

Bruxelles, 27 novembre 2025
(OR. en)

15613/25

**Fascicolo interistituzionale:
2025/0097 (COD)**

**TRANS 557
CODEC 1852
ENV 1240
MI 922**

NOTA

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Consiglio
n. doc. prec.:	14625/25
n. doc. Comm.:	8255/25
Oggetto:	Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2014/45/UE relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e la direttiva 2014/47/UE relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione - Orientamento generale

I. INTRODUZIONE

1. Il 24 aprile 2025 la Commissione ha presentato due proposte legislative volte a rivedere il "pacchetto sui controlli tecnici" del 2014. Una proposta modifica la direttiva 2014/45/UE relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi (direttiva sui controlli tecnici periodici) e la direttiva 2014/47/UE relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione (direttiva sui controlli su strada), mentre l'altra proposta sostituisce la direttiva 1999/37/CE relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli.

2. Entrambe le proposte hanno come obiettivo generale l'ulteriore miglioramento della sicurezza stradale nell'UE, contribuendo alla mobilità sostenibile e facilitando la libera circolazione di persone e merci nell'UE. Inoltre, la proposta di modifica della direttiva sui controlli tecnici periodici e della direttiva sui controlli su strada persegue i seguenti obiettivi specifici:
- a. garantire la coerenza, l'obiettività e la qualità dei controlli tecnici integrando i progressi tecnologici, in particolare i controlli dei veicoli elettrici e dei sistemi avanzati di assistenza alla guida (ADAS), l'introduzione di nuovi metodi di controllo delle emissioni gassose (NO_x e numero di particelle) e delle emissioni acustiche e l'uso di apparecchiature di misurazione delle emissioni e del rumore sulle strade pubbliche per individuare i veicoli ad alte emissioni;
 - b. ridurre le manomissioni e migliorare l'individuazione dei veicoli difettosi che presentano un sistema di controllo delle emissioni difettoso o manomesso, nonché contachilometri manomessi; il conseguimento di tale obiettivo comporta modifiche della portata e della frequenza dei controlli periodici, modifiche delle norme in materia di controlli, nonché la creazione di un sistema di registrazione dei contachilometri;
 - c. migliorare l'archiviazione elettronica e lo scambio di dati pertinenti relativi all'identificazione e allo stato dei veicoli, così da migliorare la disponibilità di dati e facilitare il riconoscimento reciproco da parte delle autorità di contrasto.

II. LAVORI NELLE ALTRE ISTITUZIONI

3. Il Parlamento europeo ha designato la commissione per i trasporti e il turismo (TRAN) quale commissione competente per la proposta, nel cui ambito il sig. Jens GIESEKE (PPE, DE) è stato nominato relatore in data 22 settembre 2025.
4. Il Comitato economico e sociale europeo ha adottato il suo parere il 18 settembre 2025. Il Comitato europeo delle regioni ha deciso di non formulare un parere.

III. LAVORI NELL'AMBITO DEL CONSIGLIO E DEI SUOI ORGANI PREPARATORI

5. Il gruppo "Trasporti terrestri" ha avviato i lavori sulla proposta il 30 aprile 2025, durante la presidenza polacca, con una presentazione generale da parte della Commissione e una presentazione della valutazione d'impatto¹.
6. Il 5 giugno 2025, sempre durante la presidenza polacca, il Consiglio ha proceduto a uno scambio di opinioni in merito al pacchetto sui controlli tecnici. I ministri hanno accolto con favore la revisione delle direttive vigenti e l'ambizione di progredire verso una maggiore armonizzazione, digitalizzazione e modernizzazione. Nei loro interventi, vari ministri hanno altresì sottolineato la necessità di scadenze di attuazione praticabili e l'esigenza di ridurre al minimo i costi e gli oneri amministrativi.
7. La presidenza danese ha proceduto all'esame dettagliato della proposta in sede di gruppo tra luglio e novembre 2025. Sulla base delle osservazioni formulate dalle delegazioni durante le riunioni del gruppo e presentate sotto forma di osservazioni scritte, la presidenza ha preparato otto testi di compromesso.
8. Le delegazioni hanno riconosciuto i lavori preparatori intrapresi dalla Commissione, ma hanno espresso diverse preoccupazioni riguardanti i costi aggiuntivi per i proprietari dei veicoli i cui veicoli sarebbero stati sottoposti a controlli più approfonditi o più frequenti, i limiti in termini di capacità e il funzionamento efficiente dei centri di controllo e delle squadre preposte ai controlli su strada, nonché i costi per le amministrazioni (ad esempio i costi di esercizio delle nuove apparecchiature). Varie delegazioni avrebbero auspicato una maggiore considerazione sociale nella proposta nei confronti dei proprietari di automobili più datate e hanno sottolineato il fatto che le carenze tecniche delle automobili non provocano frequentemente incidenti.
9. Un'altra fonte di preoccupazione è stata la fattibilità pratica: le delegazioni hanno messo in discussione la scalabilità dei nuovi metodi di prova, di cui è stato dimostrato l'uso in condizioni di laboratorio (misurazione degli NO_x delle autovetture diesel dopo il riscaldamento del veicolo), e l'imposizione agli Stati membri di metodi non ancora sviluppati (misurazione del numero di particelle e misurazione degli NO_x delle autovetture a benzina) o non ampiamente utilizzati (misurazione delle emissioni mediante telerilevamento).

¹ La valutazione d'impatto è allegata all'altra proposta, cfr. docc. ST 8259/25 ADD da 5 a 7.

10. Tuttavia, alcune delegazioni hanno sostenuto la proposta della Commissione sul telerilevamento, mentre altre si sono espresse a favore dei nuovi controlli delle emissioni se applicati a gruppi di veicoli più limitati o solo durante i controlli su strada. Di conseguenza, è stato particolarmente difficile trovare un compromesso sui nuovi metodi di controllo delle emissioni e sul telerilevamento.
11. Le principali modifiche introdotte dalla presidenza sono le seguenti.

Direttiva sui controlli tecnici periodici

- a. Ambito di applicazione e frequenza minima dei controlli (articoli 2 e 5 dell'atto modificato): il compromesso mantiene la portata dei controlli e le frequenze minime attualmente applicate. Ciò significa che decade il passaggio proposto a controlli con cadenza annuale anziché ogni due anni dopo 10 anni come pure l'introduzione di controlli supplementari per i furgoni, e che è mantenuta l'eccezione vigente che consente di escludere i motocicli dall'ambito di applicazione ove siano applicate misure alternative.
- b. Controlli in uno Stato membro diverso dallo Stato membro di immatricolazione (articolo 4, paragrafo 4, articolo 5, paragrafo 1, ultimo comma, articolo 8, paragrafo 1 bis): il compromesso segue l'approccio della Commissione per un certificato di revisione temporaneo in un altro Stato membro, ma estende l'ambito di applicazione ai veicoli commerciali leggeri. Il compromesso rafforza la comunicazione tra gli Stati membri interessati e offre maggiore flessibilità per quanto riguarda il momento in cui effettuare il controllo tecnico periodico successivo nello Stato membro di immatricolazione.
- c. Letture del contachilometri (articolo 4 bis): la presidenza mantiene l'obbligo previsto nella proposta di istituire banche dati nazionali per le letture dei contachilometri, fornendo in tal modo uno strumento efficace per contrastare le frodi sui chilometri percorsi dal veicolo. Specifica che l'ambito di applicazione dovrebbe riguardare solo le autovetture e i veicoli commerciali leggeri. I casi di lettura obbligatoria del contachilometri e di inserimento nella banca dati sarebbero più limitati rispetto a quanto previsto dalla proposta: oltre ai centri di controllo, che devono già registrare i dati del contachilometri, accederebbero al sistema di registrazione le officine autorizzate dai costruttori di veicoli nonché i costruttori stessi per quanto riguarda i veicoli connessi. L'inserimento di ulteriori casi di lettura del contachilometri nella banca dati sarebbe a discrezione dello Stato membro.

- d. Nuovi metodi di controllo delle emissioni (articolo 6 e allegato I, punto 8.2): il compromesso mira, da un lato, a rendere i controlli tecnici periodici sufficientemente sensibili da individuare i guasti relativi alle emissioni nei veicoli moderni, che sono molto più puliti se funzionano come configurato dai costruttori, e, di conseguenza, punta a contribuire in modo significativo agli obiettivi della politica dell'UE in materia di qualità dell'aria ambiente² e all'attuazione delle nuove norme sulle emissioni dei veicoli³. A tal fine, approva in linea di principio la proposta della Commissione relativa alla misurazione del numero di particelle (PN) e degli NO_x nei centri di controllo. D'altro canto, alla luce degli ostacoli rimanenti, vale a dire la mancanza di metodi affidabili e la scalabilità pratica, il compromesso riduce la pressione immediata sulle capacità dei centri di controllo e diminuisce il rischio di dover verificare la solidità dei risultati prevedendo un'evoluzione scaglionata basata su atti di esecuzione che specificano i metodi e la portata dei controlli, cui fanno seguito scadenze di attuazione specifiche.
- e. Certificato di revisione elettronico (articolo 8): quasi tutte le delegazioni hanno sostenuto la proposta di passare a un certificato di revisione elettronico depositato nei portafogli europei di identità digitale, sebbene la persona che presenta il veicolo possa ancora chiederne una stampa. Il compromesso specifica che il rilascio dei certificati nei portafogli ha inizio quattro anni dopo l'entrata in vigore della direttiva. Il compromesso non prevede più che la copia cartacea debba essere certificata; sarebbe sufficiente poterne verificare l'autenticità mediante un codice QR.
- f. Scambio di dati e comunicazione di informazioni (articoli 16, 20 e 20 bis): le delegazioni hanno sostenuto in linea generale l'obiettivo di migliorare l'interoperabilità transfrontaliera e lo scambio di dati in tempo reale tra le autorità nazionali e, per estensione, i centri di controllo. Tuttavia, un gran numero di Stati membri non è d'accordo sul fatto che tale scambio debba basarsi esclusivamente sul sistema MOVE-HUB sviluppato dalla Commissione. Per questi motivi la presidenza ha inserito nell'articolo 16 un nuovo paragrafo che consente agli Stati membri di utilizzare le proprie applicazioni o applicazioni di terzi, compreso EUCARIS, per scambiare dati e connettersi al sistema elettronico MOVE-HUB.

