Giunti mobili di accoppiamento per freni di rimorchio (elettrici e pneumatici)	Disinserire e reinserire i collegamenti dell'impianto di frenatura tra il veicolo trainante e il rimorchio	a) Rubinetto o valvola a chiusura automatica difettosi Il funzionamento è compromesso	X	X	

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		b) Rubinetto o valvola fissati male o montaggio difettoso Se il funzionamento è compromesso	X	X	
		c) Tenuta insufficiente Il funzionamento è compromesso		X	X
		d) Funzionamento difettoso Funzionamento del freno compromesso		X	X
1.1.9. Accumulatore/serbatoio di pressione	Esame visivo	a) Serbatoio lievemente danneggiato o lievemente corrosivo Serbatoio gravemente danneggiato, corrosivo o con perdite	X	X	
		b) Dispositivo di spurgo non funzionante		X	
		c) Serbatoio fissato male o montaggio difettoso		X	
1.1.10. Dispositivo servofreno, cilindro principale del freno (sistemi idraulici)	Esame visivo dei componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura, se possibile	a) Dispositivo servofreno difettoso o inefficace Se non funziona		X	X
		b) Difetti del cilindro principale che non impediscono il funzionamento del freno Difetti o perdite del cilindro principale		X	X
		c) Cilindro principale fissato male senza impedire il funzionamento del freno Cilindro principale fissato male		X	X
		d) Liquido del freno insufficiente sotto il segno MIN Liquido del freno sensibilmente sotto il segno MIN Liquido del freno non visibile	X	X	X

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		e) Mancanza del tappo del serbatoio del cilindro principale del freno	X		
		f) Indicatore del liquido del freno acceso o difettoso	X		
		g) Funzionamento difettoso del dispositivo di allarme per il livello del liquido	X		
1.1.11. Condotti rigidi dei freni	Esame visivo dei componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura, se possibile	a) Rischio imminente di guasto o di rottura			X
		b) Perdite nei condotti o nei collegamenti (sistemi di frenatura ad aria)		X	
		Perdite nei condotti o nel collegamento (sistemi di frenatura idraulici)			X
		c) Condotti danneggiati o eccessivamente corrosi che compromettono il funzionamento dei freni per bloccaggio o per rischio imminente di perdite		X	X
		d) Cattiva installazione dei condotti Rischio di danni	X	X	
1.1.12. Tubi flessibili dei freni	Esame visivo dei componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura, se possibile	a) Rischio imminente di guasto o di rottura			X
		b) Tubi danneggiati, con punti di attrito, ritorti o troppo corti Tubi danneggiati o con punti di attrito	X	X	
		c) Perdite nei tubi o nei collegamenti (sistemi di frenatura ad aria) Perdite nei tubi o nei collegamenti (sistemi di frenatura idraulici)		X	X
		d) Eccessivo rigonfiamento dei tubi sotto pressione Cavo compromesso		X	X
		e) Tubi porosi		X	

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
1.1.13. Guarnizioni e pastiglie per freni	Esame visivo	a) Eccessiva usura di guarnizioni o pastiglie (marca del minimo raggiunta) Eccessiva usura di guarnizioni o pastiglie (marca del minimo non visibile)		X	X
		b) Guarnizioni o pastiglie sporche (olio, grasso ecc.) Funzionamento del freno compromesso		X	X
		c) Guarnizioni o pastiglie mancanti o non fissate correttamente			X
1.1.14. Tamburi dei freni, dischi dei freni	Esame visivo	a) Tamburi o dischi usurati Tamburi o dischi fortemente graffiati o con incrinature o rotture o altri difetti che compromettono la sicurezza		X	X
		b) Tamburi o dischi sporchi (olio, grasso ecc.) Funzionamento del freno gravemente compromesso		X	X
		c) Mancanza di tamburi o dischi			X
		d) Fissazione difettosa del disco portafreno		X	
1.1.15. Cavi dei freni, tiranteria	Esame visivo dei componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura, se possibile	a) Cavi danneggiati o flessi Funzionamento del freno compromesso		X	X
		b) Usura o corrosione fortemente avanzata di un componente Funzionamento del freno compromesso		X	X
		c) Cavo, tirante o giunto non sicuro		X	
		d) Fissazione dei cavi difettosa		X	
		e) Impedimento al libero movimento del sistema frenante		X	

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
1.1.16. Cilindri dei freni (compresi i freni a molla e a cilindri idraulici)	Esame visivo dei componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura, se possibile	f) Anomalie nel movimento della tiranteria a seguito di imperfetta regolazione o di eccessiva usura		X	
		a) Cilindri incrinati o danneggiati Funzionamento del freno compromesso		X	X
		b) Perdite nei cilindri Funzionamento del freno compromesso		X	X
		c) Cilindri fissati male o montaggio difettoso Funzionamento del freno compromesso		X	X
		d) Cilindri fortemente corrosi Rischio di incrinatura		X	X
		e) Corsa insufficiente o eccessiva del cilindro Funzionamento del freno compromesso (margine di movimento insufficiente)		X	X
		f) Dispositivo di protezione contro la polvere danneggiato Dispositivo di protezione contro la polvere mancante o fortemente danneggiato	X	X	
1.1.17. Correttore automatico di frenatura in funzione del carico	Esame visivo dei componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura, se possibile	a) Giunzione difettosa		X	
		b) Imperfetta regolazione della giunzione		X	
		c) Correttore grippato o non funzionante (ABS funzionante) Correttore grippato o non funzionante		X	X
		d) Correttore mancante (se prescritto)			X
		e) Targhetta dei dati mancante	X		

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		f) Dati illeggibili o non conformi ai requisiti ¹	X		
1.1.18. Dispositivi e indicatori di regolazione	Esame visivo	a) Dispositivo danneggiato, grippato o che presenta un movimento anormale, un'eccessiva usura o un'imperfetta regolazione		X	
		b) Dispositivo difettoso		X	
		c) Dispositivo montato o sostituito in modo scorretto		X	
1.1.19. Sistema ausiliario di frenatura (se installato o necessario)	Esame visivo	a) Montaggio o accoppiatori difettosi Il funzionamento è compromesso	X	X	
		b) Sistema chiaramente difettoso o mancante		X	
1.1.20. Azionamento automatico dei freni del rimorchio	Disinserire i collegamenti dei freni tra il veicolo trainante e il rimorchio	Il freno del rimorchio non è azionato automaticamente quando il collegamento è disinserito			X
1.1.21. Sistema di frenatura completo	Esame visivo	a) Altri dispositivi del sistema (come la pompa antigelo, l'essiccatore d'aria ecc.) danneggiati esternamente o fortemente corrosi, tanto da compromettere il funzionamento del sistema di frenatura Funzionamento del freno compromesso		X	X
		b) Eccessive perdite di aria o di liquido antigelo Funzionamento del sistema compromesso	X	X	
		c) Fissaggio o montaggio difettoso di un qualsiasi componente		X	
		d) Modifica inadeguata di un qualsiasi componente ³ Funzionamento del freno compromesso		X	X
1.1.22. Collegamenti di prova (se installati o obbligatori)	Esame visivo	Mancanti		X	

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
1.1.23. Freno a inerzia	Esame visivo e azionamento	Efficienza insufficiente		X	
1.2. Prestazioni ed efficienza del freno					
1.2.1. Prestazioni (E)	Durante un controllo con un banco di prova freni, azionare progressivamente il freno fino allo sforzo massimo	a) Sforzo di frenatura inadeguato su una o più ruote		X	
		Sforzo di frenatura inesistente su una o più ruote			X
		b) Sforzo di frenatura della ruota meno frenata dell'asse inferiore al 70 % dello sforzo massimo dell'altra ruota. In caso di prova di frenatura su strada, eccessiva deviazione del veicolo rispetto a una linea retta		X	
		Sforzo di frenatura della ruota meno frenata dell'asse inferiore al 50 % dello sforzo massimo dell'altra ruota in caso di assi sterzanti			X
		c) Frenatura non gradualmente moderabile (blocco)		X	
		d) Tempo di risposta alla frenatura troppo lungo su una qualsiasi ruota		X	
1.2.2. Efficienza (E)	Controllo con un banco di prova freni al peso presentato o, se essa non può essere utilizzata per motivi tecnici, prova su strada utilizzando un decelerometro in grado di registrare i dati ⁽¹⁾	e) Fluttuazione eccessiva dello sforzo di frenatura durante ciascun giro completo della ruota		X	
		Non si ottiene almeno il seguente valore minimo ⁽²⁾ : Categorie M ₁ , M ₂ e M ₃ : 50 % ⁽³⁾ Categoria N ₁ : 45 % Categorie N ₂ e N ₃ : 43 % ⁽⁴⁾ Categorie O ₃ e O ₄ : 40 % ⁽⁵⁾ Si ottiene meno del 50 % dei valori sopra indicati		X	X

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
1.3. Prestazioni ed efficienza del freno di soccorso (se basato su sistema separato)					
1.3.1. Prestazioni (E)	Se il sistema del freno di soccorso è separato dal freno di servizio, utilizzare il metodo precisato al punto 1.2.1	a) Sforzo di frenatura inadeguato su una o più ruote		X	
		Sforzo di frenatura inesistente su una o più ruote			X
		b) Sforzo di frenatura della ruota meno frenata dell'asse inferiore al 70 % dello sforzo massimo dell'altra ruota. In caso di prova di frenatura su strada, eccessiva deviazione del veicolo rispetto a una linea retta		X	
		Sforzo di frenatura della ruota meno frenata dell'asse inferiore al 50 % dello sforzo massimo dell'altra ruota in caso di assi sterzanti			X
1.3.2. Efficienza (E)	Se il sistema del freno di soccorso è separato dal freno di servizio, utilizzare il metodo precisato al punto 1.2.2	c) Frenatura non gradualmente moderabile (blocco)		X	
		Sforzo di frenatura inferiore al 50 % ⁽⁶⁾ delle prestazioni del freno di servizio richieste di cui al punto 1.2.2 in relazione alla massa massima autorizzata		X	
		Si ottiene meno del 50 % dei valori dello sforzo di frenatura sopra indicati in relazione alla massa del veicolo nelle prove			X
1.4. Prestazioni ed efficienza del freno a mano (di stazionamento)					
1.4.1. Prestazioni (E)	Azionare il freno durante una prova con un banco di prova freni	Freno non funzionante su un lato o in caso di prova di frenatura su strada, eccessiva deviazione del veicolo rispetto a una linea retta		X	
		Si ottiene meno del 50 % dei valori dello sforzo di frenatura di cui al punto 1.4.2 in relazione alla massa del veicolo nelle prove			X

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
1.4.2. Efficienza (E)	Controllo con un banco di prova freni. Se impossibile, allora prova su strada utilizzando un decelerometro in grado di registrare i dati	Non si ottiene almeno per tutti i veicoli un coefficiente di frenatura almeno del 16 % in relazione alla massa massima autorizzata o, per i veicoli a motore, almeno del 12 % in relazione alla massa massima combinata del veicolo, a seconda di quale sia il valore più elevato Si ottiene meno del 50 % dei valori dello sforzo di frenatura sopra indicati in relazione alla massa del veicolo nelle prove		X	X
1.5. Prestazioni del sistema frenante elettronico	Esame visivo e, se possibile, prova di funzionamento del sistema	a) Efficienza non moderabile (non si applica a sistemi di freno sullo scarico)		X	
		b) Sistema non funzionante		X	
1.6. Sistema antibloccaggio (ABS)	Esame visivo e controllo del dispositivo di allarme e/o utilizzando l'interfaccia elettronica del veicolo	a) Cattivo funzionamento del dispositivo di allarme		X	
		b) Il dispositivo di allarme indica che il funzionamento del sistema è difettoso		X	
		c) Sensori di velocità della ruota mancanti o danneggiati		X	
		d) Cablatura danneggiata		X	
		e) Altri componenti mancanti o danneggiati		X	
		f) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo		X	
1.7. Sistema di frenatura elettronica (EBS)	Esame visivo e controllo del dispositivo di allarme e/o utilizzando l'interfaccia elettronica del veicolo	a) Cattivo funzionamento del dispositivo di allarme		X	
		b) Il dispositivo di allarme indica che il funzionamento del sistema è difettoso		X	
		c) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo		X	
		d) Raccordo tra veicolo trainante e rimorchio incompatibile o mancante			X

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
1.8. Liquido del freno	Esame visivo	Liquido del freno contaminato o sedimentato Rischio imminente di guasto		X	X
2. STERZO					
2.1. Stato meccanico					
2.1.1. Stato dello sterzo	Esame visivo del funzionamento della scatola dello sterzo durante la rotazione del volante	a) Albero dello sterzo torto o scanalature consumate Funzionamento compromesso		X	X
		b) Usura eccessiva dell'albero dello sterzo Funzionamento compromesso		X	X
		c) Gioco eccessivo dell'albero dello sterzo Funzionamento compromesso		X	X
		d) Perdite Formazione di gocce		X	X
2.1.2. Fissaggio dell'alloggiamento della scatola dello sterzo	Esame visivo del fissaggio dell'alloggiamento della scatola dello sterzo al telaio durante la rotazione del volante in senso orario e antiorario	a) Scatola dello sterzo non adeguatamente fissata al telaio Fissaggi allentati in modo pericoloso o è visibile un movimento relativo rispetto a telaio/carrozzeria		X	X
		b) Fori di fissaggio oblungi sul telaio Fissaggi gravemente compromessi		X	X
		c) Bulloni di fissaggio mancanti o rotti Fissaggi gravemente compromessi		X	X
		d) Rottura dell'alloggiamento della scatola dello sterzo La stabilità o il fissaggio dell'alloggiamento sono compromessi		X	X

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
2.1.3. Stato degli organi di sterzo	Esame visivo degli organi di sterzo per verificare usura, rottura e sicurezza durante la rotazione del volante in senso orario e antiorario	a) Movimento relativo tra componenti che richiede un intervento di riparazione Movimento eccessivo o rischio di distacco		X	X
		b) Eccessiva usura a livello dei giunti Rischio molto grave di distacco		X	X
		c) Rottura o deformazione di uno dei componenti Funzione compromessa		X	X
		d) Assenza del bloccasterzo		X	
		e) Scorretto allineamento di componenti (ad esempio tirante trasversale o asta di accoppiamento)		X	
		f) Modifica che compromette la sicurezza ³ Funzione compromessa		X	X
		g) Coperchio antipolvere danneggiato o deteriorato Coperchio antipolvere mancante o gravemente deteriorato	X	X	
2.1.4. Azionamento degli organi di sterzo	Esame visivo degli organi di sterzo per verificare usura, rottura e sicurezza durante la rotazione del volante in senso orario e antiorario con le ruote a contatto del suolo e il motore in funzione (servosterzo)	a) Parte mobile dello sterzo a contatto con una parte fissa del telaio		X	
		b) Limitatore di corsa dello sterzo assente o fuori uso		X	
2.1.5. Servosterzo	Controllare il sistema sterzante alla ricerca di eventuali perdite e per verificare il livello del liquido idraulico, se visibile. Con le ruote a contatto del suolo e il motore in funzione, verificare il funzionamento del servosterzo	a) Perdite di liquidi		X	
		b) Liquido insufficiente (sotto il segno MIN) Serbatoio insufficiente		X	X

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		c) Meccanismo non funzionante Sterzo compromesso		X	X
		d) Meccanismo rotto o fissato male Sterzo compromesso		X	X
		e) Componenti mal allineati o in attrito con altri Sterzo compromesso		X	X
		f) Modifica che compromette la sicurezza ³ Sterzo compromesso		X	X
		g) Cavi/flessibili danneggiati o eccessivamente corrosi Sterzo compromesso		X	X

2.2. Volante, colonna e barra

2.2.1. Stato del volante	Con le ruote a contatto del suolo, spingere e tirare il volante in linea con la colonna, spingere il volante in varie direzioni perpendicolarmente alla colonna. Esame visivo del gioco e dello stato dei raccordi flessibili o giunti universali	a) Movimento relativo tra volante e colonna indicante un fissaggio inadeguato Rischio molto grave di distacco		X	X
		b) Assenza di dispositivo di ritenuta sul mozzo del volante Rischio molto grave di distacco		X	X
		c) Rottura o cattiva fissazione del mozzo, della corona o delle razze del volante Rischio molto grave di distacco		X	X
		d) Modifica che compromette la sicurezza ³		X	

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
2.2.2. Colonna di sterzo e stabilizzatori dello sterzo	Spingere e tirare il volante in linea con la colonna, spingere il volante in varie direzioni perpendicolarmente alla colonna. Esame visivo del gioco e dello stato dei raccordi flessibili o giunti universali	a) Movimento eccessivo del centro del volante verso l'alto o il basso		X	
		b) Movimento eccessivo della parte superiore della colonna in rapporto all'asse della stessa		X	
		c) Raccordo flessibile deteriorato		X	
		d) Fissaggio difettoso Rischio molto grave di distacco		X	X
		e) Modifica che compromette la sicurezza ³			X
2.3. Gioco dello sterzo	Con il motore in funzione per i veicoli dotati di servosterzo e con le ruote dritte, ruotare leggermente il volante in senso orario e antiorario, nella misura del possibile senza muovere le ruote. Esame visivo del movimento libero	Gioco eccessivo dello sterzo (ad esempio il movimento da un punto della corona superiore a un quinto del diametro del volante o non conforme ai requisiti) ¹ Sicurezza dello sterzo compromessa		X	X
2.4. Assetto delle ruote (X) ²	Esame visivo	Disallineamento evidente.	X		
		Guida in linea retta compromessa; stabilità direzionale pregiudicata		X	
2.5. Asse sterzante del rimorchio	Esame visivo o utilizzo uno strumento di rilevazione del gioco delle ruote	a) Componenti leggermente danneggiati Componenti gravemente danneggiati o incrinati		X	X
		b) Gioco eccessivo Guida in linea retta compromessa; stabilità direzionale pregiudicata		X	X
		c) Fissaggio difettoso Fissaggio gravemente compromesso		X	X

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
2.6. Servosterzo elettrico (EPS)	Esame visivo e controllo di coerenza tra l'angolo del volante e l'angolo delle ruote al momento dell'accensione/spegnimento del veicolo e/o mediante l'interfaccia elettronica del veicolo	a) L'indicatore di guasto (MIL) del sistema EPS indica un qualsiasi tipo di malfunzionamento del sistema		X	
		b) Servosterzo non funzionante		X	
		c) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo		X	
3. VISIBILITÀ					
3.1. Campo di visibilità	Esame visivo dal sedile del conducente	Ostacoli nel campo visivo del conducente che incidono materialmente sulla visibilità in avanti o sui lati (fuori dell'area di pulizia dei tergicristallo) Area di pulizia interna dei tergicristallo interessata o specchietti esterni non visibili	X		X
3.2. Stato dei vetri	Esame visivo	a) Vetro, o pannello trasparente (se autorizzato), graffiato o scolorito (fuori dell'area di pulizia dei tergicristallo) Area di pulizia interna dei tergicristallo interessata o specchietti esterni non visibili	X		X
		b) Vetro o pannello trasparente (comprese le pellicole riflettenti o colorate) non conformi alle specifiche dei requisiti ¹ (fuori dell'area di pulizia dei tergicristallo) Area di pulizia interna dei tergicristallo interessata o specchietti esterni non visibili	X		X
		c) Vetro o pannello trasparente in condizioni inaccettabili Visibilità attraverso l'area di pulizia interna dei tergicristallo fortemente compromessa		X	X

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
3.3. Specchietti o dispositivi retrovisori	Esame visivo	a) Specchietto o dispositivo mancante o non montato conformemente ai requisiti ¹ (devono essere disponibili almeno due dispositivi retrovisori) Meno di due dispositivi retrovisori disponibili	X		
		b) Specchietto o dispositivo lievemente danneggiato o fissato male Specchietto o dispositivo non funzionante, fortemente danneggiato, fissato male o in modo non sicuro	X	X	
		c) Campo visivo insufficiente		X	
3.4. Spazzole tergicristallo	Esame visivo e azionamento	a) Spazzole non funzionanti o assenti		X	
		b) Spazzola difettosa Lama del tergicristallo assente o chiaramente non funzionante	X	X	
3.5. Lavacristalli	Esame visivo e azionamento	Lavacristalli non adeguatamente funzionanti (mancanza di liquido per pulire ma pompa operante o getto dell'acqua disallineato) Lavacristalli non funzionanti	X	X	
3.6. Sistema antiappannamento (X) ²	Esame visivo e azionamento	Sistema non operativo o chiaramente difettoso	X		
4. LUCI, RIFLETTORI E CIRCUITO ELETTRICO					
4.1. Fari					
4.1.1. Stato e funzionamento	Esame visivo e azionamento	a) Luce o sorgente luminosa difettosa o mancante (luci o sorgenti luminose multiple; in caso di LED meno di 1/3 non funzionanti) Luci o sorgenti luminose singole; in caso di LED visibilità gravemente compromessa	X	X	

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		b) Sistema lievemente difettoso (riflettori e lenti)	X		
		Sistema fortemente difettoso o mancante (riflettori e lenti)		X	
		c) Luci fissate male		X	
4.1.2. Regolazione	Esame visivo e azionamento	a) Faro chiaramente male orientato		X	
		b) Sorgente luminosa montata in modo scorretto			
4.1.3. Accensione	Esame visivo e azionamento	a) L'accensione non è conforme ai requisiti ¹ (numero di fari accesi simultaneamente)	X		
		Luminosità frontale superiore al massimo consentito		X	
		b) Malfunzionamento del dispositivo di accensione		X	
4.1.4. Rispetto dei requisiti ¹	Esame visivo e azionamento	a) La luce, il colore emesso, la posizione, la luminosità o la marcatura non sono conformi ai requisiti ¹		X	
		b) Prodotti sulle lenti o sulle sorgenti luminose che riducono chiaramente la luminosità o modificano il colore emesso		X	
		c) Sorgente luminosa e faro non compatibili		X	
4.1.5. Sistemi per regolare l'inclinazione (se obbligatori)	Esame visivo e azionamento se possibile	a) Dispositivo non funzionante		X	
		b) Il dispositivo manuale non può essere azionato dal sedile del conducente		X	
4.1.6. Dispositivo tergifari (se obbligatorio)	Esame visivo e azionamento se possibile	Dispositivo non funzionante	X		
		In caso di lampade a scarica		X	

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
4.2. Luci di posizione anteriori e posteriori, luci laterali, luci d'ingombro e luci di marcia diurna					
4.2.1. Stato e funzionamento	Esame visivo e azionamento	a) Sorgente di luce difettosa		X	
		b) Lenti difettose		X	
		c) Luci fissate male Rischio molto grave di distacco	X	X	
4.2.2. Accensione	Esame visivo e azionamento	a) L'accensione non è conforme ai requisiti ¹ . Le luci di posizione posteriori e le luci laterali possono essere spente con i fari accesi		X X	
		b) Malfunzionamento del dispositivo di accensione		X	
4.2.3. Rispetto dei requisiti ¹	Esame visivo e azionamento	a) La luce, il colore emesso, la posizione, la luminosità o la marcatura non sono conformi ai requisiti ¹ . Luci anteriori rosse o luci posteriori bianche; luminosità fortemente ridotta	X	X	
		b) Prodotti sulle lenti o sulle sorgenti luminose che riducono la luminosità o modificano il colore emesso. Luci anteriori rosse o luci posteriori bianche; luminosità fortemente ridotta	X	X	
4.3. Luci di arresto					
4.3.1. Stato e funzionamento	Esame visivo e azionamento	a) Sorgente di luce difettosa (sorgenti luminose multiple; in caso di LED meno di 1/3 non funzionanti) Sorgenti luminose singole; in caso di LED meno di 2/3 funzionanti Nessuna fonte luminosa funziona	X	X	X