² Direttiva (UE) 2024/2881 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2024, relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa (GU L, 2024/2881, 20.11.2024).

³ Le più recenti sono contenute nel regolamento (UE) 2024/1257 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 aprile 2024, sull'omologazione di veicoli a motore e motori, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, per quanto riguarda le relative emissioni e la durabilità delle batterie (Euro 7) (GU L, 2024/1257, 8.5.2024).

Il compromesso mantiene il nuovo obbligo di comunicazione (articolo 20 bis), con una portata ridotta; tale comunicazione di informazioni sarà simile a quella prevista dalla direttiva sui controlli su strada.

- g. Sistemi di sicurezza elettronici⁴, dati del costruttore (articolo 5, paragrafi 6 e 7) ed elenco degli altri elementi oggetto del controllo di cui all'allegato I, punto 3: il compromesso introduce maggiori dettagli sul flusso dei dati provenienti dai costruttori e sulla gestione dei dati, aspetti che saranno basati su atti di esecuzione. Per quanto riguarda i 62 elementi del sistema di sicurezza elettronico che, secondo la proposta della Commissione, dovrebbero ora essere sottoposti al controllo, il compromesso ne fa rientrare una parte in altri elementi da sottoporre al controllo già esistenti, ne rende volontari una seconda parte e ne sopprime una terza parte.

Su richiesta delle delegazioni, sono stati aggiunti due elementi da sottoporre al controllo. In primo luogo, è stato previsto un collegamento volontario tra i controlli tecnici ed eventuali campagne di richiamo dei veicoli, con l'obiettivo di migliorare gli esiti delle campagne di richiamo che hanno forte attinenza con la sicurezza e la salute (punto 0.3); in secondo luogo, è stato introdotto il controllo dei sistemi di allarme e antincendio (punto 9.13).

Direttiva sui controlli su strada

- a. Ambito di applicazione (articolo 2 dell'atto modificato): il compromesso sostiene l'estensione dell'ambito di applicazione del sistema di controlli su strada ai veicoli commerciali leggeri di categoria N₁. Tenta altresì di rispondere alle forti preoccupazioni sollevate da alcune delegazioni, consentendo da un lato l'esclusione di detti veicoli dall'ambito di applicazione nel caso in cui siano soggetti a controlli tecnici periodici dopo due anni e successivamente ogni anno e, dall'altro, modificando l'obiettivo in termini di copertura della flotta di cui all'articolo 5.
- b. Telerilevamento (articoli 4 bis e 21 della proposta, articolo 9 bis e articolo 18, paragrafo 3, del compromesso): il compromesso stabilisce il concetto di telerilevamento come misura volontaria, da sottoporre a riesame dopo l'acquisizione di ulteriore esperienza pratica. Per facilitare il follow-up transfrontaliero dopo l'individuazione di emissioni elevate da un determinato veicolo, la Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscano valori soglia per tale cooperazione transfrontaliera.

⁴ Questa tematica è stata rinominata "Sistemi avanzati di assistenza alla guida e altri sistemi rilevanti ai fini della sicurezza".

- c. Percentuale di veicoli da sottoporre a un controllo su strada iniziale (articolo 5): il compromesso segue la proposta di stabilire obiettivi in termini di percentuale della flotta sottoposta al controllo a livello di ciascuno Stato membro, anziché un obiettivo a livello dell'Unione, nonché di stabilire un nuovo obiettivo per i controlli dei veicoli commerciali leggeri di categoria N₁. Quest'ultimo obiettivo è fissato in relazione (10 %) al numero totale di controlli dei veicoli commerciali pesanti, a differenza del valore proposto dalla Commissione, pari al 2 % del numero di veicoli commerciali leggeri immatricolati ogni anno.
- d. Controllo della fissazione del carico (articolo 10, paragrafo 1, lettera c), e articolo 13): il compromesso rispecchia il parere della maggioranza delle delegazioni secondo cui l'obbligo di sottoporre al controllo può riferirsi solo al controllo tecnico su strada iniziale, poiché non vi sono risorse sufficienti per effettuare un controllo approfondito della fissazione del carico su ogni veicolo oggetto di un controllo. Pertanto, la necessità di procedere a un controllo approfondito sarà ancora basata sul giudizio dell'ispettore a seguito della valutazione visiva obbligatoria della fissazione del carico.
- e. Scambio di dati e elaborazione di relazioni (articoli 18 bis e 20): il compromesso prevede lo scambio di dati in linea con la proposta di direttiva sui controlli tecnici periodici e l'elaborazione di relazioni vicine alla proposta della Commissione e alla prassi attuale.
- f. Contenuti e metodi del controllo approfondito (articoli 10 e 11, allegato II): laddove i possibili elementi oggetto del controllo durante i controlli su strada approfonditi coincidono con quelli pertinenti per i controlli tecnici periodici, le modifiche proposte dalla presidenza sono identiche a quelle proposte per la direttiva sui controlli tecnici periodici. Sono state tuttavia apportate due modifiche: in primo luogo, il compromesso chiarisce, nell'articolo 10, paragrafo 1, che il metodo standard del controllo su strada iniziale è l'esame visivo, che può essere integrato dall'uso di apparecchiature specifiche; in secondo luogo, per quanto riguarda la misurazione delle emissioni di NO_x dei motori diesel, il compromesso suggerisce che la misurazione durante i controlli su strada dovrebbe essere effettuata entro il termine di recepimento di tre anni, considerando che il problema del preconditionamento del veicolo non è pertinente quando il motore è riscaldato prima della prova. Il considerando 15 bis chiarisce che, nel caso in cui lo Stato membro si avvalga di centri di controllo tecnico per il controllo approfondito, per l'effettuazione di detto controllo approfondito è necessario che siano stati introdotti i metodi di controllo pertinenti in tali centri di controllo a seguito dell'adozione di atti di esecuzione. In linea con l'approccio al telerilevamento, il compromesso ha aggiunto il telerilevamento come metodo alternativo, da confermare con procedure standard di prova (voci 8.1.1 e da 8.2.2.2 a 8.2.3.3).

Recepimento (articolo 3 dell'atto modificativo)

12. Tenendo presente la natura ambiziosa e complessa delle prescrizioni introdotte dalle revisioni proposte, molti Stati membri hanno chiesto un periodo di recepimento più lungo, che è stato quindi esteso a tre anni nel compromesso. Per gli elementi che presentano particolari difficoltà sul piano dell'attuazione sono previste fasi di attuazione specifiche in seguito all'adozione di atti di esecuzione (cfr. il punto 11, lettera d, più sopra per quanto riguarda i controlli delle emissioni e l'articolo 8 della direttiva sui controlli tecnici periodici per quanto riguarda il rilascio di certificati di revisione elettronici).
13. Nella riunione del gruppo del 13 novembre 2025, le delegazioni hanno sostenuto in linea generale il compromesso della presidenza⁵ in vista di un orientamento generale, tuttavia alcune hanno chiesto ulteriori chiarimenti o modifiche aggiuntive. La Commissione ha riconosciuto i lavori tecnici intrapresi dalla presidenza, ma ha sottolineato come nel compromesso vari elementi di riforma che la Commissione considera della massima importanza siano stati ridotti in termini di portata o ambizione oppure soppressi. La Commissione si è riservata di prendere posizione, anche in merito alla selezione nel conferimento di poteri per gli atti delegati e di esecuzione.
14. Nella riunione del 21 novembre il Comitato dei rappresentanti permanenti ha approvato a larga maggioranza il compromesso presentato nell'allegato e nell'addendum 1⁶ alla presente nota. Alcune delegazioni hanno ribadito le forti preoccupazioni che ancora nutrono in merito alla complessità e agli oneri amministrativi e tecnici.

IV. CONCLUSIONI

15. Alla luce di quanto precede si invita il Consiglio "Trasporti, telecomunicazioni e energia" a concordare un orientamento generale nella sessione del 4 dicembre 2025.

⁵ Docc. ST 14625/25 + ADD 1 REV 1.

⁶ Identico al testo contenuto nei documenti ST 14625/25 + ADD 1 REV 1, fatta eccezione per alcune correzioni linguistiche.

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica la direttiva 2014/45/UE relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e la direttiva 2014/47/UE relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione

(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, 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 europeo⁷,
visto il parere del Comitato delle regioni⁸,
deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,
considerando quanto segue:

⁷ GU C [...], [...], pag. [...].

⁸ GU C [...], [...], pag. [...].

- (1) Le disposizioni relative ai controlli tecnici fanno parte della legislazione dell'Unione da decenni. Esse sono tuttavia oggetto di un'armonizzazione graduale. A tal fine il diritto dell'Unione è stato riveduto da ultimo nel 2014 con il "pacchetto sui controlli tecnici"⁹. Per migliorare l'applicazione, revisioni consecutive di tali norme hanno gradualmente ampliato l'ambito di applicazione relativo ai veicoli da sottoporre a prova e quello delle norme armonizzate, comprese quelle in materia di controlli su strada e ai documenti di immatricolazione dei veicoli. Tali revisioni hanno specificato e aggiornato i metodi e le procedure di prova e i relativi documenti necessari al fine di rispecchiare il progresso tecnologico.
- (2) La direttiva 2014/45/UE stabilisce il contenuto minimo e la frequenza dei controlli per ciascuna categoria di veicoli, fatta eccezione per i motocicli, per i quali gli Stati membri dispongono di una discrezionalità più ampia. Tale direttiva stabilisce inoltre requisiti minimi per l'indipendenza dei centri di controllo e la formazione degli ispettori, le attrezzature di controllo e il contenuto del certificato di revisione. La validità di tale certificato, così come qualsiasi altra prova dei controlli, deve essere riconosciuta dagli Stati membri ai fini della libera circolazione e della reimmatricolazione di un veicolo già immatricolato in un altro Stato membro.