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		b) Lenti leggermente difettose (nessuna influenza sull'emissione luminosa)	X		
		Lenti fortemente difettose (emissione luminosa compromessa)		X	
		c) Luci fissate male	X		
		Rischio molto grave di distacco		X	
4.3.2. Accensione	Esame visivo e azionamento	a) L'accensione non è conforme ai requisiti ¹	X		
		Funzionamento ritardato		X	
		Nessun funzionamento			X
		b) Malfunzionamento del dispositivo di accensione		X	
4.3.3. Rispetto dei requisiti ¹	Esame visivo e azionamento	La luce, il colore emesso, la posizione, la luminosità o la marcatura non sono conformi ai requisiti ¹	X		
		Luci posteriori bianche; luminosità fortemente ridotta		X	
4.4. Indicatori luminosi di direzione e di emergenza					
4.4.1. Stato e funzionamento	Esame visivo e azionamento	a) Sorgente di luce difettosa (sorgenti luminose multiple; in caso di LED meno di 1/3 funzionanti)	X		
		Sorgenti luminose singole; in caso di LED meno di 2/3 funzionanti		X	
		b) Lenti leggermente difettose (nessuna influenza sull'emissione luminosa)	X		
		Lenti fortemente difettose (emissione luminosa compromessa)		X	
		c) Luci fissate male.	X		
		Rischio molto grave di distacco		X	

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
4.4.2. Accensione	Esame visivo e azionamento	L'accensione non è conforme ai requisiti ¹ Nessun funzionamento	X	X	
4.4.3. Rispetto dei requisiti ¹	Esame visivo e azionamento	La luce, il colore emesso, la posizione, la luminosità o la marcatura non sono conformi ai requisiti ¹		X	
4.4.4. Frequenza di lampeggiamento	Esame visivo e azionamento	La velocità di lampeggio non è conforme ai requisiti ¹ (deviazione della frequenza superiore al 25 %)	X		
4.5. Proiettore fendinebbia anteriore e faro antinebbia posteriore					
4.5.1. Stato e funzionamento	Esame visivo e azionamento	a) Sorgente di luce difettosa (sorgenti luminose multiple; in caso di LED meno di 1/3 non funzionanti) Sorgenti luminose singole; in caso di LED meno di 2/3 funzionanti	X	X	
		b) Lenti leggermente difettose (nessuna influenza sull'emissione luminosa) Lenti fortemente difettose (emissione luminosa compromessa)	X	X	
		c) Luci fissate male Rischio molto grave di distacco o di abbagliamento di conducenti di altri veicoli	X	X	
4.5.2. Regolazione (X) ²	Esame visivo e azionamento	Il proiettore fendinebbia anteriore mostra un errato allineamento orizzontale quando il fascio luminoso presenta una linea di demarcazione (linea di demarcazione troppo bassa) Linea di demarcazione più alta di quella dei fari anabbaglianti	X	X	
4.5.3. Accensione	Esame visivo e azionamento	L'accensione non è conforme ai requisiti ¹ Non funzionante	X	X	

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
4.5.4. Rispetto dei requisiti ¹	Esame visivo e azionamento	a) La luce, il colore emesso, la posizione, la luminosità o la marcatura non sono conformi ai requisiti ¹		X	
		b) Il sistema non funziona conformemente ai requisiti ¹	X		
4.6. Fari di retromarcia					
4.6.1. Stato e funzionamento	Esame visivo e azionamento	a) Sorgente di luce difettosa	X		
		b) Lenti difettose	X		
		c) Luci fissate male Rischio molto grave di distacco	X		X
4.6.2. Rispetto dei requisiti ¹	Esame visivo e azionamento	a) La luce, il colore emesso, la posizione, la luminosità o la marcatura non sono conformi ai requisiti ¹		X	
		b) Il sistema non funziona conformemente ai requisiti ¹		X	
4.6.3. Accensione	Esame visivo e azionamento	L'accensione non è conforme ai requisiti ¹	X		
		Il faro di retromarcia può essere acceso anche quando il cambio non si trova in posizione di retromarcia		X	
4.7. Dispositivo di illuminazione della targa posteriore					
4.7.1. Stato e funzionamento	Esame visivo e azionamento	a) Il dispositivo emette all'indietro luce diretta o bianca	X		
		b) Sorgente di luce difettosa (sorgenti luminose multiple) Sorgente di luce difettosa (sorgente luminosa singola)	X		X
		c) Luci fissate male Rischio molto grave di distacco	X		X

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
4.7.2. Rispetto dei requisiti ¹	Esame visivo e azionamento	Il sistema non funziona conformemente ai requisiti ¹	X		
4.8. Catarifrangenti, evidenziatori (retroreflettenti) e targhette marcatrici posteriori					
4.8.1. Stato	Esame visivo	a) Catarifrangenti difettosi o danneggiati	X		
		Rifrangenza compromessa		X	
		b) Catarifrangente fissato in modo non sicuro	X		
		A rischio di distacco		X	
4.8.2. Rispetto dei requisiti ¹	Esame visivo	Il dispositivo, il colore riflesso o la posizione non sono conformi ai requisiti ¹		X	
		Mancante o rifrangenza anteriore di colore rosso e posteriore di colore bianco			X
4.9. Spie obbligatorie per l'impianto elettrico					
4.9.1. Stato e funzionamento	Esame visivo e azionamento	Non funzionanti	X		
		Non funzionanti per fascio di luce abbagliante o faro antinebbia posteriore		X	
4.9.2. Rispetto dei requisiti ¹	Esame visivo e azionamento	Non conforme ai requisiti ¹	X		
4.10. Collegamenti elettrici tra il veicolo trainante e il rimorchio o il semirimorchio	Esame visivo: se possibile, esaminare la continuità elettrica della connessione.	a) Componenti fissati in modo non sicuro	X		
		Connessione malsicura		X	
		b) Isolamento danneggiato o deteriorato	X		
		A rischio di corto circuito		X	
		c) Connessioni elettriche del rimorchio o del veicolo trainante non correttamente funzionanti;		X	
		Luci di arresto del rimorchio non funzionanti			X

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
4.11. Circuito elettrico	Esame visivo, se del caso, anche all'interno del compartimento motore.	a) Cavi collegati in modo non sicuro o non fissati adeguatamente	X		
		Unioni difettose, contatto con bordi taglienti, connettori a rischio disconnessione		X	
		Cavi a rischio di contatto con elementi riscaldati, pezzi rotanti o con il suolo; connettori disconnessi (elementi funzionali a frenatura e sterzo)			X
		b) Cavi leggermente deteriorati	X		
		Cavi fortemente deteriorati		X	
		Cavi estremamente deteriorati (elementi funzionali a frenatura e sterzo)			X
		c) Isolamento danneggiato o deteriorato	X		
		A rischio di corto circuito		X	
		Rischio imminente di incendio, generazione di scintille			X
4.12. Fari e catarifrangenti non obbligatori (X) ²	Esame visivo e azionamento	a) Faro/catarifrangente montato in modo non conforme ai requisiti ¹	X		
		Emissione o rifrangenza anteriore di luce rossa e posteriore di luce bianca		X	
		b) Funzionamento del faro non conforme ai requisiti ¹	X		
		Il numero di fari in funzionamento simultaneo supera la luminosità ammessa; emissione anteriore di luce rossa e posteriore di luce bianca		X	
		c) Faro/catarifrangente fissato male.	X		
		Rischio molto grave di distacco		X	

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
4.13. Batteria(e)	Esame visivo	a) Cattivo fissaggio Non correttamente fissata; a rischio di corto circuito	X		
		b) Perdite Perdite di sostanze pericolose	X		
		c) Interruttore difettoso (se richiesto)		X	
		d) Fusibili difettosi (se richiesti)		X	
		e) Raffreddamento non adeguato (se obbligatorio)		X	
5. ASSI, RUOTE, PNEUMATICI E SOSPENSIONI					
5.1. Assi					
5.1.1. Assi (+ E)	Esame visivo mediante dispositivi di rilevazione del gioco delle ruote, se disponibili	a) Asse spezzato o deformato			X
		b) Asse scorrettamente fissato al veicolo Stabilità pregiudicata, funzione compromessa: movimento eccessivo in relazione alle fissazioni		X	X
		c) Modifica che compromette la sicurezza ³ Stabilità pregiudicata, funzionalità compromessa, distanza libera insufficiente rispetto a parti del veicolo o al suolo		X	X
5.1.2. Fuselli (+ E)	Esame visivo mediante dispositivi di rilevazione del gioco delle ruote, se disponibili. Applicare a ciascuna ruota una forza verticale o laterale e rilevare il movimento tra la traversa dell'asse e i fuselli	a) Fusello rotto			X
		b) Usura eccessiva del perno e/o delle boccole A rischio di allentamento; stabilità direzionale pregiudicata		X	X
		c) Movimento eccessivo tra fusello e traversa dell'asse A rischio di allentamento; stabilità direzionale pregiudicata		X	X

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		d) Gioco del fusello nell'asse A rischio di allentamento; stabilità direzionale pregiudicata		X	X
5.1.3. Cuscinetti delle ruote (+ E)	Esame visivo mediante dispositivi di rilevazione del gioco delle ruote, se disponibili. Muovere le ruote o applicare una forza laterale a ciascuna ruota e rilevare il movimento verso l'alto della ruota relativamente al fusello	a) Gioco eccessivo in un cuscinetto della ruota Stabilità direzionale compromessa; pericolo di distruzione		X	X
		b) Cuscinetto fissato in modo eccessivo, bloccato Pericolo di surriscaldamento; pericolo di distruzione		X	X
5.2. Ruote e pneumatici					
5.2.1. Mozzo della ruota	Esame visivo	a) Dadi o viti della ruota mancanti o allentati Non fissato o fissato così male da compromettere gravemente la sicurezza stradale		X	X
		b) Mozzo usurato o danneggiato Mozzo usurato o danneggiato in modo da compromettere la sicurezza del fissaggio delle ruote		X	X
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			X
		b) Anelli di tenuta degli pneumatici non adeguatamente fissati A rischio di distacco		X	X
		c) Ruota fortemente deformata o usurata Compromessa la sicurezza di fissaggio al mozzo; compromessa la sicurezza di fissaggio dello pneumatico		X	X
		d) Tipo o dimensioni, concezione tecnica e compatibilità della ruota, non conformi ai requisiti ¹ che compromettono la sicurezza stradale		X	

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
5.2.3. Pneumatici	Esame visivo di tutto lo pneumatico muovendo avanti e indietro il veicolo	a) Dimensioni, capacità di carico, marchio di omologazione o indice di velocità dello pneumatico non conformi ai requisiti ¹ con rischi per la sicurezza stradale Capacità di carico o indice di velocità insufficienti per l'uso effettivo; lo pneumatico tocca altri pezzi fissi del veicolo compromettendo la sicurezza della guida		X	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 sullo pneumatico Corda visibile o danneggiata		X	X
		e) L'indicatore di usura del battistrada diventa esposto Profondità del battistrada non conforme ai requisiti ¹		X	X
		f) Pneumatico in attrito con altri componenti (dispositivi flessibili anti spray) Pneumatico in attrito con altri componenti (guida sicura non compromessa)	X	X	
		g) Pneumatici riscolpiti non conformi ai requisiti ¹ Pacco cintura compromesso		X	X
5.3. Sistema di sospensioni					
5.3.1. Molle e stabilizzatori (+ E)	Esame visivo mediante dispositivi di rilevazione del gioco delle ruote, se disponibili	a) Molle fissate male al telaio o all'asse Movimento relativo visibile, Fissaggi fortemente allentati		X	X

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		b) Componente di una molla rotto o danneggiato Molla principale o lamina principale della balestra o lamine addizionali compromesse molto gravemente		X	X
		c) Molla mancante Molla principale o lamina principale della balestra o lamine addizionali compromesse molto gravemente		X	X
		d) Modifica che compromette la sicurezza ³ Distanza insufficiente da altri pezzi del veicolo; sistema di molle inoperante		X	X
5.3.2. Ammortizzatori	Esame visivo	a) Ammortizzatori fissati male al telaio o all'asse Ammortizzatore fissato male	X	X	
		b) Ammortizzatore danneggiato che evidenzia segni di gravi perdite o difetti		X	
		c) Ammortizzatore mancante		X	
5.3.3. Tubi di torsione, puntoni articolati, forcelle e bracci della sospensione (+ E)	Esame visivo mediante dispositivi di rilevazione del gioco delle ruote, se disponibili	a) Componenti fissati male al telaio o all'asse A rischio di allentamento; stabilità direzionale pregiudicata		X	X
		b) Componente danneggiato o eccessivamente corrosivo Stabilità del componente compromessa o componente rotto		X	X
		c) Modifica che compromette la sicurezza ³ Distanza insufficiente da altri pezzi del veicolo; sistema inoperante		X	X

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
5.3.4. Attacchi sospensioni (+ E)	Esame visivo mediante dispositivi di rilevazione del gioco delle ruote, se disponibili	a) Usura eccessiva del perno e/o delle boccole o a livello dei giunti delle sospensioni A rischio di allentamento; stabilità direzionale pregiudicata		X	X
		b) Coperchio antipolvere gravemente deteriorato Coperchio antipolvere mancante o rotto	X	X	
5.3.5. Sospensioni pneumatiche	Esame visivo	a) Sistema inutilizzabile			X
		b) Un qualsiasi componente danneggiato, modificato o deteriorato in modo tale da compromettere il funzionamento del sistema Funzionamento del sistema gravemente compromesso		X	X
		c) Perdita udibile dal sistema		X	
		d) Modifica che compromette la sicurezza		X	
6. TELAIO ED ELEMENTI FISSATI AL TELAIO					
6.1. Telaio o cassone ed elementi fissati al telaio					
6.1.1. Stato generale	Esame visivo	a) Rottura minore o lieve deformazione di un longherone o traversa Rottura grave o grave deformazione di un longherone o traversa		X	X
		b) Placche di rinforzo o elementi di fissaggio montati male Maggior parte dei fissaggi allentati; resistenza dei pezzi insufficiente		X	X
		c) Eccessiva corrosione che mette a repentaglio la rigidità dell'insieme Resistenza dei pezzi insufficiente		X	X

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
6.1.2. Tubi di scappamento e silenziatori	Esame visivo	a) Sistema di scappamento fissato male o con perdite		X	
		b) Penetrazione di fumi nella cabina o abitacolo del veicolo		X	
		Pericolo per la salute delle persone a bordo			X
6.1.3. Serbatoi e tubi per carburante (tra cui serbatoio e tubi del carburante di riscaldamento)	Esame visivo, uso di dispositivi di rilevazione delle perdite nel caso di sistemi GPL/GNC/GNL	a) Serbatoi e tubi fissati male con conseguente rischio particolare di incendio			X
		b) Perdita di carburante o tappo del carburante mancante o difettoso		X	
		Rischi d'incendio; perdita eccessiva di materiali pericolosi			X
		c) Tubi con punti di attrito	X		
		Tubi danneggiati		X	
		d) Rubinetto a maschio del carburante (se richiesto) non funzionante correttamente		X	
		e) Rischio di incendio dovuto a — perdita di carburante — scarsa protezione del serbatoio o del sistema di scappamento — stato del compartimento motore			X
6.1.4. Paraurti, protezioni laterali e dispositivi posteriori antincendio	Esame visivo	f) Sistemi GPL/GNC/GNL o a idrogeno non conformi ai requisiti, qualsiasi pezzo del sistema difettoso ¹			X
		a) Elementi fissati male o danneggiati in modo tale da poter causare lesioni in caso di contatto		X	
		Rischio di distacco di pezzi; funzionalità gravemente compromessa			X
		b) Dispositivi chiaramente non conformi ai requisiti ¹		X	

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
6.1.5. Supporto della ruota di scorta (se montato sul veicolo)	Esame visivo	a) Supporto in condizioni non adeguate	X		
		b) Supporto rotto o fissato male		X	
		c) Ruota di scorta non fissata adeguatamente al supporto		X	
		Rischio molto grave di distacco			X
6.1.6. Dispositivo meccanico di accoppiamento e rimorchio (+ E)	Esame visivo per verificarne l'usura e il corretto funzionamento con particolare attenzione agli eventuali dispositivi di sicurezza e/o utilizzando uno strumento di misurazione	a) Componenti incrinati, difettosi o danneggiati (se non utilizzati)		X	
		Componente danneggiato, difettoso o incrinato (se utilizzato)			X
		b) Usura eccessiva di un componente		X	
		Sotto il limite di usura			X
		c) Fissaggio difettoso		X	
		Eventuali fissaggi allentati con un rischio molto grave di distacco			X
		d) Dispositivi di sicurezza mancanti o dal funzionamento difettoso		X	
		e) Eventuali indicatori di accoppiamento non funzionanti		X	
		f) Ostruzione della targa di immatricolazione o di una luce (quando non sono utilizzate)	X		
		Targa non leggibile (quando non utilizzata)		X	
		g) Modifica che compromette la sicurezza ³ (pezzi secondari)		X	
		Modifica che compromette la sicurezza ³ (pezzi primari)			X
		h) Dispositivo di accoppiamento troppo debole, incompatibile o non conforme ai requisiti			X

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
6.1.7. Trasmissione	Esame visivo	a) Bulloni mancanti o allentati Bulloni mancanti o allentati in modo tale da costituire un grave pericolo per la sicurezza stradale		X	X
		b) Usura eccessiva dei cuscinetti dell'albero di trasmissione Rischio molto grave di allentarsi o incrinarsi		X	X
		c) Usura eccessiva dei giunti universali o delle catene/cinghie di trasmissione Rischio molto grave di allentarsi o incrinarsi		X	X
		d) Raccordi flessibili deteriorati Rischio molto grave di allentarsi o incrinarsi		X	X
		e) Albero danneggiato o incrinato		X	
		f) Alloggiamento dei cuscinetti rotto o mal fissato Rischio molto grave di allentarsi o incrinarsi		X	X
		g) Coperchio antipolvere gravemente deteriorato Coperchio antipolvere mancante o rotto	X	X	
		h) Modifica illegale della trasmissione		X	
6.1.8. Castelli motore	Esame visivo	Castelli deteriorati, chiaramente e gravemente danneggiati Castelli allentati o rotti		X	X
6.1.9 Prestazioni del motore (X) ²	Esame visivo e/o mediante l'interfaccia elettronica	a) Unità di controllo modificata in modo da compromettere la sicurezza e/o nuocere all'ambiente		X	
		b) Modifica del motore che compromette la sicurezza e/o nuoce all'ambiente			X

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
6.2. Cabina e carrozzeria					
6.2.1. Stato	Esame visivo	a) Pannello o elemento montati male o danneggiati in modo tale da poter causare lesioni A rischio di distacco		X	X
		b) Montante fissato male Stabilità pregiudicata		X	X
		c) Ingresso di fumi del motore o di scarico Pericolo per la salute delle persone a bordo		X	X
		d) Modifica che compromette la sicurezza ³ Distanza insufficiente da pezzi rotanti o mobili e dalla superficie stradale		X	X
6.2.2. Fissaggio	Esame visivo	a) Carrozzeria o cabina fissati in modo inadeguato Stabilità compromessa		X	X
		b) Carrozzeria o cabina chiaramente mal centrate sul telaio		X	
		c) Carrozzeria o cabina non fissate o fissate male al telaio o alle traverse e se simmetriche Carrozzeria o cabina non fissate o fissate male al telaio o alle traverse in modo tale da costituire un grave pericolo per la sicurezza stradale		X	X
		d) Eccessiva corrosione nei punti di fissaggio sulla carrozzeria autoportante Stabilità pregiudicata		X	X

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
6.2.3. Porte e serrature	Esame visivo	a) Una porta non si apre o chiude in modo adeguato		X	
		b) Vi è il rischio che una porta si apra improvvisamente o che non resti chiusa (porte scorrevoli) Vi è il rischio che una porta si apra improvvisamente o che non resti chiusa (porte girevoli)		X	X
		c) Porte, cerniere, serrature o montanti deteriorati Porte, cerniere, serrature, montanti mancanti o mal fissati	X	X	
6.2.4. Pavimento	Esame visivo	Pavimento mal fissato o fortemente deteriorato Stabilità insufficiente		X	X
6.2.5. Sedile del conducente	Esame visivo	a) Sedile con struttura difettosa Sedile mal fissato		X	X
		b) Meccanismo di regolazione non correttamente funzionante Il sedile si muove o lo schienale non si può fissare		X	X
6.2.6. Altri sedili	Esame visivo	a) Sedili difettosi o fissati male (pezzi secondari) Sedili difettosi o fissati male (parti principali)	X	X	
		b) Sedili non fissati in modo conforme ai requisiti ¹ Numero di sedili in eccesso del massimo consentito; posizioni non conformi allo schema approvato	X	X	
6.2.7. Comandi di guida	Esame visivo e azionamento	Un qualsiasi comando essenziale per una condotta sicura del veicolo non funziona correttamente Sicurezza del funzionamento compromessa		X	X

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
6.2.8. Gradini della cabina	Esame visivo	a) Gradino o anello del gradino fissati male Stabilità insufficiente	X		
		b) Gradino o anello in uno stato tale da poter provocare lesioni agli utilizzatori		X	
6.2.9. Altri dispositivi e attrezzature interne ed esterne	Esame visivo	a) Fissazione difettosa di altri dispositivi o attrezzature		X	
		b) Altri dispositivi o attrezzature non conforme ai requisiti ¹ Rischio che i pezzi montati provochino lesioni; sicurezza del funzionamento compromessa	X		X
		c) Perdite dall'impianto idraulico Perdite ingenti di materiali pericolosi	X		X
6.2.10. Parafanghi (ali), dispositivi antispruzzi	Esame visivo	a) Mancanti, fissati male o fortemente corrosi A rischio di provocare lesioni; a rischio di distacco	X		X
		b) Distanza insufficiente dallo pneumatico/dalla ruota (antispruzzo) Distanza insufficiente dallo pneumatico/dalla ruota (parafanghi)	X		X
		c) Non conforme ai requisiti ¹ Battistrada insufficientemente coperti	X		X
7. ALTRI EQUIPAGGIAMENTI					
7.1. Cinture di sicurezza/fibbie e sistemi di ritenuta					
7.1.1. Sicurezza di montaggio di cinture di sicurezza/fibbie	Esame visivo	a) Punto di ancoraggio fortemente deteriorato Stabilità compromessa		X	X
		b) Ancoraggio fissato male		X	