⁹ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>); 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 (GU L 127 del 29.4.2014, pag. 134, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/47/oj>) e 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 (GU L 127 del 29.4.2014, pag. 129, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/46/oj>).

- (3) La direttiva 2014/47/UE integra la direttiva 2014/45/UE imponendo agli Stati membri di effettuare controlli su strada sui veicoli commerciali pesanti di peso superiore a 3,5 tonnellate, compresi autobus, autocarri e loro rimorchi, al fine di sottoporre al controllo ogni anno il 5 % del parco veicoli dell'Unione. Tali controlli comprendono un controllo su strada iniziale e, laddove l'ispettore lo ritenga necessario, un controllo tecnico su strada più approfondito. Gli elementi sottoposti a prova durante le ispezioni dettagliate sono gli stessi di quelli sottoposti a prova durante i controlli tecnici periodici e possono comprendere anche il controllo della fissazione del carico. Qualora durante un controllo su strada sia riscontrata una carenza grave o pericolosa, lo Stato membro in cui ha avuto luogo il controllo è tenuto a notificarlo allo Stato membro di immatricolazione al fine di imporre la riparazione del veicolo che è stato sospeso dalla circolazione.
- (4) In ragione del rapido progresso tecnologico, alcune delle norme attuali per il controllo dei veicoli sono diventate obsolete e dovrebbero essere modificate per adeguarle alle tecnologie e ai veicoli più recenti, compresi i veicoli elettrici e i veicoli ibridi elettrici. Il quadro di controllo dovrebbe contribuire ulteriormente a ridurre le emissioni prodotte dai trasporti e ad accelerare la digitalizzazione nel settore dei trasporti, nonché a trarre vantaggio da quest'ultima. Il quadro dovrebbe inoltre essere meglio adattato agli sviluppi delle tecnologie dei veicoli in evoluzione, alla composizione dei parchi veicoli e ai metodi di controllo.
- (5) La transizione digitale è una delle priorità dell'Unione. Nel contesto dell'aggiornamento delle norme vigenti in materia di controlli dei veicoli, è altresì importante armonizzare, semplificare e digitalizzare ampiamente le procedure amministrative ed eliminare i rimanenti ostacoli alla libera circolazione. Tra tali ostacoli figurano il mancato riconoscimento dei controlli tecnici periodici condotti negli Stati membri diversi dallo Stato membro di immatricolazione. Ciò può ostacolare la libera circolazione delle persone all'interno dell'Unione e il loro diritto di assumere la residenza in uno Stato membro diverso da quello in cui il veicolo è immatricolato in un dato momento.
- (5 bis) 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 delle direttive.

- (6) Alcuni dei metodi di controllo delle emissioni attualmente in uso sono inadeguati per sottoporre a controllo i veicoli dotati di una tecnologia moderna di controllo delle emissioni di inquinanti atmosferici e che presentano basse emissioni di riferimento. Vi è inoltre il potenziale per ridurre ulteriormente le emissioni inquinanti attraverso controlli e verifiche più adeguati. L'applicazione dei migliori metodi di controllo proporzionati e adeguati disponibili aiuterebbe gli Stati membri a rispettare standard più rigorosi di qualità dell'aria, in particolare i valori limite per la protezione della salute umana stabiliti dalla direttiva (UE) 2024/2881 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁰, segnatamente per il particolato fine e gli ossidi di azoto (NO_x).
- (7) Il numero di morti e feriti gravi sulle strade dell'Unione rimane a un livello inaccettabilmente elevato, con 20 400 decessi nel 2023. Sono pertanto necessarie ulteriori azioni per conseguire gli obiettivi in materia di sicurezza stradale stabiliti nel quadro strategico dell'UE per la sicurezza stradale 2021-2030¹¹.
- (8) Il controllo tecnico dei motocicli presenta evidenti vantaggi per la sicurezza stradale. Questo aspetto è stato dimostrato anche dal numero di Stati membri che già includono i motocicli nei loro regimi di controllo tecnico. Gli Stati membri possono escludere dai controlli tecnici periodici obbligatori i motocicli con motore di cilindrata superiore a 125 cm³, o con una potenza massima continua nominale o netta superiore a 11 kW, se hanno messo in atto efficaci misure alternative per la sicurezza stradale, come i controlli su strada.

¹⁰ Direttiva (UE) 2024/2881 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2024, relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa (GU L, 2024/2881, 20.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

¹¹ SWD(2019) 283 final <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>.

- (9) Secondo i riscontri ricevuti dagli Stati membri e dai rappresentanti dell'industria, gli attuali requisiti giuridici volti a garantire che i centri di controllo dispongano dei dati tecnici necessari per effettuare controlli tecnici periodici si sono dimostrati inefficaci. È pertanto necessario specificare, tenendo conto degli obblighi di comunicazione di cui all'articolo 61 e all'allegato X del regolamento (UE) 2018/858, che una serie minima di informazioni dovrebbe essere messa a disposizione, gratuitamente e senza indebito ritardo, delle autorità competenti o degli organismi responsabili dei dati centralizzati incaricati dalle autorità di uno o più Stati membri di gestire l'accesso a tali informazioni, il che dovrebbe quindi garantire che anche i centri di controllo dispongano dell'accesso necessario.
- (10) Per i veicoli M_1 e N_1 , lo Stato membro di immatricolazione dovrebbe riconoscere un certificato di revisione temporaneo dell'UE rilasciato da un altro Stato membro per un periodo di sei mesi, a condizione che il successivo controllo tecnico periodico sia effettuato nello Stato membro di immatricolazione. Vale a dire che, entro il periodo di validità del certificato di revisione temporaneo dell'UE, il veicolo dovrà tornare nello Stato membro di immatricolazione per essere sottoposto al controllo tecnico periodico successivo. Ciò contribuirà ad agevolare la libera circolazione delle persone rispettando nel contempo la prescrizione di base secondo cui in generale i veicoli devono essere sottoposti a controllo nello Stato membro di immatricolazione. Per garantire chiarezza sulla condizione del veicolo, lo Stato membro che effettua il controllo ne comunica il risultato allo Stato membro di immatricolazione tramite MOVE-HUB entro un breve periodo di tempo.
- (11) Per lo stesso motivo, uno Stato membro di immatricolazione dovrebbe poter scegliere di riconoscere i certificati di revisione rilasciati da un altro Stato membro. Laddove proceda in tal senso, detto Stato membro dovrebbe comunicarlo agli altri Stati membri e alla Commissione. I certificati di revisione in questione dovrebbero essere considerati da tutti gli Stati membri come equivalenti ai certificati rilasciati dallo Stato membro di immatricolazione.

- (12) Al fine di contrastare le frodi relative al chilometraggio dei veicoli usati, la registrazione delle letture dei contachilometri è inclusa nei controlli tecnici periodici. La manipolazione del contachilometri può incidere sulla sicurezza stradale, in quanto gli acquirenti sono indotti in errore riguardo al livello di usura e quindi alle esigenze di manutenzione, oltre a essere probabile che il veicolo non abbia ricevuto la manutenzione obbligatoria. Tuttavia l'efficacia della misura è stata limitata in quanto nella maggior parte degli Stati membri il primo controllo tecnico per i veicoli delle categorie M₁ o N₁ viene effettuato soltanto quattro anni dopo la prima immatricolazione e in molti Stati membri soltanto ogni due anni dopo tale periodo. Sulla base dell'esperienza aggiuntiva acquisita in diversi Stati membri riguardo a varie categorie di veicoli, gli Stati membri dovrebbero almeno garantire che le letture dei contachilometri siano registrate ogniqualvolta i riparatori autorizzati dai costruttori di veicoli effettuano lavori di manutenzione o riparazione di un veicolo delle categorie M₁ e N₁, così come che le letture siano registrate in una banca dati o in un registro di immatricolazione nazionale. I riparatori autorizzati operano all'interno del sistema di distribuzione di un costruttore. Al fine di aumentare ulteriormente il numero di punti di dati nella cronistoria dei contachilometri dei veicoli, gli Stati membri possono dare ad altri fornitori di servizi, in particolare officine di riparazione o manutenzione indipendenti, l'accesso a fini di registrazione a quelle stesse banche dati o a quegli stessi registri di immatricolazione nazionali, e possono includere anche altri fornitori di letture affidabili dei contachilometri, quali compagnie di assicurazione o società di autonoleggio. Gli Stati membri dovrebbero mettere tali letture a disposizione delle autorità competenti e dell'intestatario della carta di circolazione, e fornire agli ispettori la cronistoria dei contachilometri (dati e/o stima).
- (12 bis) Inoltre gli Stati membri dovrebbero imporre ai costruttori o ai loro rappresentanti la trasmissione, ogni tre mesi, delle letture del contachilometri dei veicoli connessi. Poiché gli Stati membri non hanno accesso diretto a tali dati, non sono responsabili della loro qualità. Al fine di consentire ai consumatori di individuare le frodi relative al contachilometri prima di acquistare un veicolo, gli Stati membri dovrebbero altresì informare i consumatori della disponibilità della cronistoria del contachilometri per l'intestatario della carta di circolazione, in particolare nel contesto delle vendite di veicoli. Gli Stati membri possono decidere di imporre un contributo amministrativo quando forniscono la cronistoria del contachilometri all'intestatario della carta di circolazione. Al fine di migliorare la disponibilità di statistiche sull'uso dei veicoli senza ulteriori oneri di comunicazione per le amministrazioni nazionali, gli Stati membri dovrebbero mettere le letture dei contachilometri a disposizione degli istituti nazionali di statistica e della Commissione (Eurostat).