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
7.1.2. Stato delle cinture di sicurezza/fibbie	Esame visivo e azionamento	a) Cintura di sicurezza obbligatoria mancante o non montata		X	
		b) Cintura di sicurezza danneggiata	X		
		Eventuali tagli o segni di distensione		X	
		c) Cintura di sicurezza non conforme ai requisiti ¹		X	
		d) Fibbia della cintura di sicurezza danneggiata o non correttamente funzionante		X	
7.1.3. Limitatore di carico della cintura di sicurezza	Esame visivo e/o mediante l'interfaccia elettronica	e) Riavvolgitore della cintura di sicurezza danneggiato o non correttamente funzionante		X	
		a) Limitatore di carico chiaramente mancante o non adatto al veicolo.		X	
7.1.4. Pretensionatori per le cinture di sicurezza	Esame visivo e/o mediante l'interfaccia elettronica	b) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo		X	
		a) Pretensionatore chiaramente mancante o non adatto al veicolo		X	
7.1.5. Airbag	Esame visivo e/o mediante l'interfaccia elettronica	b) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo		X	
		a) Airbag chiaramente mancanti o non adatti al veicolo.		X	
		b) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo		X	
7.1.6. Sistemi SRS	Esame visivo del MIL di guasto e/o mediante l'interfaccia elettronica	c) Airbag chiaramente non funzionante		X	
		a) L'indicatore di guasto del sistema SRS indica un qualsiasi tipo di malfunzionamento del sistema		X	

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		b) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo		X	
7.2. Estintore (X) ²	Esame visivo	a) Mancante		X	
		b) Non conforme ai requisiti ¹	X		
		Se richiesto (per esempio taxi, autobus ecc.)		X	
7.3. Serrature e dispositivi antifurto	Esame visivo e azionamento	a) Dispositivo antifurto non funzionante	X		
		b) Difettoso Si blocca inopinatamente		X	X
7.4. Triangolo di segnalazione (se richiesto)(X) ²	Esame visivo	a) Mancante o incompleto	X		
		b) Non conforme ai requisiti ¹	X		
7.5. Cassetta di pronto soccorso (se richiesta) (X) ²	Esame visivo	Mancante, incompleta o non conforme ai requisiti ¹	X		
7.6. Cunei da ruota (zeppe) (se richiesti)(X) ²	Esame visivo	Mancanti o non in buone condizioni, stabilità o dimensioni insufficienti		X	
7.7. Segnalatore acustico	Esame visivo e azionamento	a) Non funzionante correttamente Nessun funzionamento	X	X	
		b) Comando fissato male	X		
		c) Non conforme ai requisiti ¹	X		
		Il suono emesso rischia di confondersi con quello delle sirene ufficiali		X	

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
7.8. Tachimetro	Esame visivo o controllo nel corso di prova su strada o con mezzi elettronici	a) Non montato conformemente ai requisiti ¹ Mancante (se richiesto)	X	X	
		b) Funzionamento pregiudicato Nessun funzionamento	X	X	
		c) Non illuminato sufficientemente Totalmente non illuminato	X	X	
7.9. Tachigrafo (se montato/ri-chiesto)	Esame visivo	a) Non montato conformemente ai requisiti ¹		X	
		b) Non funzionante		X	
		c) Sigilli mancanti o difettosi		X	
		d) Targhetta di installazione mancante, illeggibile o scaduta		X	
		e) Evidente manomissione o manipolazione		X	
		f) Dimensioni degli pneumatici non compatibili con i parametri di calibratura		X	
7.10. Limitatore di velocità (se montato/richiesto) (+ E)	Esame visivo e azionamento se sono disponibili apparecchiature adeguate	a) Non montato conformemente ai requisiti ¹		X	
		b) Chiaramente non funzionante		X	
		c) Velocità impostata scorretta (se verificata)		X	
		d) Sigilli mancanti o difettosi		X	
		e) Targhetta mancante o illeggibile		X	
		f) Dimensioni degli pneumatici non compatibili con i parametri di calibratura		X	

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
7.11. Contachilometri se disponibile (X) ²	Esame visivo e/o mediante l'interfaccia elettronica	a) Manomissione evidente (frode) per ridurre o rappresentare in modo falso la percorrenza registrata di un veicolo		X	
		b) Chiaramente non funzionante		X	
7.12. Controllo elettronico della stabilità (ESC) se montato/richiesto (X) ²	Esame visivo e/o mediante l'interfaccia elettronica	a) Sensori di velocità della ruota mancanti o danneggiati.		X	
		b) Cablatura danneggiata		X	
		c) Altri componenti mancanti o danneggiati		X	
		d) Commutatore danneggiato o non funzionante in modo corretto		X	
		e) L'indicatore di guasto del sistema ESC indica un qualsiasi tipo di malfunzionamento del sistema		X	
		f) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo		X	
8. EFFETTI NOCIVI					
8.1. Rumori					
8.1.1 Sistema di protezione dal rumore (+ E)	Valutazione soggettiva (a meno che l'ispettore ritenga che il livello sonoro è ai limiti del consentito, nel qual caso può essere effettuata una misurazione del rumore emesso a veicolo fermo mediante un fonometro)	a) Livelli di rumore superiori a quelli consentiti dai requisiti ¹		X	
		b) Un qualsiasi elemento del sistema di protezione dal rumore è fissato male, è danneggiato, montato in modo scorretto, mancante o chiaramente modificato in modo tale da avere conseguenze negative a livello di rumore. Rischio molto grave di distacco.		X	X
8.2. Emissioni di gas di scarico					
8.2.1 Emissioni dei motori ad accensione comandata					
8.2.1.1. Sistema di controllo delle emissioni di gas di scarico	Esame visivo	a) Dispositivo di controllo delle emissioni installato dal costruttore mancante, modificato o chiaramente difettoso		X	
		b) Perdite che potrebbero incidere sulle misurazioni delle emissioni		X	

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		c) L'indicatore di guasto non segue la sequenza corretta		X	
8.2.1.2. Emissioni gassose (E)	— Per i veicoli appartenenti alle classi di emissione EUR 5 ed euro V o inferiore ⁽⁷⁾ Misurazione tramite un analizzatore dei gas di scarico conformemente alle prescrizioni ¹ o lettura del dispositivo OBD. Il controllo del tubo di scarico deve essere il metodo standard per la valutazione delle emissioni di scarico. Sulla base di una valutazione dell'equivalenza e tenuto conto della pertinente normativa in materia di omologazione, gli Stati membri possono autorizzare l'utilizzo del dispositivo OBD, in conformità alle raccomandazioni del costruttore e alle altre prescrizioni. — Per i veicoli appartenenti alle classi di emissione EUR 6 ed euro VI o superiore ⁽⁷⁾: misurazione tramite un analizzatore dei gas di scarico conformemente alle prescrizioni ¹ o lettura del dispositivo OBD in conformità alle raccomandazioni del costruttore e alle altre prescrizioni ¹. Misurazione non applicabile ai motori a due tempi. In alternativa, misurazione tramite un impianto di telerilevamento da confermare con procedure standard di prova.	a) Le emissioni gassose superano i livelli specifici indicati dal costruttore		X	
		b) Oppure, se queste informazioni non sono disponibili, le emissioni di CO superano:		X	
		i) per i veicoli non controllati tramite un sistema avanzato di controllo delle emissioni, — 4,5 %, o — 3,5 % a seconda della data di prima immatricolazione o circolazione di cui ai requisiti ¹ ;			
		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 %, o — con il motore al minimo: 0,3 % ⁽⁹⁾, — con il motore al minimo accelerato: 0,2 %, a seconda della data di prima immatricolazione o circolazione di cui ai requisiti ¹			
		c) Coefficiente lambda superiore a 1 ± 0,03 o non conforme alle specifiche del costruttore.		X	
		d) Dal dispositivo OBD risultano disfunzioni significative		X	
		e) Misurazione mediante telerilevamento da cui risulta una significativa inosservanza dei valori previsti		X	

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
8.2.2. Emissioni dei motori ad accensione spontanea					
8.2.2.1. Sistema di controllo delle emissioni di gas di scarico	Esame visivo	a) Dispositivo di controllo delle emissioni installato dal costruttore mancante o chiaramente difettoso		X	
		b) Perdite che potrebbero incidere sulle misurazioni delle emissioni		X	
		c) L'indicatore di guasto non segue la sequenza corretta		X	
		d) Reagente insufficiente, se applicabile		X	
8.2.2.2. Opacità I veicoli immatricolati o messi in circolazione prima del 1° gennaio 1980 sono esentati da tale requisito	— Per i veicoli appartenenti alle classi di emissione EUR 5 ed euro V o inferiore ⁽⁷⁾: 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 o lettura del dispositivo OBD. Il controllo del tubo di scarico deve essere il metodo standard per la valutazione delle emissioni di scarico. Sulla base di una valutazione dell'equivalenza, gli Stati membri possono autorizzare l'utilizzo del dispositivo OBD in conformità alle raccomandazioni del costruttore e alle altre prescrizioni. — Per i veicoli appartenenti alle classi di emissione EUR 6 ed euro VI o superiore ⁽⁸⁾: 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 o lettura del dispositivo OBD in conformità alle raccomandazioni del costruttore e alle altre prescrizioni ¹.	a) Per i veicoli immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo la data indicata dai requisiti ¹ l'opacità supera il livello indicato sulla targhetta apposta dal costruttore sul veicolo;		X	

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
	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;	b) Se tali informazioni non sono disponibili o i requisiti ¹ 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 ¹ o immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo la data indicata nei requisiti ¹ , 1,5 m ⁻¹ ⁽¹⁰⁾ o 0,7 m ⁻¹ ⁽¹¹⁾		X	
	2. requisiti in materia di condizionamento: i) il motore deve aver pienamente 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.			X	

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
	Procedura di prova: - 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 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; - 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, laddove per i veicoli delle categorie M₂, M₃, N₂ e N₃, tale intervallo deve essere di almeno due secondi. - 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 valendosi dei 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;	c) Misurazione mediante telerilevamento da cui risulta una significativa inosservanza dei valori previsti		X	

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
	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. In alternativa, misurazione tramite un impianto di telerilevamento da confermare con procedure standard di prova				
8.4. Altri elementi relativi all'ambiente					
8.4.1. Perdite di liquidi		Qualsiasi perdita eccessiva di liquidi diversi dall'acqua che potrebbe danneggiare l'ambiente o mettere a repentaglio la sicurezza di altri utenti della strada. Formazione costante di gocce che costituisce un rischio molto grave.		X	X
9. CONTROLLI SUPPLEMENTARI PER VEICOLI DELLE CATEGORIE M ₂ E M ₃ ADIBITI AL TRASPORTO DI PASSEGGERI					
9.1. Porte					
9.1.1. Porte di entrata e di uscita	Esame visivo e azionamento	a) Funzionamento difettoso		X	
		b) Stato di deterioramento	X		
		A rischio di provocare lesioni		X	
		c) Comando di emergenza difettoso		X	
		d) Comando a distanza delle porte o dispositivi di segnalazione difettosi		X	

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
9.1.2. Uscite di emergenza	Esame visivo e azionamento (se del caso)	a) Funzionamento difettoso		X	
		b) Indicazioni delle uscite di emergenza illeggibili Indicazioni delle uscite di emergenza mancanti	X	X	
		c) Assenza del martello per rompere i vetri	X		
		d) Accesso bloccato		X	
9.2. Sistema di antiappannamento e di sbrinamento (X) ²	Esame visivo e azionamento	a) Funzionamento difettoso. Funzionamento sicuro del veicolo compromesso.	X	X	
		b) Emissione di gas tossici o di scarico nella cabina di guida o nell'abitacolo. Pericolo per la salute delle persone a bordo		X	X
		c) Sbrinamento difettoso (se obbligatorio)		X	
9.3. Sistemi di aerazione e di riscaldamento (X) ²	Esame visivo e azionamento	a) Funzionamento difettoso Rischio per la salute delle persone a bordo	X	X	
		b) Emissione di gas tossici o di scarico nella cabina di guida o nell'abitacolo. Pericolo per la salute delle persone a bordo		X	X
9.4. Sedili					
9.4.1. Sedili dei passeggeri (inclusi i sedili per il personale di accompagnamento e i dispositivi di sicurezza per fanciulli, se del caso)	Esame visivo	Gli strapuntini (se consentiti) non funzionano automaticamente. Uscita di emergenza bloccata	X	X	

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
9.4.2. Sedile del conducente (requisiti supplementari)	Esame visivo	a) Dispositivi speciali, ad esempio protezione antiriflesso, difettosi.	X		
		Campo visivo compromesso		X	
		b) Protezione del conducente fissata male.	X		
		A rischio di provocare lesioni		X	
9.5. Illuminazione interna e indicazioni dei percorsi (X) ²	Esame visivo e azionamento	Dispositivi difettosi	X		
		Nessun funzionamento		X	
9.6. Corridoi, spazi per passeggeri in piedi	Esame visivo	a) Pavimento fissato male		X	
		Stabilità compromessa			X
		b) Corrimani o maniglie difettosi	X		
		Fissati male o inutilizzabili		X	
9.7. Scale e gradini	Esame visivo e azionamento (se del caso)	a) Stato di deterioramento	X		
		Danneggiati		X	
		Stabilità compromessa			X
		b) Gradini retrattili non funzionanti in modo corretto		X	
9.8. Sistema di comunicazione con i passeggeri (X) ²	Non funzionanti	Sistema difettoso	X		
		Nessun funzionamento		X	
9.9. Indicazioni scritte (X) ²	Esame visivo	a) Mancanti, scritte in modo errato o illeggibili.	X		
		Informazioni errate		X	

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
9.10. Requisiti relativi al trasporto di bambini (X) ²					
9.10.1. Porte	Esame visivo	Protezione delle porte non conforme ai requisiti ¹ per quanto riguarda questa forma di trasporto		X	
9.10.2. Equipaggiamenti speciali e di segnalazione	Esame visivo	Equipaggiamenti speciali e di segnalazione assenti	X		
9.11. Requisiti relativi al trasporto di persone con ridotta capacità motoria (X) ²					
9.11.1. Porte, rampe e sollevatori	Esame visivo e azionamento	a) Funzionamento difettoso	X		
		Sicurezza del funzionamento compromessa		X	
		b) Stato di deterioramento	X		
		Stabilità compromessa; a rischio di provocare lesioni.		X	
		c) Comandi difettosi	X		
		Sicurezza del funzionamento compromessa		X	
9.11.2. Sistemi di ritenuta delle sedie a rotelle	Esame visivo e azionamento se opportuno	d) Dispositivi di allarme difettosi	X		
		Nessun funzionamento		X	
		a) Funzionamento difettoso	X		
		Sicurezza del funzionamento compromessa		X	
		b) Stato di deterioramento	X		
		Stabilità compromessa; a rischio di provocare lesioni.		X	
		c) Comandi difettosi	X		
		Sicurezza del funzionamento compromessa		X	

Elemento	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
9.11.3. Equipaggiamenti speciali e di segnalazione	Esame visivo	Equipaggiamenti speciali e di segnalazione assenti		X	

- (¹) L'efficienza del freno è calcolata dividendo lo sforzo di frenatura totale raggiunto a freno azionato per il peso del veicolo o, in caso di semirimorchio, per la somma dei carichi per asse e moltiplicando poi il risultato per 100.
- (²) Le categorie di veicoli che non rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva sono incluse a scopo di orientamento.
- (³) 48 % per i veicoli non muniti di ABS o omologati anteriormente al 1° ottobre 1991
- (⁴) 45 % per i veicoli immatricolati successivamente al 1988 o alla data specificata nei requisiti, a seconda di quale data sia posteriore.
- (⁵) 43 % per i semirimorchi e i rimorchi immatricolati successivamente al 1988 o alla data indicata nei requisiti, a seconda di quale data sia posteriore.
- (⁶) 2,2 m/s² per i veicoli delle categorie N₁, N₂ e N₃.
- (⁷) Omologati a norma della direttiva 70/220/CEE, della tabella 1 dell'allegato I del regolamento (CE) n. 715/2007 (EUR 5), della direttiva 88/77/CEE e della direttiva 2005/55/CE.
- (⁸) Omologati secondo l'allegato I, tabella 2 (EUR 6) del regolamento (CE) n. 715/2007 e il regolamento (CE) n. 595/2009 (euro VI).
- (⁹) Omologati secondo la direttiva 70/220/CEE, il regolamento (CE) n. 715/2007 (EUR 5), la direttiva 88/77/CEE e la direttiva 2005/55/CE.
- (¹⁰) Omologati secondo i valori limite di cui alla riga B della tabella della sezione 5.3.1.4 dell'allegato I della direttiva 70/220/CEE; alla riga B1, B2 o C della sezione 6.2.1 dell'allegato I della direttiva 88/77/CEE, oppure immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo il 1° luglio 2008.
- (¹¹) Omologati secondo la tabella 2 dell'allegato I del regolamento (CE) n. 715/2007 (EUR 6) e secondo il regolamento (CE) n. 595/2009 (euro VI).

NOTE:

- ¹ I «requisiti» sono stabiliti attraverso l'omologazione alla data di omologazione, di prima immatricolazione o di prima messa in circolazione dei veicoli, nonché attraverso gli obblighi di ammodernamento o la legislazione nazionale del paese di immatricolazione. Questi motivi per l'esito negativo del controllo si applicano solo se è stato verificato il rispetto dei requisiti.
- ² (X) identifica elementi relativi alla condizione del veicolo e alla sua idoneità di impiego su strada ma che non sono considerati essenziali ai fini del controllo tecnico.
- ³ Per «modifica che compromette la sicurezza» si intende una modifica che incide negativamente sulla sicurezza stradale del veicolo o che ha effetti sproporzionatamente negativi sull'ambiente.
- E Per la prova di questo elemento è necessaria un'apparecchiatura specifica.

ALLEGATO III

I. Principi in materia di fissazione del carico

1. La fissazione del carico è in grado di resistere alle seguenti forze risultanti da accelerazioni/decelerazioni del veicolo:
 - in direzione di marcia: 0,8 volte il peso del carico e
 - in direzione laterale: 0,5 volte il peso del carico e
 - in direzione contraria a quella di marcia: 0,5 volte il peso del carico
 - e deve, in generale, impedire l'inclinazione o il ribaltamento del carico.
2. La distribuzione del carico tiene conto dei carichi massimi autorizzati per asse e dei carichi minimi per asse necessari entro i limiti della massa massima autorizzata del veicolo, in linea con le disposizioni legali in materia di pesi e dimensioni dei veicoli.
3. Nel fissare il carico va tenuto conto dei requisiti relativi alla resistenza di determinati componenti del veicolo, quali le pareti anteriore, laterali e posteriore, i montanti o i punti di ancoraggio, qualora tali elementi siano utilizzati per la fissazione del carico.
4. Per la fissazione del carico possono essere utilizzati, anche in combinazione tra loro, uno o più dei seguenti metodi:
 - immobilizzazione,
 - bloccaggio (locale/generale),
 - ancoraggio diretto,
 - ancoraggio per attrito.
5. Norme applicabili:

Norma	Descrizione
— EN 12195-1	Calcolo delle forze di ancoraggio
— EN 12640	Punti di ancoraggio
— EN 12642	Resistenza della struttura del veicolo
— EN 12195-2	Cinghie di tessuto di fibra chimica
— EN 12195-3	Catene di ancoraggio
— EN 12195-4	Funi di ancoraggio di acciaio
— ISO 1161, ISO 1496	Contenitore ISO
— EN 283	Casse mobili
— EN 12641	Teloni impermeabili
— EUMOS 40511	Pali Montanti
— EUMOS 40509	Imballaggio per il trasporto

II. Controllo della fissazione del carico

1. Classificazione delle carenze

Le carenze sono classificate in uno dei seguenti gruppi di carenze:

- carenza lieve: una carenza lieve si verifica quando il carico è stato fissato correttamente ma potrebbero essere opportuni consigli di prudenza,
- carenza grave: una carenza grave si verifica quando il carico non è stato fissato adeguatamente ed esiste un rischio di movimenti significativi o di ribaltamento del carico o di parti di esso,
- carenza pericolosa: una carenza pericolosa si verifica quando la sicurezza stradale è minacciata direttamente da un rischio di caduta del carico o di parti di esso o da un pericolo derivante direttamente dal carico o da un pericolo immediato per le persone.

In presenza di più carenze, il trasporto è classificato nel gruppo di carenze di maggiore gravità. Qualora si verificano più carenze di cui si prevede che i loro effetti combinati debbano intensificarsi a vicenda, il trasporto è classificato nel gruppo di carenze di livello superiore.

2. Metodi di controllo

Il metodo di controllo consiste in un esame visivo dell'utilizzazione corretta di procedimenti appropriati in misura adeguata per fissare il carico e/o nella misurazione delle forze di tensione, nel calcolo dell'efficienza della fissazione e nel controllo di certificati, se del caso.

3. Valutazione delle carenze

La tabella 1 riporta le regole che possono essere applicate durante un controllo della fissazione del carico per determinare se il trasporto avvenga in condizioni accettabili.

La categorizzazione delle carenze è determinata, caso per caso, sulla base delle classificazioni di cui al presente capo, sezione 1.

I valori riportati nella tabella 1 hanno carattere indicativo e dovrebbero essere considerati come linee guida per determinare la categoria di una data carenza in funzione delle circostanze specifiche, in particolare secondo il carattere del carico, e a discrezione dell'ispettore.

In caso di trasporto che rientri nell'ambito di applicazione della direttiva 95/50/CE del Consiglio ⁽¹⁾, possono essere applicate prescrizioni più specifiche.

Tabella 1

Elemento	Carenze	Valutazione delle carenze		
		Lieve	Grave	Pericolosa
A	L'imballaggio per il trasporto non consente un'adeguata fissazione del carico	A discrezione dell'ispettore		
B	Una o più unità di carico non sono posizionate correttamente	A discrezione dell'ispettore		
C	Il veicolo non è adatto al suo carico (carenza diversa da quelle elencate al punto 10)	A discrezione dell'ispettore		
D	Difetti evidenti della sovrastruttura del veicolo (carenza diversa da quelle elencate al punto 10)	A discrezione dell'ispettore		
10	Idoneità del veicolo			

⁽¹⁾ Direttiva 95/50/CE del Consiglio, del 6 ottobre 1995, sull'adozione di procedure uniformi in materia di controllo dei trasporti su strada di merci pericolose (GU L 249 del 17.10.1995, pag. 35).