- (13) Sebbene i veicoli elettrici, compresi i veicoli ibridi elettrici, siano in circolazione da numerosi anni e il loro numero sia in costante aumento, non esistono norme armonizzate sui controlli tecnici dei sistemi ad alta tensione di tali veicoli, il che ha portato gli Stati membri a sviluppare protocolli di controllo diversi. Al fine di garantire il funzionamento sicuro di tali veicoli per tutta la loro vita utile ed evitare pratiche di controllo tra loro contrastanti negli Stati membri, è opportuno includere elementi da controllare pertinenti nei requisiti minimi relativi al contenuto e ai metodi di controllo raccomandati.
- (13 bis) Al fine di garantire controlli corretti dei veicoli elettrici e ibridi elettrici, compresi i nuovi sistemi elettronici avanzati, è importante che gli ispettori siano adeguatamente formati sia durante la formazione iniziale che durante la formazione di aggiornamento. Per consentire i controlli dei vari nuovi tipi di veicoli e sistemi, gli Stati membri dovrebbero poter autorizzare ispettori che si sono specializzati solo nel controllo di specifici tipi di veicoli o solo nell'esecuzione di determinati tipi di prove. Gli Stati membri che desiderano avvalersi di tale possibilità dovrebbero garantire che il certificato rilasciato a tali ispettori indichi chiaramente le loro limitazioni per quanto riguarda lo svolgimento dei controlli tecnici.

- (14) Oggi i veicoli moderni incorporano molti nuovi sistemi elettronici avanzati intesi ad aumentare la sicurezza e ad assistere il conducente. Tali sistemi possono essere non obbligatori o obbligatori per l'omologazione, laddove il regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio¹² impone l'installazione di una serie di sistemi avanzati di assistenza alla guida, progettati per evitare incidenti e ridurre le vittime e le lesioni gravi. Tuttavia i benefici attesi non saranno conseguiti se tali sistemi si deteriorano nel corso del tempo o sono soggetti a manomissioni. Tali nuovi sistemi elettronici dovrebbero pertanto essere inclusi nei controlli tecnici periodici e in quelli su strada al fine di garantire che producano i benefici attesi in termini di sicurezza. Per garantire il funzionamento sicuro dei veicoli automatizzati e il controllo dei sistemi di sicurezza elettronici per tutta la loro vita utile, gli elementi pertinenti da sottoporre a controllo dovrebbero essere inclusi nei requisiti minimi relativi al contenuto e ai metodi di controllo raccomandati di cui ai rispettivi allegati delle direttive 2014/45/UE e 2014/47/UE.
- (15) Sebbene il trasporto su strada contribuisca a quote significative di emissioni nocive di inquinanti atmosferici, in particolare NO_x e particelle fini, i metodi di controllo attuali per le emissioni allo scarico non sono adattati ai veicoli e alle tecnologie più recenti. La raccomandazione (UE) 2023/688 della Commissione¹³ è stata un primo passo verso l'armonizzazione della misurazione del numero di particelle durante i controlli tecnici. Nell'interesse della salute pubblica, della protezione dell'ambiente e della concorrenza leale, gli elementi pertinenti da sottoporre a prova durante i controlli tecnici periodici e i controlli su strada di cui agli allegati delle direttive 2014/45/UE e 2014/47/UE dovrebbero ora includere la misurazione del numero di particelle e la misurazione degli NO_x.

¹² Regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2019, relativo ai requisiti di omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, per quanto riguarda la loro sicurezza generale e la protezione degli occupanti dei veicoli e degli altri utenti vulnerabili della strada, che modifica il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio e abroga i regolamenti (CE) n. 78/2009, (CE) n. 79/2009 e (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti (CE) n. 631/2009, (UE) n. 406/2010, (UE) n. 672/2010, (UE) n. 1003/2010, (UE) n. 1005/2010, (UE) n. 1008/2010, (UE) n. 1009/2010, (UE) n. 19/2011, (UE) n. 109/2011, (UE) n. 458/2011, (UE) n. 65/2012, (UE) n. 130/2012, (UE) n. 347/2012, (UE) n. 351/2012, (UE) n. 1230/2012 e (UE) 2015/166 della Commissione (GU L 325 del 16.12.2019, pag. 1, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj#>).

¹³ Raccomandazione (UE) 2023/688 della Commissione, del 20 marzo 2023, relativa alla misurazione del numero di particelle per il controllo tecnico periodico dei veicoli dotati di motore ad accensione spontanea (GU L 90 del 28.3.2023, pag. 46, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2023/688/oj>).

- (15 bis) Per le misurazioni degli NO_x dei veicoli dotati di motore ad accensione spontanea durante i controlli tecnici periodici, la Commissione dovrebbe specificare, mediante atti di esecuzione, i requisiti per il preconditionamento dei veicoli, sulla base di studi che confermino l'adeguatezza dei metodi, quali norme Euro dovrebbero essere incluse nel loro ambito, prima che tali veicoli possano essere inclusi nell'ambito dei controlli delle emissioni. La misurazione degli NO_x dei veicoli con motore ad accensione spontanea durante i controlli su strada può essere effettuata più facilmente in quanto i veicoli sono selezionati e riscaldati prima della prova. Nel caso in cui sia previsto un follow-up in un centro di controllo che effettua controlli tecnici, per tale follow-up è necessario che siano attuati metodi adeguati di controllo delle emissioni conformemente agli atti di esecuzione.
- (15 ter) Per quanto riguarda la misurazione del numero di particelle (PN) per i veicoli dotati di motore ad accensione comandata, la Commissione dovrebbe specificare, mediante atti di esecuzione, i metodi per le misurazioni e i valori limite prima di poterli includere nell'ambito dei controlli delle emissioni. La Commissione può specificare, mediante atti di esecuzione, il metodo, i valori limite e quali norme Euro dovrebbero essere incluse nella misurazione degli NO_x dei motori ad accensione comandata.
- (15 quater) Le campagne di richiamo dei veicoli a norma del regolamento (UE) 2018/858 relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e del regolamento (UE) 2023/988 relativo alla sicurezza generale dei prodotti dipendono dall'efficacia del seguito dato dal proprietario del veicolo o dall'intestatario della carta di circolazione. I controlli tecnici potrebbero facilitare le campagne di richiamo dei veicoli nel caso in cui la carenza all'origine della campagna rappresenti un grave rischio per la sicurezza o la salute delle persone a bordo o degli altri utenti della strada o per l'ambiente. È pertanto opportuno stabilire un legame tra le campagne di richiamo e i controlli tecnici. Grazie a questo legame gli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di stabilire se una determinata campagna di richiamo debba essere sottoposta a controllo tecnico e di classificare la carenza che ha dato origine alla campagna di richiamo fra le carenze gravi o pericolose. La classificazione della carenza può incidere sul risultato del controllo tecnico e può portare a ritenere che il veicolo non abbia superato il controllo fino a quando la carenza non sia stata corretta e un successivo controllo tecnico non ne abbia verificato la correzione.

- (15 quinquies) Per poter stabilire un legame tra le campagne di richiamo e i controlli tecnici è necessario che il flusso delle informazioni dai costruttori alle autorità competenti e successivamente ai centri di controllo sia affidabile e aggiornato. Tale legame lascia impregiudicate le norme che garantiscono che il proprietario del veicolo o l'intestatario della carta di circolazione sia stato adeguatamente informato della campagna di richiamo e abbia avuto la possibilità di presentare il veicolo per la verifica e la riparazione, e non altera né trasferisce alle autorità pubbliche le responsabilità dei costruttori e degli altri operatori economici della catena di approvvigionamento di adottare misure correttive adeguate, compreso il richiamo dei veicoli, quando un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica indipendente presenta un grave rischio per la sicurezza o la salute delle persone a bordo o degli altri utenti della strada o per l'ambiente.
- (16) [...].
- (17) [...]
- (18) Oltre ai controlli tecnici periodici usuali, i veicoli dovrebbero essere sottoposti a un controllo tecnico se i sistemi e i componenti di sicurezza o ambientali sono stati alterati o modificati in modo significativo. Rientrano in tale contesto i casi in cui si verifica una variazione della categoria o dei livelli di emissione di un veicolo, ad esempio in seguito all'installazione di un filtro antiparticolato o quando un veicolo è convertito per funzionare con un carburante alternativo oppure in seguito a una modifica del sistema di guida. Ciò non impedisce né limita le regolamentazioni nazionali in materia di omologazione dei veicoli modificati o alterati immatricolati nei singoli Stati membri.
- (19) Al fine di agevolare la transizione digitale e ridurre i costi per i centri di controllo, i certificati di revisione dovrebbero essere rilasciati in un formato elettronico standardizzato. Una stampa cartacea del certificato di revisione dovrebbe essere rilasciata, su richiesta, anche alla persona che ha presentato il veicolo al controllo. Gli Stati membri dovrebbero accettare entrambi i formati per i passaggi di proprietà dei veicoli o per la reimmatricolazione in un altro Stato membro. Ciò vale anche per la relazione relativa ai controlli su strada più approfonditi.

- (20) È opportuno garantire che il trattamento dei dati personali ai fini dell'attuazione della presente direttiva sia conforme al quadro dell'Unione in materia di protezione dei dati, in particolare al regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁴. In linea con il principio della protezione dei dati per impostazione predefinita, per la verifica dei certificati di revisione dovrebbero essere utilizzate tecniche di verifica che non richiedono la trasmissione di dati personali su singoli certificati.
- (21) Al fine di garantire un seguito adeguato alle carenze qualora un veicolo non superi un controllo tecnico periodico a causa di una o più carenze gravi o pericolose in uno Stato membro diverso dallo Stato membro di immatricolazione, il risultato del controllo e il termine per il controllo successivo dovrebbero essere notificati allo Stato membro di immatricolazione e registrati nel registro di immatricolazione. Il termine per il controllo successivo non dovrebbe essere superiore a due mesi e il controllo stesso dovrebbe essere effettuato in uno dei due Stati membri. Inoltre, se un veicolo non ha superato il controllo tecnico periodico a causa di una o più carenze pericolose, per evitare rischi immediati per la sicurezza stradale o l'ambiente, lo Stato membro, o la rispettiva autorità competente, dovrebbe poter decidere che il veicolo in questione non debba essere utilizzato su strade pubbliche e chiedere allo Stato membro di immatricolazione di sospendere l'autorizzazione all'uso del veicolo nel traffico stradale fino a quando le carenze non siano state corrette e un successivo controllo tecnico non ne abbia verificato la correzione. La sospensione dovrebbe essere iscritta nel registro di immatricolazione dello Stato membro di immatricolazione.
- (22) Qualsiasi manomissione o manipolazione del sistema di controllo delle emissioni, del sistema ad alta tensione, compreso il sistema di gestione della batteria, del silenziatore o dei sistemi rilevanti ai fini della sicurezza del veicolo può causare carenze gravi o pericolose e dovrebbe essere punita con sanzioni effettive, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie. Qualsiasi manomissione o manipolazione comporta, tra l'altro, la disattivazione, modifica o regolazione deliberata di sistemi e componenti del veicolo allo scopo di alternarne la funzione originariamente indicata dal costruttore per aggirare le prescrizioni regolamentari o tecniche.

¹⁴ Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

- (23) Gli attuali requisiti di cui alle direttive 2014/45/UE e 2014/47/UE per la cooperazione degli Stati membri nell'attuazione di tali direttive non consentono agli stessi Stati membri di verificare lo stato tecnico e giuridico di un veicolo in situazioni transfrontaliere. Al fine di garantire una maggiore efficacia, anche in tali situazioni, gli Stati membri dovrebbero prestarsi assistenza reciproca nell'attuazione più sistematica delle direttive. È pertanto necessario stabilire norme sullo scambio di informazioni e di dati relativi ai veicoli per consentire agli Stati membri di consultare reciprocamente i registri di immatricolazione e le banche dati sui controlli tecnici, compreso il contenuto dei certificati di revisione e delle relazioni di controllo tecnico su strada. Tale scambio dovrebbe riguardare anche il certificato di conformità rilasciato a norma del regolamento (UE) 2018/858. Gli Stati membri possono garantire l'accesso ai dati conformemente alle disposizioni in materia di scambio di dati stabilite in tale regolamento.
- (24) Ai fini dello scambio di informazioni sui veicoli immatricolati nell'Unione, la Commissione ha sviluppato la piattaforma per lo scambio di messaggi MOVE-HUB per interconnettere i registri elettronici nazionali degli Stati membri¹⁵. La piattaforma ospita attualmente l'interconnessione dei registri delle imprese di trasporto su strada (ERRU), dei registri delle patenti di guida (RESPER), dei registri di formazione dei conducenti professionisti (ProDriveNet), dei registri delle carte tachigrafiche del conducente (TACHOnet) e della notifica del mancato superamento dei controlli tecnici su strada dei veicoli (RSI)¹⁶.

¹⁵ Regolamento di esecuzione (UE) 2016/480 della Commissione, del 1° aprile 2016, che stabilisce norme comuni sull'interconnessione dei registri elettronici nazionali delle imprese di trasporto su strada e che abroga il regolamento (UE) n. 1213/2010 (GU L 87 del 2.4.2016, pag. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/480/oj).

¹⁶ Regolamento di esecuzione (UE) 2017/2205 della Commissione, del 29 novembre 2017, relativo alle modalità concernenti le procedure per la notifica dei veicoli commerciali con carenze gravi o pericolose individuate nell'ambito di un controllo tecnico su strada (GU L 314 del 30.11.2017, pag. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj).

- (25) Le funzionalità di MOVE-HUB dovrebbero essere estese per consentire il necessario scambio di informazioni e dati dei veicoli ai fini delle direttive 2014/45/UE e 2014/47/UE. Gli Stati membri dovrebbero pertanto collegare a MOVE-HUB i loro sistemi elettronici contenenti informazioni sui certificati di revisione, sui certificati di revisione temporanei dell'UE e sulla cronistoria dei contachilometri al fine di scambiarsi messaggi. Gli Stati membri possono continuare a utilizzare le proprie applicazioni o applicazioni di terzi, compreso il sistema europeo d'informazione sui veicoli e le patenti di guida (EUCARIS), per connettersi al sistema elettronico MOVE-HUB. Lo scambio di informazioni e dati attraverso MOVE-HUB dovrebbe essere operativo entro due anni dall'adozione dei corrispondenti atti di esecuzione a norma dell'articolo 16 della direttiva 2014/45/UE e dell'articolo 18 bis della direttiva 2014/47/UE.
- (26) Le crisi causate da eventi gravi, che si verificano all'interno o all'esterno dell'Unione, possono perturbare in modo significativo il funzionamento del suo sistema di controllo tecnico. In periodi di crisi, gli Stati membri dovrebbero poter prorogare la validità dei certificati di revisione, compresi i certificati di revisione temporanei dell'UE. Previa autorizzazione della Commissione, gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati a prorogare di sei mesi la validità amministrativa dei certificati di revisione in scadenza e dei certificati di revisione temporanei dell'UE. Qualora la crisi persista, dovrebbe essere possibile prorogare ulteriormente la validità.
- (27) I veicoli commerciali leggeri di categoria N₁ sono utilizzati in modo più intensivo rispetto alle autovetture private, spesso in zone densamente popolate. Dato l'aumento del numero di veicoli commerciali leggeri di categoria N₁ in circolazione all'interno dell'Unione, al fine di promuovere parità di condizioni per gli operatori commerciali in tutta l'Unione e migliorare ulteriormente la loro sicurezza e le loro prestazioni ambientali, anche i veicoli commerciali leggeri di categoria N₁ dovrebbero essere sottoposti a controlli su strada.

(28) Per i controlli su strada, il controllo delle emissioni allo scarico di un gran numero di veicoli utilizzando apparecchiature di telerilevamento costituisce una misura efficace per individuare i veicoli ad alte emissioni. L'esperienza acquisita in alcuni Stati membri ha dimostrato che i tassi di individuazione aumentano notevolmente rispetto ai metodi di controllo obbligatori. Le apparecchiature di telerilevamento possono essere utilizzate sistematicamente per lo screening di ampie quote del parco veicoli in condizioni reali su strada. Le emissioni dei veicoli sono dinamiche, con picchi di emissione più frequenti in condizioni specifiche, ad esempio durante l'avviamento a freddo. Una singola misurazione mediante telerilevamento stazionario può indicare efficacemente un veicolo ad alte emissioni difettoso o manomesso. A seconda dell'entità del superamento misurato, possono essere necessarie misurazioni multiple mediante telerilevamento stazionario per confermare le emissioni elevate. Dato che tali difetti e modifiche generano emissioni eccessive che comportano rischi per la salute umana e per l'ambiente, essi dovrebbero essere riparati e qualsiasi manomissione dovrebbe essere sanzionata.

(28 bis) Il telerilevamento non può sostituire un controllo su strada, ma può essere utilizzato per selezionare i veicoli da sottoporre a ulteriore controllo su strada. La verifica delle misurazioni mediante telerilevamento può essere effettuata nel contesto di un controllo su strada immediatamente successivo a una misurazione mediante telerilevamento o presso un centro di controllo tecnico. Dato che il telerilevamento individua i veicoli ad alte emissioni indipendentemente dallo Stato membro di immatricolazione, lo Stato membro che ha individuato il veicolo e lo Stato membro di immatricolazione dovrebbero cooperare per garantire un seguito adeguato, in base a valori armonizzati per i veicoli ad alte emissioni.

- (28 ter) Per la verifica su strada o presso un centro di controllo si dovrebbero applicare i metodi di controllo di cui, rispettivamente, ai punti 8.1 e 8.2 dell'allegato II della direttiva 2014/47/UE e all'allegato I della direttiva 2014/45/UE. Ciò significa ad esempio che, se si sospetta che un'automobile diesel o un veicolo commerciale leggero della categoria N1 dotato di un motore Euro 5b o più recente o un veicolo commerciale pesante o un autobus Euro VI emettano particelle fini oltre il limite di legge al momento dell'omologazione, le loro emissioni dovrebbero essere verificate mediante la misurazione del numero di particelle conformemente al punto 8.2.3.1 del pertinente allegato. Per i veicoli diesel sprovvisti di filtro antiparticolato, le emissioni saranno verificate mediante misurazione dell'opacità. Per la verifica delle emissioni di NO_x dei veicoli diesel si applica il nuovo metodo di misurazione conformemente al punto 8.2.3.3 del pertinente allegato. Gli Stati membri dovrebbero determinare il metodo di verifica delle emissioni allo scarico dei veicoli della categoria L. Le emissioni acustiche dovrebbero essere verificate mediante un fonometro.
- (29) [...]
- (30) La direttiva 2014/47/UE specifica una quota minima di veicoli commerciali pesanti da sottoporre a controllo su strada ogni anno nell'Unione, ma non fissa alcun obiettivo a livello di Stato membro, ciò fa sì che sia difficile garantire l'applicazione di tale quota minima. Al fine di garantire che i controlli su strada dei veicoli commerciali contribuiscano a migliorare la sicurezza stradale e a ridurre l'inquinamento atmosferico in tutta l'Unione, ciascuno Stato membro dovrebbe effettuare ogni anno un numero totale di controlli tecnici su strada iniziali, corrispondente ad almeno il 5 % del numero totale dei veicoli commerciali pesanti. Inoltre, gli Stati membri dovrebbero effettuare controlli tecnici su strada iniziali dei veicoli commerciali leggeri di categoria N1 corrispondenti ad almeno il 10 % del numero totale di controlli tecnici su strada iniziali dei veicoli commerciali pesanti.
- (31) Per promuovere la trasformazione digitale e ridurre i costi nel settore dei trasporti, gli Stati membri dovrebbero imporre alle loro autorità competenti di accettare prove elettroniche dei controlli su strada.