Elemento	Carenze	Valutazione delle carenze		
		Lieve	Grave	Pericolosa
10.1	Parete anteriore (se utilizzata per la fissazione del carico)			
10.1.1	Pezzo danneggiato dalla ruggine o deformato		x	
	Pezzo incrinato che mette a rischio l'integrità del compartimento di carico			x
10.1.2	Resistenza insufficiente (certificato o etichetta, se applicabile)		x	
	Altezza insufficiente per il carico trasportato			x
10.2.	Pareti laterali (se utilizzate per la fissazione del carico)			
10.2.1.	Pezzo danneggiato dalla ruggine, deformato, con cerniere e serrature in condizioni insoddisfacenti		x	
	Pezzo incrinato; cerniere o serrature mancanti o non funzionanti			x
10.2.2.	Resistenza insufficiente dell'appoggio (certificato o etichetta, se applicabile)		x	
	Altezza insufficiente per il carico trasportato			x
10.2.3.	Pannelli delle pareti laterali in cattivo stato		x	
	Pezzo incrinato			x
10.3.	Parete posteriore (se utilizzata per la fissazione del carico)			
10.3.1.	Pezzo danneggiato dalla ruggine, deformato, con cerniere e serrature in condizioni insoddisfacenti		x	
	Pezzo incrinato; cerniere o serrature mancanti o non funzionanti			x
10.3.2.	Resistenza insufficiente (certificato o etichetta, se applicabile)		x	
	Altezza insufficiente per il carico trasportato			x
10.4.	Montanti (se utilizzati per la fissazione del carico)			
10.4.1.	Pezzo danneggiato dalla ruggine o deformato o fissato male al veicolo		x	
	Pezzo incrinato; fissazione al veicolo instabile			x
10.4.2.	Resistenza insufficiente o progettazione inadeguata		x	
	Altezza insufficiente per il carico trasportato			x
10.5.	Punti di ancoraggio (se utilizzati per la fissazione del carico)			
10.5.1.	Stato insoddisfacente o progettazione inadeguata		x	
	Non in grado di sopportare le forze di ancoraggio richieste			x

Elemento	Carenze	Valutazione delle carenze		
		Lieve	Grave	Pericolosa
10.5.2.	Numero insufficiente Numero insufficiente per sopportare le forze di ancoraggio richieste		x	x
10.6.	Strutture speciali obbligatorie (se utilizzate per la fissazione del carico)			
10.6.1.	Stato insoddisfacente, danneggiato Pezzo incrinato; non in grado di sopportare tensioni di ritenuta		x	x
10.6.2.	Non adatte al trasporto di merci Mancanti		x	x
10.7.	Pavimento (se utilizzato per la fissazione del carico)			
10.7.1.	Stato insoddisfacente, danneggiato Pezzo incrinato; non in grado di sopportare il carico		x	x
10.7.2.	Classificazione di carico insufficiente Non in grado di sopportare il carico		x	x
20	Metodi di ritenuta			
20.1.	Immobilizzazione, bloccaggio e ancoraggio diretto			
20.1.1	Fissaggio diretto del carico (bloccaggio)			
20.1.1.1	Distanza eccessiva dalla parete anteriore, se utilizzata per il fissaggio diretto del carico Superiore a 15 cm e pericolo di perforazione della parete		x	x
20.1.1.2.	Distanza eccessiva dalla parete laterale, se utilizzata per il fissaggio diretto del carico Superiore a 15 cm e pericolo di perforazione della parete		x	x
20.1.1.3.	Distanza eccessiva dalla parete posteriore, se utilizzata per il fissaggio diretto del carico Superiore a 15 cm e pericolo di perforazione della parete		x	x
20.1.2.	Dispositivi di fissazione quali barre di ancoraggio, travi di bloccaggio, sbarre e zeppe; anteriori, laterali e posteriori			
20.1.2.1.	Fissaggio inadeguato al veicolo Fissaggio insufficiente Non in grado di sopportare forze di ritenuta, allentati	x	x	x

Elemento	Carenze	Valutazione delle carenze		
		Lieve	Grave	Pericolosa
20.1.2.2.	Fissazione inadeguata	x		
	Fissazione insufficiente		x	
	Del tutto inefficace			x
20.1.2.3.	Parziale inadeguatezza delle attrezzature di fissazione		x	
	Totale inadeguatezza delle attrezzature di fissazione			x
20.1.2.4.	Metodo prescelto di fissazione dell'imballaggio parzialmente inadeguato		x	
	Il metodo prescelto è del tutto inadeguato			x
20.1.3	Fissazione diretta con reti e teli			
20.1.3.1.	Stato delle reti e dei teli (etichetta mancante o danneggiata ma dispositivo tuttora in buono stato)	x		
	Dispositivi di ritenuta del carico danneggiati		x	
	Dispositivi di ritenuta del carico gravemente deteriorati e non più idonei all'utilizzazione			x
20.1.3.2.	Resistenza insufficiente di reti e teli		x	
	In grado di sopportare meno di 2/3 delle forze di ritenuta richieste			x
20.1.3.3.	Fissaggio insufficiente di reti e teli		x	
	Fissaggio in grado di sopportare meno di 2/3 delle forze di ritenuta richieste			x
20.1.3.4.	Reti e teli parzialmente inadeguati alla fissazione delle merci		x	
	Del tutto inadeguati			x
20.1.4.	Separazione e riempimento delle unità di carico o degli spazi liberi			
20.1.4.1.	Inadeguatezza dell'unità di separazione e riempimento		x	
	Separazione o spazi liberi eccessivi			x
20.1.5.	Ancoraggio diretto (orizzontale, trasversale, diagonale, ad anello e antirimbalzo)			
20.1.5.1.	Forze di fissazione richieste inadeguate		x	
	Meno di 2/3 della forza richiesta			x
20.2.	Fissazione anti-atrito			
20.2.1.	Ottenimento della forza di fissazione richiesta			

Elemento	Carenze	Valutazione delle carenze		
		Lieve	Grave	Pericolosa
20.2.1.1.	Forze di fissazione richieste inadeguate Meno di 2/3 della forza richiesta		x	x
20.3.	Dispositivi di ritenuta del carico utilizzati			
20.3.1	Inadeguatezza dei dispositivi di ritenuta del carico Dispositivo del tutto inadeguato		x	x
20.3.2.	Etichetta (per esempio targa/fascia) mancante ma dispositivo tuttora in buono stato Etichetta (per esempio targa/fascia) mancante e dispositivo fortemente deteriorato	x	x	
20.3.3.	Dispositivi di ritenuta del carico danneggiati Dispositivi di ritenuta del carico gravemente deteriorati e non più idonei all'utilizzazione		x	x
20.3.4.	Verricelli di ancoraggio usati in modo scorretto Verricelli di ancoraggio difettosi		x	x
20.3.5.	Uso scorretto della ritenuta del carico (per esempio assenza di protezione dei bordi) Uso difettoso dei dispositivi di ritenuta del carico (per esempio nodi)		x	x
20.3.6.	Fissaggio dei dispositivi di ritenuta del carico inadeguato Meno di 2/3 della forza richiesta		x	x
20.4.	Attrezzature supplementari (per esempio tappeti anti-slittamento, protettori di spigoli, rivestimenti per spigoli)			
20.4.1.	Uso di attrezzature inadeguate Uso di attrezzature scorrette o difettose Uso di attrezzature del tutto inadeguate	x	x	x
20.5.	Trasporto di materiale alla rinfusa e di materiale leggero e sfuso			
20.5.1.	Materiale alla rinfusa asportato dal vento durante l'uso del veicolo su strada con rischio di distrarre i conducenti di altri veicoli Pericolo per la circolazione		x	x
20.5.2.	Materiale alla rinfusa non adeguatamente fissato Caduta del carico con pericolo per la circolazione		x	x

Elemento	Carenze	Valutazione delle carenze		
		Lieve	Grave	Pericolosa
20.5.3.	Assenza di copertura per le merci leggere		x	
	Caduta del carico con pericolo per la circolazione			x
20.6.	Trasporto di legname tondo			
20.6.1.	Il materiale trasportato (tronchi) è parzialmente fissato male			x
20.6.2.	Forze di fissazione dell'unità di carico inadeguate		x	
	Meno di 2/3 della forza richiesta			x
30	Carico interamente non fissato			x

ALLEGATO IV

(recto)

MODELLO PIÙ DETTAGLIATO DI RELAZIONE DI CONTROLLO TECNICO SU STRADA CONTENENTE UN ELENCO DEGLI ELEMENTI OGGETTO DI CONTROLLO

1. Luogo del controllo tecnico su strada
2. Data
3. Ora
4. Segno distintivo del paese e numero di immatricolazione del veicolo
5. Numero di identificazione del veicolo/VIN
6. Categoria di veicolo
 - (a) $N_2^{(a)}$ (da 3,5 a 12 t) ☐
 - (b) $N_3^{(a)}$ (più di 12 t) ☐
 - (c) $O_3^{(a)}$ (da 3,5 a 10 t) ☐
 - (d) $O_4^{(a)}$ (più di 10 t) ☐
 - (e) $M_2^{(a)}$ [> 9 sedili^(b) fino a 5 t] ☐
 - (f) $M_3^{(a)}$ [> 9 sedili^(b) più di 5 t] ☐
 - (g) T5 ☐
 - (h) Altre categorie di veicoli: ☐
(precisare)
7. Lettura del contachilometri al momento del controllo
8. Impresa che effettua il trasporto
 - a) Nome e indirizzo
.....
 - b) Numero della licenza comunitaria^(c) [regolamenti (CE) n. 1072/2009 e (CE) n. 1073/2009]
9. Nominativo del conducente

10. Elementi controllati

	Verificato ^(d)	Non conforme ^(e)
0) identificazione ^(f)	☐	☐
1) dispositivo di frenatura ^(f)	☐	☐
2) sterzo ^(f)	☐	☐
3) visibilità ^(f)	☐	☐
4) impianto elettrico e circuito elettrico ^(f)	☐	☐
5) assi, ruote, pneumatici, sospensioni ^(f)	☐	☐
6) telaio ed elementi fissati al telaio ^(f)	☐	☐
7) altre dotazioni, compreso il tachigrafo e il limitatore di velocità ^(f)	☐	☐
8) effetti nocivi tra cui emissioni e fuoriuscita di combustibile e/o olio ^(f)	☐	☐
9) controlli supplementari per veicoli delle categorie M ₂ e M ₃ ^(f)	☐	☐
10) fissazione del carico ^(f)	☐	☐

11. Risultato del controllo:

Conforme	☐
Non conforme	☐
Divieto o limitazione dell'utilizzazione del veicolo, che presenta carenze pericolose	☐

12. Varie/osservazioni:

13. Autorità/funziionario o ispettore che ha effettuato il controllo

Firma:

Autorità competente/funziionario o ispettore
che ha effettuato il controllo

Conducente

.....

Note:

(a) Categoria del veicolo ai sensi dell'articolo 2 della direttiva 2014/47/UE.

(b) Numero di sedili compreso quello del conducente (punto S.1 della carta di circolazione).

(c) Se disponibile.

(d) «Verificato» significa che sono stati controllati uno o alcuni degli elementi di questo gruppo, elencati negli allegati II o III della direttiva 2014/47/UE, e che non sono state riscontrate carenze o sono state riscontrate solo carenze lievi.

(e) Elementi non conformi con carenze gravi o pericolose indicate sul retro.

(f) Metodi per la prova e la valutazione dei difetti in conformità agli allegati II o III della direttiva 2014/47/UE.