- (32) La fissazione del carico è essenziale per la sicurezza stradale. Una valutazione visiva della fissazione del carico dovrebbe costituire una parte obbligatoria dei controlli su strada iniziali in tutti gli Stati membri. Un controllo più approfondito della fissazione del carico può essere effettuato alla luce del risultato del controllo su strada iniziale.
- (33) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione della presente direttiva, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione affinché specifichi: a) la serie di informazioni e dati tecnici necessari per i controlli tecnici che devono essere messi a disposizione delle autorità competenti, b) le caratteristiche di interoperabilità e le misure di sicurezza applicabili ai codici QR introdotti nei certificati di revisione, c) le caratteristiche e i requisiti necessari per il formato e il contenuto delle informazioni e dei dati da scambiare, d) il formato in cui devono essere comunicati i dati relativi ai controlli periodici e ai controlli su strada, ed e) i requisiti per il preconditionamento dei veicoli, specificando quali norme Euro dovrebbero essere incluse nella misurazione degli ossidi di azoto (NO_x) dei motori ad accensione spontanea nei centri di controllo tecnico, f) i metodi e i valori limite per la misurazione del numero di particelle (PN) e per la misurazione degli ossidi di azoto (NO_x) dei motori ad accensione comandata, e affinché fissi g) i limiti comuni per le emissioni allo scarico e/o acustiche che dovrebbero essere utilizzati per individuare, mediante telerilevamento, i veicoli ad alte emissioni, quando tale individuazione dovrebbe comportare un seguito transfrontaliero. È opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁷.
- (34) [...]

¹⁷ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (35) Gli obiettivi della presente direttiva, ossia migliorare la sicurezza stradale, agevolare la libera circolazione delle persone e ridurre le emissioni inquinanti, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri da soli, in quanto le norme nazionali che disciplinano tali controlli dei veicoli comporterebbero prescrizioni divergenti. Di conseguenza, tali obiettivi sono conseguiti meglio a livello di Unione mediante l'adozione di requisiti minimi comuni e norme armonizzate relativi ai controlli tecnici periodici e ai controlli tecnici su strada dei veicoli che circolano nell'Unione. L'Unione può quindi 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.
- (36) Nell'attuare la direttiva 2014/45/UE gli Stati membri dovrebbero comunicare periodicamente alla Commissione i dati principali sul numero totale di veicoli controllati per ciascuna categoria, sugli ambiti oggetto di controllo e sugli elementi per i quali il controllo ha dato esito negativo. Per quanto concerne i controlli su strada, sono richieste comunicazioni meno frequenti.
- (37) Al fine di ridurre al minimo gli oneri amministrativi garantendo nel contempo l'utilità delle informazioni comunicate, gli Stati membri dovrebbero riferire in merito all'attuazione delle direttive 2014/45/UE e 2014/47/UE ogni tre anni.
- (38) Il sistema di controllo tecnico dei veicoli ha un'incidenza diretta sulla sicurezza stradale, sulla rumorosità e sulle emissioni e dovrebbe pertanto essere riesaminato periodicamente. Sulla base dei contributi delle autorità degli Stati membri, la Commissione dovrebbe riferire al Parlamento europeo e al Consiglio in merito all'efficacia delle disposizioni di cui alla direttiva 2014/45/UE, comprese quelle riguardanti l'ambito di applicazione, la frequenza dei controlli e il riconoscimento dei certificati di revisione temporanei dell'UE, e di cui alla direttiva 2014/47/UE. Si dovrebbe prestare particolare attenzione all'esperienza acquisita con il telerilevamento ai fini, se del caso, di una sua generale integrazione nel sistema di controllo tecnico.

- (39) Conformemente all'articolo 42, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/1725, il Garante europeo della protezione dei dati è stato consultato e ha formulato il suo parere il [GG/MM/AAAA].
- (40) Conformemente alla dichiarazione politica comune del 28 settembre 2011 degli Stati membri e della Commissione sui documenti esplicativi¹⁸, 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.
- (41) È pertanto opportuno modificare di conseguenza le direttive 2014/45/UE e 2014/47/UE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

¹⁸ GU C 369 del 17.12.2011, pag. 14.

Articolo 1

Modifiche della direttiva 2014/45/UE

La direttiva 2014/45/UE è così modificata:

1) l'articolo 2 è così modificato:

a) al paragrafo 1, il sesto trattino è sostituito dai seguenti:

- "—veicoli a due o tre ruote — veicoli delle categorie L3e, L4e, L5e e L7e con motore di cilindrata superiore a 125 cm³ o con potenza massima continua nominale o netta superiore a 11 kW;
- trattori a ruote delle categorie T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b e T4.3b utilizzati principalmente sulle strade pubbliche per il trasporto commerciale di merci su strada.";

b) al paragrafo 2, il settimo trattino è sostituito dal seguente: "

- veicoli delle categorie L3e, L4e, L5e e L7e con motore di cilindrata superiore a 125 cm³, o con una potenza massima continua nominale o netta superiore a 11 kW, 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.";

2) l'articolo 3 è così modificato:

a) il punto 1) è sostituito dal seguente:

"1) "veicolo": ogni veicolo a motore a eccezione di quelli su rotaia o il suo rimorchio, esclusi i filobus, ossia i veicoli collegati con una rete elettrica;"

b) è inserito il seguente punto 6 bis):

"6 bis) "veicolo connesso": qualsiasi veicolo dotato di una connessione senza fili in grado di trasmettere le letture del contachilometri;"

c) il punto 10 è sostituito dal seguente:

"10) "omologazione": la procedura con cui uno Stato membro certifica che un veicolo è conforme alle pertinenti disposizioni amministrative e prescrizioni tecniche di cui ai regolamenti (UE) n. 167/2013, (UE) n. 168/2013 e (UE) 2018/858;"

d) il punto 12 è sostituito dal seguente:

"12) "certificato di revisione": un verbale di controllo tecnico in formato digitale, o una stampa dello stesso, che può essere verificato conformemente all'articolo 8, paragrafo 2, ed è rilasciato dall'autorità competente o da un centro di controllo;"

e) è inserito il seguente punto 12 bis):

"12 bis) "certificato di revisione temporaneo dell'UE": un certificato di revisione rilasciato dall'autorità competente o da un centro di controllo stabilito in uno Stato membro diverso dallo Stato membro di immatricolazione del veicolo a norma dell'articolo 8;"

3) l'articolo 4 è sostituito dal seguente:

"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.
2. Fatto salvo il paragrafo 4, i controlli tecnici sono effettuati dallo Stato membro di immatricolazione del veicolo, 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 pubblici o privati autorizzati.

3. Gli Stati membri possono riconoscere un certificato di revisione rilasciato da uno Stato membro diverso dallo Stato membro di immatricolazione del veicolo. In tali casi, il certificato di revisione è considerato equivalente a quello rilasciato dallo Stato membro di immatricolazione. Gli Stati membri che decidono di riconoscere un certificato di revisione rilasciato da un altro Stato membro ne informano la Commissione e gli altri Stati membri di conseguenza.
4. Nel caso dei veicoli M₁ e N₁, i controlli tecnici possono essere effettuati, conformemente all'articolo 8, anche in uno Stato membro diverso da quello di immatricolazione del veicolo. Lo Stato membro di immatricolazione riconosce la validità di un certificato di revisione temporaneo dell'UE rilasciato in tale altro Stato membro.
5. I costruttori di veicoli mettono a disposizione delle autorità competenti pertinenti le informazioni tecniche, in un formato specificato dagli atti di esecuzione di cui al paragrafo 6, a titolo gratuito e senza indebito ritardo, in modo non discriminatorio e in un formato leggibile da dispositivo automatico. Tali autorità competenti possono decidere di incaricare gli organismi responsabili dei dati centralizzati di organizzare il flusso dei dati provenienti dai costruttori e di gestire l'accesso alle informazioni tecniche. Le autorità competenti o gli organismi responsabili dei dati centralizzati designati mettono tali informazioni tecniche a disposizione dei centri di controllo.
6. La Commissione adotta atti di esecuzione al fine di specificare la serie di informazioni tecniche da utilizzare per il controllo tecnico dei componenti da sottoporre a controllo, l'uso dei metodi di controllo raccomandati, e di stabilire norme dettagliate concernenti il formato dei dati e le procedure di accesso alle informazioni tecniche pertinenti, garantendo che le informazioni consentano di identificare chiaramente il veicolo e il conseguente elenco delle opzioni montate in fabbrica. Tali informazioni tecniche possono comprendere, in particolare, istruzioni e dati relativi all'uso dell'interfaccia elettronica del veicolo, i codici diagnostici di guasto, l'individuazione dell'integrità e della versione corretta del software e le descrizioni e le illustrazioni degli indicatori di avvertimento o delle spie.

I suddetti atti di esecuzione tengono conto delle condizioni e delle misure per l'accesso alle informazioni diagnostiche di bordo (OBD) stabilite conformemente all'allegato X, appendice 4, del regolamento (UE) 2018/858; tuttavia, le informazioni tecniche individuate dalla Commissione a norma del primo comma sono fornite a titolo gratuito.

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

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

4) è inserito il seguente articolo 4 bis:

"Articolo 4 bis

Registrazione delle letture del contachilometri

1. Ciascuno Stato membro garantisce che le letture del contachilometri siano registrate in una banca dati o in un registro di immatricolazione nazionali all'atto dei controlli tecnici periodici dei veicoli delle categorie M₁ e N₁ e quando i riparatori autorizzati dai costruttori di veicoli effettuano lavori di riparazione o manutenzione su tali veicoli. Gli Stati membri impongono inoltre ai costruttori di veicoli o ai loro rappresentanti di trasmettere ogni tre mesi, a decorrere dalla data della prima immatricolazione del veicolo, le letture del contachilometri dei veicoli connessi di loro produzione. Le letture del contachilometri sono registrate nella banca dati nazionale o nel registro di immatricolazione nazionale.
2. Gli Stati membri possono inoltre esigere che altri fornitori di servizi, come quelli che effettuano lavori di riparazione o manutenzione su tale veicolo, registrino le letture del contachilometri nella banca dati o nel registro di immatricolazione nazionale di cui al paragrafo 1.

3. Gli Stati membri mettono la cronistoria dei contachilometri dei veicoli da essi immatricolati a disposizione degli ispettori, dell'intestatario della carta di circolazione e delle autorità competenti degli Stati membri responsabili del controllo tecnico, della reimmatricolazione dei veicoli, della loro omologazione e del registro o della banca dati di cui al paragrafo 1. Gli Stati membri possono decidere di mettere a disposizione degli ispettori solo una stima della cronistoria dei contachilometri.
4. Gli Stati membri adottano misure adeguate per informare i potenziali acquirenti di veicoli di seconda mano del fatto che l'intestatario della carta di circolazione ha accesso alla cronistoria del contachilometri del veicolo di cui al paragrafo 3.
5. Gli Stati membri mettono inoltre a disposizione degli istituti nazionali di statistica e della Commissione (Eurostat) i dati del contachilometri conservati nelle banche dati nazionali o nei registri di immatricolazione nazionali di cui al paragrafo 1, conformemente agli articoli 17 bis e 17 ter del regolamento (CE) n. 223/2009*.
6. In caso di manomissione o manipolazione dei contachilometri al fine di ridurre o falsare la distanza percorsa da un veicolo, tale manomissione o manipolazione è punibile con sanzioni effettive, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie.

* Regolamento (CE) n. 223/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, relativo alle statistiche europee e che abroga il regolamento (CE, Euratom) n. 1101/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, relativo alla trasmissione all'Istituto statistico delle Comunità europee di dati statistici protetti dal segreto, il regolamento (CE) n. 322/97 del Consiglio, relativo alle statistiche comunitarie, e la decisione 89/382/CEE, Euratom del Consiglio, che istituisce un comitato del programma statistico delle Comunità europee (GU L 87 del 31.3.2009, pag. 164, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/223/oj>).";

5) l'articolo 5 è sostituito dal seguente:

"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 4:
 - a) veicoli delle categorie M₁ e N₁: quattro anni dopo la data di prima immatricolazione del veicolo e successivamente ogni due anni;
 - b) veicoli della categoria M₁ utilizzati come taxi o ambulanze, veicoli delle categorie M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ e O₄: un anno dopo la data di prima immatricolazione del veicolo e successivamente ogni anno;
 - c) trattori a ruote delle categorie T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b e T4.3b utilizzati principalmente sulle strade pubbliche per il trasporto commerciale di merci su strada: quattro anni dopo la data di prima immatricolazione del veicolo e successivamente ogni due anni.

Ai fini del primo comma, lettera a), nel caso dei controlli tecnici di cui all'articolo 4, paragrafo 4, gli Stati membri pianificano il successivo controllo tecnico in modo tale da rispettare il periodo che copre la durata del certificato di revisione temporaneo.
2. Gli Stati membri stabiliscono intervalli appropriati entro i quali i veicoli delle categorie L3e, L4e, L5e e L7e con motore a combustione di cilindrata superiore a 125 cm³ o con una potenza massima continua nominale o netta superiore a 11 kW devono essere sottoposti a controllo tecnico.
3. A prescindere dalla data dell'ultimo controllo tecnico del veicolo, i veicoli sono sottoposti a un controllo tecnico quando i sistemi e i componenti ambientali e di sicurezza del veicolo sono stati alterati o modificati in modo significativo.

4. Gli Stati membri o le autorità competenti possono fissare il periodo ragionevole durante il quale deve essere effettuato il controllo tecnico senza superare gli intervalli di cui al paragrafo 1.";

6) l'articolo 6 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Per le categorie di veicoli rientranti nell'ambito di applicazione della presente direttiva, con l'eccezione delle categorie L3e, L4e, L5e e L7e, gli Stati membri assicurano che il controllo tecnico riguardi almeno gli ambiti di cui all'allegato I, punto 2.";

b) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Per ogni ambito 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.

Entro il [INSERIRE: 24 mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva modificativa], la Commissione adotta atti di esecuzione che specificano

a) i metodi per il preconditionamento del veicolo per misurare le emissioni di ossidi di azoto (NO_x) dei motori ad accensione spontanea e che individuano le classi di emissione Euro relative a tali metodi,

b) i metodi e i valori limite per misurare le emissioni in numero di particelle (PN) dei motori ad accensione comandata,

di cui all'allegato I, punto 3, sezione 8.2. Le procedure di prova sono operative presso i centri di controllo entro quattro anni dall'adozione degli atti di esecuzione.

La Commissione può adottare atti di esecuzione che specificano i metodi e i valori limite e individuano le classi di emissione Euro relative a tali metodi, per misurare gli NO_x dei motori ad accensione comandata di cui all'allegato I, punto 3, sezione 8.2. Le procedure di prova sono operative presso i centri di controllo entro quattro anni dall'adozione degli atti di esecuzione.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 19, paragrafo 2.";

c) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

"3. Per le categorie di veicoli L3e, L4e, L5e e L7e, con motore di cilindrata superiore a 125 cm³ o con una potenza massima continua nominale o netta superiore a 11 kW, gli Stati membri determinano gli ambiti, gli elementi e i metodi appropriati di controllo.";

d) è aggiunto il paragrafo seguente:

"4. Ai fini del rilascio di un certificato di revisione temporaneo dell'UE a norma dell'articolo 4, paragrafo 4, un veicolo che sia stato fabbricato per circolare sull'altro lato della strada non è sottoposto ai controlli sugli elementi di cui all'allegato I ai quali tale veicolo non è stato fabbricato per conformarsi nello Stato membro che effettua il controllo.";

7) l'articolo 8 è sostituito dal seguente:

"Articolo 8

Certificato di revisione e certificato di revisione temporaneo dell'UE

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 o, nel caso di cui all'articolo 4, paragrafo 4, un certificato di revisione temporaneo dell'UE, contenente almeno gli elementi standardizzati dei corrispondenti codici armonizzati dell'Unione di cui all'allegato II.

A decorrere dal [entrata in vigore + 4 anni + 1 giorno], gli Stati membri assicurano che i certificati di revisione e i certificati di revisione temporanei dell'UE siano rilasciati come attestati elettronici di attributi per i portafogli europei di identità digitale conformemente al regolamento (UE) n. 910/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio**.

Gli Stati membri assicurano che i certificati di revisione e i certificati di revisione temporanei dell'UE contengano le informazioni necessarie per l'autenticazione e la convalida di tali certificati.

Gli Stati membri informano la Commissione in merito agli emittenti affidabili di certificati di revisione e di certificati di revisione temporanei dell'UE e tengono l'elenco aggiornato. La Commissione mette a disposizione del pubblico un elenco di tali emittenti attraverso un canale sicuro e in forma firmata o sigillata elettronicamente adatta al trattamento automatizzato.

- 1 bis. Il certificato di revisione temporaneo dell'UE ha una validità di sei mesi. L'autorità competente comunica senza indebito ritardo, e al più tardi entro cinque giorni di calendario, il risultato del controllo allo Stato membro di immatricolazione.

Fatto salvo il caso in cui lo Stato membro di immatricolazione riconosca i certificati di revisione emessi dallo Stato membro interessato in conformità dell'articolo 4, paragrafo 3, il controllo tecnico successivo si svolge nello Stato membro di immatricolazione del veicolo; il certificato di revisione temporaneo dell'UE contiene le informazioni necessarie a tal fine.

2. Gli Stati membri impongono ai centri di controllo o, se del caso, alle autorità competenti di fornire, su richiesta, una stampa del certificato di revisione o del certificato di revisione temporaneo dell'UE alla persona che presenta il veicolo ai fini del controllo tecnico. Tali stampe sono di facile utilizzo e contengono un codice QR interoperabile che consente di verificarne l'autenticità, la validità e l'integrità. Entro un anno dall'adozione degli atti di esecuzione di cui al paragrafo 8, il codice QR rispetta le specifiche tecniche stabilite in tali atti di esecuzione. Le informazioni figuranti nel certificato sono espresse anche in formato leggibile all'uomo e presentate almeno nella lingua o nelle lingue ufficiali dello Stato membro di rilascio.

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, in formato cartaceo o elettronico, a condizione che il certificato di revisione sia valido tenendo conto della frequenza dei controlli tecnici dello Stato membro che effettua la reimmatricolazione.
- 3 bis. Gli Stati membri comunicano senza indebito ritardo alla Commissione e agli altri Stati membri qualsiasi nuovo modello di certificato di revisione o di certificato di revisione temporaneo dell'UE e la descrizione della serie di dati rilasciati in tali certificati come attestati elettronici di attributi. La Commissione pubblica tali modelli e descrizioni delle serie di dati.
4. Oltre alle disposizioni di cui al paragrafo 3, gli Stati membri riconoscono la validità di un certificato di revisione, in formato digitale o cartaceo, in caso di trasferimento della proprietà di un veicolo dotato di una prova valida del controllo tecnico periodico.
5. I centri di controllo comunicano per via elettronica all'autorità competente dello Stato membro interessato le informazioni contenute nei certificati di revisione o nei certificati di revisione temporanei dell'UE da essi rilasciati. Tale comunicazione avviene senza indebito ritardo dopo il rilascio di ogni certificato di revisione o certificato di revisione temporaneo dell'UE. Gli Stati membri stabiliscono il periodo durante il quale l'autorità competente deve conservare tali informazioni. La durata di tale periodo non è inferiore a 36 mesi, fatti salvi i regimi fiscali nazionali degli Stati membri.
6. Gli Stati membri possono decidere che le informazioni incluse nel precedente certificato di revisione o certificato di revisione temporaneo dell'UE siano messe a disposizione degli ispettori.
7. Gli Stati membri provvedono affinché i risultati del controllo tecnico siano notificati o resi disponibili quanto prima all'autorità responsabile dell'immatricolazione del veicolo. Tale notifica contiene le informazioni presenti nel certificato di revisione.

8. Entro il [data di entrata in vigore + 2 anni] la Commissione adotta atti di esecuzione per stabilire le specifiche tecniche e le norme relative a quanto segue:
- a) il rilascio e la verifica in modo sicuro dei certificati di cui ai paragrafi 1 e 2;
 - b) la garanzia della protezione e della sicurezza dei dati personali;
 - c) la definizione della struttura comune dei dati dei certificati di revisione e dei certificati di revisione temporanei dell'UE;
 - d) il rilascio e la verifica di un codice QR valido, sicuro e interoperabile;
 - e) la notifica agli emittenti affidabili di certificati di revisione e di certificati di revisione temporanei dell'UE.