(verso)

0.	IDENTIFICAZIONE DEL VEICOLO	1.1.17.	Correttore automatico di frenatura in funzione del carico	2.2.	Volante, colonna di sterzo e barra	4.4.2.	Accensione
0.1.	Targa d'immatricolazione	1.1.18.	Dispositivi e indicatori di regolazione	2.2.1.	Stato del volante	4.4.3.	Osservanza delle prescrizioni
0.2.	Numero di identificazione del veicolo/ del telaio/di serie	1.1.19.	Sistema ausiliario di frenatura (se installato o necessario)	2.2.2.	Colonna di sterzo e stabilizzatori dello sterzo	4.4.4.	Frequenza di lampeggiamento
1.	IMPIANTO DI FRENATURA	1.1.20.	Azionamento automatico dei freni del rimorchio	2.3.	Gioco dello sterzo	4.5.	Proiettore fendinebbia anteriore e faro antinebbia posteriore
1.1.	Stato meccanico e funzionamento	1.1.21.	Sistema di frenatura completo	2.4.	Assetto delle ruote	4.5.1.	Stato e funzionamento
1.1.1.	Pedale/leva del freno	1.1.22.	Connessioni di prova	2.5.	Asse sterzante del rimorchio	4.5.2.	Regolazione
1.1.2.	Condizione e corsa del pedale del dispositivo di frenatura	1.1.23.	Freno a inerzia	2.6.	Servosterzo elettrico (EPS)	4.5.3.	Accensione
1.1.3.	Pompa a vuoto o compressore e serbatoi	1.2.	Prestazioni ed efficienza del freno	3.	VISIBILITÀ	4.5.4.	Osservanza delle prescrizioni
1.1.4.	Manometro o indicatore di pressione	1.2.1.	Prestazioni	3.1.	Campo di visibilità	4.6.	Fari di retromarcia
1.1.5.	Valvola di controllo del freno a mano	1.2.2.	Efficienza	3.2.	Stato dei vetri	4.6.1.	Stato e funzionamento
1.1.6.	Freno di stazionamento, leva di comando, dispositivo di bloccaggio, freno di stazionamento elettronico	1.3.	Prestazioni ed efficienza della frenatura di soccorso (emergenza)	3.3.	Retrovisori	4.6.2.	Osservanza delle prescrizioni
1.1.7.	Valvole di frenatura (valvole di fondo, valvole di scarico, regolatori di pressione)	1.3.1.	Prestazioni	3.4.	Spazzole tergicristallo	4.6.3.	Accensione
1.1.8.	Giunti mobili di accoppiamento per freni di rimorchio (elettrici e pneumatici)	1.3.2.	Efficienza	3.5.	Lavacrystalli	4.7.	Dispositivo di illuminazione della targa posteriore
1.1.9.	Accumulatore o serbatoio di pressione	1.4.	Prestazioni ed efficienza del freno a mano (di stazionamento)	3.6.	Sistema antiappannamento	4.7.1.	Stato e funzionamento
1.1.10.	Dispositivo servofreno, cilindro principale del freno (sistemi idraulici)	1.4.1.	Prestazioni	4.	LUCI, RIFLETTORI E CIRCUITO ELETTRICO	4.7.2.	Osservanza delle prescrizioni
1.1.11.	Condotti rigidi dei freni	1.4.2.	Efficienza	4.1.	Fari	4.8.	Catarifrangenti, evidenziatori e targhette marcatrici posteriori
1.1.12.	Tubi flessibili dei freni	1.5.	Prestazioni del sistema frenante elettronico	4.1.1.	Stato e funzionamento	4.8.1.	Stato
1.1.13.	Guarnizioni e pastiglie per freni	1.6.	Sistema antibloccaggio (ABS)	4.1.2.	Regolazione	4.8.2.	Osservanza delle prescrizioni
1.1.14.	Tamburi dei freni, dischi dei freni	1.7.	Sistema di frenatura elettronica (EBS)	4.1.3.	Accensione	4.9.	Spie obbligatorie per l'impianto elettrico
1.1.15.	Cavi dei freni, tiranteria	1.8.	Liquido del freno	4.1.4.	Osservanza delle prescrizioni	4.9.1.	Stato e funzionamento
1.1.16.	Cilindri dei freni (compresi i freni a molla e a cilindri idraulici)	2.	STERZO	4.1.5.	Sistemi per regolare l'inclinazione	4.9.2.	Osservanza delle prescrizioni
		2.1.	Stato meccanico	4.1.6.	Dispositivo tergifari	4.10.	Collegamenti elettrici tra il veicolo trainante e il rimorchio o il semirimorchio
		2.1.1.	Stato dello sterzo	4.2.	Luci di posizione anteriori e posteriori, luci laterali, luci d'ingombro e luci di marcia diurna	4.11.	Circuito elettrico
		2.1.2.	Fissaggio dell'alloggiamento della scatola dello sterzo	4.2.1.	Stato e funzionamento	4.12.	Fari e riflettori non obbligatori
		2.1.3.	Stato degli organi di sterzo	4.2.2.	Accensione	4.13.	Batteria
		2.1.4.	Azionamento degli organi di sterzo	4.2.3.	Osservanza delle prescrizioni		
		2.1.5.	Servosterzo	4.3.	Luci di arresto		
				4.3.1.	Stato e funzionamento		
				4.3.2.	Accensione		
				4.3.3.	Osservanza delle prescrizioni		
				4.4.	Indicatori luminosi di direzione e di emergenza		
				4.4.1.	Stato e funzionamento		

5.	ASSI, RUOTE, PNEUMATICI E SOSPENSIONI	6.1.7.	Trasmissione	7.5.	Cassetta di pronto soccorso	9.1.	Porte
5.1.	Assi	6.1.8.	Castelli motore	7.6.	Cunei da ruota (zeppe)	9.1.1.	Porte di entrata e di uscita
5.1.1.	Assi	6.1.9.	Prestazioni del motore	7.7.	Segnalatore acustico	9.1.2.	Uscite di emergenza
5.1.2.	Fuselli	6.2.	Cabina e carrozzeria	7.8.	Tachimetro	9.2.	Sistema di antiappannamento e di sbrinamento
5.1.3.	Cuscinetti delle ruote	6.2.1.	Stato	7.9.	Tachigrafo	9.3.	Sistemi di aerazione e di riscaldamento
5.2.	Ruote e pneumatici	6.2.2.	Fissaggio	7.10.	Limitatore di velocità	9.4.	Sedili
5.2.1.	Mozzo della ruota	6.2.3.	Porte e serrature	7.11.	Contachilometri	9.4.1.	Sedili dei passeggeri
5.2.2.	Ruote	6.2.4.	Pavimento	7.12.	Controllo elettronico della stabilità (ESC)	9.4.2.	Sedile del conducente
5.2.3.	Pneumatici	6.2.5.	Sedile del conducente	8.	EFFETTI NOCIVI	9.5.	Illuminazione interna e indicazioni dei percorsi
5.3.	Sistema di sospensioni	6.2.6.	Altri sedili	8.1.	Sistema di protezione dal rumore	9.6.	Corridoi, spazi per passeggeri in piedi
5.3.1.	Molle e stabilizzatori	6.2.7.	Comandi di guida	8.2.	Emissioni di gas di scarico	9.7.	Scale e gradini
5.3.2.	Ammortizzatori	6.2.8.	Gradini della cabina	8.2.1.	Emissioni dei motori ad accensione comandata	9.8.	Sistema di comunicazione con i passeggeri
5.3.3.	Tubi di torsione, puntoni articolati, forcelle e bracci della sospensione	6.2.9.	Altri dispositivi e attrezzature interne ed esterne	8.2.1.1.	Sistema di controllo delle emissioni di gas di scarico	9.9.	Indicazioni scritte
5.3.4.	Attacchi sospensioni	6.2.10.	Parafanghi (ali), dispositivi antispruzzi	8.2.1.2.	Emissioni gassose	9.10.	Requisiti relativi al trasporto di bambini
5.3.5.	Sospensioni pneumatiche	7.	ALTRI EQUIPAGGIAMENTI	8.2.2.	Emissioni dei motori ad accensione spontanea	9.10.1.	Porte
6.	TELAIO ED ELEMENTI FISSATI AL TELAI	7.1.	Cinture di sicurezza/fibbie e sistemi di ritenuta	8.2.2.1.	Sistema di controllo delle emissioni di gas di scarico	9.10.2.	Equipaggiamenti speciali e di segnalazione
6.1.	Telaio o cassone ed elementi fissati al telaio	7.1.1.	Sicurezza di montaggio di cinture di sicurezza/fibbie	8.2.2.2.	Opacità	9.11.	Requisiti relativi al trasporto di persone con ridotta capacità motoria
6.1.1.	Stato generale	7.1.2.	Stato delle cinture di sicurezza/fibbie	8.4.	Altri elementi relativi all'ambiente	9.11.1.	Porte, rampe e sollevatori
6.1.2.	Tubi di scappamento e silenziatori	7.1.3.	Limitatore di carico della cintura di sicurezza	8.4.1.	Perdite di liquidi	9.11.2.	Sistemi di ritenuta delle sedie a rotelle
6.1.3.	Serbatoi e tubi per carburante (tra cui serbatoio e tubi del carburante di riscaldamento)	7.1.4.	Pretensionatori per le cinture di sicurezza	9.	CONTROLLI SUPPLEMENTARI PER VEICOLI DELLE CATEGORIE M₂ E M₃ ADIBITI AL TRASPORTO DI PASSEGGERI	9.11.3.	Equipaggiamenti speciali e di segnalazione
6.1.4.	Paraurti, protezioni laterali e dispositivi posteriori antincastro	7.1.5.	Airbag				
6.1.5.	Supporto della ruota di scorta	7.1.6.	Sistemi SRS				
6.1.6.	Dispositivo meccanico di accoppiamento e rimorchio	7.2.	Estintori				
		7.3.	Serrature e dispositivi antifurto				
		7.4.	Triangolo di segnalazione				

ALLEGATO V

MODELLO PER LE RELAZIONI ALLA COMMISSIONE

Il modello è redatto in formato elaborabile elettronicamente e trasmesso per via elettronica mediante software comune di ufficio.

Ciascuno Stato membro presenta:

- una singola tabella riassuntiva; e
- per ciascun paese di immatricolazione di veicoli sottoposti a un controllo più approfondito, una tabella dettagliata distinta contenente informazioni sulle carenze controllate e rilevate per ciascuna categoria di veicolo.

Categoria veicolo:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Altre categorie (facoltativo)		Totale	
	Paese di immatricolazione	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi ⁽¹⁾	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	
Armenia																		
Azerbaijani																		
Belarus																		
Bosnia-Herzegovina																		
Georgia																		
Kazakhstan																		
Liechtenstein																		
Principality of Monaco																		
Montenegro																		
Norway																		
Republic of Moldova																		
Russian Federation																		
San Marino																		
Serbia																		
Switzerland																		
Tajikistan																		
Turkey																		

Categoria veicolo: Paese di immatricolazione	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Altre categorie (facoltativo)		Totale	
	Numero di veicoli control- lati	Numero di veicoli non confor- mi ⁽¹⁾	Numero di veicoli control- lati	Numero di veicoli non confor- mi	Numero di veicoli control- lati	Numero di veicoli non confor- mi	Numero di veicoli control- lati	Numero di veicoli non confor- mi	Numero di veicoli control- lati	Numero di veicoli non confor- mi	Numero di veicoli control- lati	Numero di veicoli non confor- mi	Numero di veicoli control- lati	Numero di veicoli non confor- mi	Numero di veicoli control- lati	Numero di veicoli non confor- mi	Numero di veicoli control- lati	Numero di veicoli non confor- mi
Turkmenistan																		
Ucraina																		
Uzbekistan																		
Ex Repubblica iugo- slava di Macedonia																		
Altri paesi terzi (precisare)																		

(¹) Veicoli non conformi con carenze gravi o pericolose ai sensi dell'allegato IV.

L 127/216

IT

Gazzetta ufficiale dell'Unione europea

PERIODO: dal 01/anno [x] al 12/anno [x+1]

29.4.2014

[illegible]

Dettaglio dei difetti

[illegible]

[illegible]

Categoria di veicolo:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Altre categorie (facoltativo)		Totale	
	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi ⁽¹⁾	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi
	Verificato	Non conforme	Verificato	Non conforme	Verificato	Non conforme	Verificato	Non conforme	Verificato	Non conforme	Verificato	Non conforme	Verificato	Non conforme	Verificato	Non conforme	Verificato	Non conforme
3.1																		
3.2																		
...																		
20.6.2																		
30																		
Numero complessivo di non conformità																		

⁽¹⁾ Veicoli non conformi con carenze gravi o pericolose ai sensi dell'allegato IV.

ISSN 1977-0707 (edizione elettronica)
ISSN 1725-258X (edizione cartacea)



Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea
2985 Lussemburgo
LUSSEMBURGO

IT