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

** Regolamento (UE) n. 910/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 2014, in materia di identificazione elettronica e servizi fiduciari per le transazioni elettroniche nel mercato interno e che abroga la direttiva 1999/93/CE (GU L 257 del 28.8.2014, pag. 73, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj>).";

8) l'articolo 9 è sostituito dal seguente:

"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, che ha luogo non oltre due mesi dopo il controllo iniziale. Il risultato del controllo e il termine per il controllo successivo sono notificati allo Stato membro di immatricolazione e iscritti nel registro di immatricolazione conformemente all'articolo 3 bis, paragrafo 1, della direttiva 1999/37/CE del Consiglio***. Tale controllo successivo può aver luogo nello Stato membro in cui il veicolo non ha superato il controllo iniziale o nello Stato membro di immatricolazione.
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 uso su strada è sospesa per un periodo di tempo limitato, senza comportare una nuova procedura di immatricolazione. Tale richiesta di sospensione è notificata allo Stato membro di immatricolazione e la sospensione è iscritta nel registro di immatricolazione conformemente all'articolo 3 bis, paragrafo 1, della direttiva 1999/37/CE. Una volta corrette le carenze, l'autorità competente nello Stato membro di immatricolazione rilascia senza indugio un nuovo certificato di revisione attestante la conformità del veicolo.

4. Qualsiasi manomissione o manipolazione del sistema di controllo delle emissioni, del sistema ad alta tensione, compreso il sistema di gestione della batteria, del silenziatore o dei sistemi rilevanti ai fini della sicurezza del veicolo, che causi carenze gravi o pericolose, è punibile con sanzioni effettive, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie.

*** 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj>");

8 bis) all'articolo 10, paragrafo 1, il primo comma è sostituito dal seguente:

"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 o un controllo tecnico a norma dell'articolo 4, paragrafo 4, fornisce un attestato, ad esempio un'indicazione apposta sul documento di immatricolazione del veicolo, un autoadesivo, un certificato, una verifica con mezzi elettronici 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.";

9) l'articolo 16 è sostituito dal seguente:

"Articolo 16

Scambio di dati tra autorità degli Stati membri

1. Gli Stati membri si prestano reciproca assistenza per l'attuazione della presente direttiva. Essi si scambiano informazioni e dati, in particolare al fine di verificare, al momento dei controlli tecnici, lo stato tecnico e giuridico del veicolo, se necessario nello Stato membro in cui quest'ultimo è immatricolato.
 - a. Gli Stati membri forniscono alle autorità competenti di altri Stati membri e ai centri di controllo autorizzati da altri Stati membri l'accesso ai dati di immatricolazione dei veicoli, ai dati relativi al contenuto dei certificati di conformità, se disponibili, ai risultati riportati nell'ultimo certificato di revisione o, nel caso di cui all'articolo 4, paragrafo 4, nel certificato di revisione temporaneo dell'UE rilasciato nel corso degli ultimi tre anni, alle relazioni di controllo tecnico su strada di almeno gli ultimi tre anni e alla cronistoria del contachilometri del veicolo conservata nelle banche dati nazionali e relativa ad almeno gli ultimi tre anni.
 - b. Gli Stati membri interconnettono i loro sistemi elettronici sui dati contenuti nei certificati di revisione, nei certificati di revisione temporanei dell'UE e sulla cronistoria dei contachilometri attraverso il sistema elettronico MOVE-HUB sviluppato dalla Commissione, in modo che le autorità competenti e i centri di controllo autorizzati di qualsiasi Stato membro possano consultare in tempo reale la banca dati o il registro di immatricolazione nazionale pertinente di qualsiasi altro Stato membro.
 - c. L'obbligo di cui alla lettera b) si considera soddisfatto quando gli Stati membri utilizzano le proprie applicazioni o applicazioni di terzi, compreso il sistema europeo d'informazione sui veicoli e le patenti di guida (EUCARIS), per scambiare i dati e connettersi al sistema elettronico MOVE-HUB.

2. Entro il [INSERIRE LA DATA: due anni dopo l'entrata in vigore della presente direttiva], la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono le disposizioni necessarie per l'attuazione delle funzionalità del sistema elettronico MOVE-HUB e specificano i requisiti minimi per il formato e il contenuto delle informazioni e dei dati che gli Stati membri devono scambiare in relazione ai veicoli sottoposti a controlli tecnici. Tali atti di esecuzione garantiscono la protezione dei dati personali e sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 19, paragrafo 2.

3. Le interconnessioni dei sistemi elettronici di cui al paragrafo 1 sono operative entro due anni dall'adozione degli atti di esecuzione di cui al paragrafo 2.";

10) l'articolo 17 è così modificato:

a) il primo trattino è sostituito dal seguente:

"—aggiornare unicamente le designazioni delle categorie di veicoli di cui all'articolo 2, paragrafo 1, all'articolo 5, paragrafi 1 e 2, e all'articolo 6, paragrafi 1 e 2, se del caso, nell'eventualità di modifiche apportate alle categorie di veicoli risultanti 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;"

b) il terzo trattino è sostituito dal seguente:

"—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.";

11) l'articolo 20 è sostituito dal seguente:

"Articolo 20

Relazioni

Entro il 31 marzo 2032, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'attuazione e sugli effetti della presente direttiva, in particolare per quanto riguarda l'efficacia delle disposizioni concernenti l'ambito di applicazione, segnatamente in relazione ai veicoli della categoria L, la frequenza dei controlli, il riconoscimento reciproco dei certificati di revisione in caso di reimmatricolazione di veicoli provenienti da un altro Stato membro e il riconoscimento dei certificati di revisione temporanei dell'UE. La relazione esamina altresì la necessità o meno di aggiornare gli allegati, segnatamente alla luce delle prassi e dei progressi tecnici.";

12) è inserito il seguente articolo 20 bis:

"Articolo 20 bis

Trasmissione di informazioni alla Commissione

1. Entro il 31 marzo 2030, e successivamente entro il 31 marzo di ogni terzo anno, gli Stati membri trasmettono alla Commissione, tramite la piattaforma di comunicazione online di cui all'articolo 28 del regolamento (UE) 2018/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio**** ("piattaforma online"), i dati raccolti relativi a ciascuno dei tre anni civili precedenti e ai veicoli sottoposti a controllo nel loro territorio. Tra tali dati figurano i seguenti (per ciascun anno civile):
 - a) il numero totale di veicoli sottoposti a controllo;
 - b) il numero di veicoli sottoposti a controllo per ciascuna categoria;
 - c) gli ambiti oggetto di controllo e gli elementi per i quali il controllo ha dato esito negativo, conformemente all'allegato I, punto 3, della presente direttiva.

2. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono il formato che gli Stati membri devono utilizzare per la comunicazione dei dati di cui al paragrafo 1 attraverso la piattaforma online. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 19, paragrafo 2.
3. La Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio in merito ai dati raccolti a norma del paragrafo 1.

**** Regolamento (UE) 2018/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla governance dell'Unione dell'energia e dell'azione per il clima che modifica i regolamenti (CE) n. 663/2009 e (CE) n. 715/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, le direttive 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE e 2013/30/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, le direttive del Consiglio 2009/119/CE e (UE) 2015/652 e che abroga il regolamento (UE) n. 525/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 328 del 21.12.2018, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).";

- 13) l'articolo 22 è sostituito dal seguente:

"Articolo 22

Proroga della validità dei certificati di revisione in caso di crisi

1. Ai fini del presente articolo si applicano le definizioni seguenti:
 - a) "situazione di crisi": un evento eccezionale, imprevisto e improvviso, naturale o antropogenico, di natura e portata straordinarie che si verifica all'interno o all'esterno dell'Unione, con un impatto diretto o indiretto significativo sul settore dei trasporti su strada e che inoltre impedisce o compromette in modo sostanziale la possibilità per i proprietari o intestatari di veicoli immatricolati negli Stati membri o le autorità nazionali pertinenti di effettuare i controlli tecnici;
 - b) "periodo di crisi": il periodo durante il quale uno Stato membro è autorizzato dalla Commissione, secondo la procedura di cui al paragrafo 2, ad adottare le misure di cui al presente articolo.

2. Nel caso di una situazione di crisi che interessi tutto il territorio di uno Stato membro o parte di esso, lo Stato membro può deferire la questione alla Commissione, mediante una richiesta debitamente motivata, affinché quest'ultima adotti una decisione che autorizza tale Stato membro ad attuare le misure di cui al presente articolo per tutto il suo territorio o parte di esso. Tali misure possono essere applicate per un periodo massimo di sei mesi. La Commissione può autorizzare la proroga delle misure, su richiesta dello Stato membro, per ulteriori periodi di sei mesi, finché persiste la situazione di crisi.
 3. La Commissione può decidere che il periodo di crisi è iniziato prima che la questione sia stata deferita dallo Stato membro in questione a norma del paragrafo 2.
 4. Se la Commissione riceve da due o più Stati membri richieste debitamente motivate relative a un'unica situazione di crisi che interessa tutto il loro territorio o parte di esso, può adottare un'unica decisione applicabile alla totalità di tali Stati membri.
 5. In deroga all'articolo 5, paragrafo 1, all'articolo 10, paragrafo 1, e all'allegato II, punto 8, le autorità competenti degli Stati membri possono prorogare il periodo di validità dei certificati di revisione di tutte o di determinate categorie di veicoli, nel caso in cui tali certificati siano scaduti o scadrebbero altrimenti durante il periodo di crisi, per un periodo massimo di sei mesi. Tale periodo può essere rinnovato per ulteriori periodi successivi di sei mesi, fintantoché la crisi persiste e la Commissione lo autorizza.
 6. Le misure adottate dagli Stati membri a norma del presente articolo sono immediatamente notificate alla Commissione, che ne informa gli altri Stati membri e pubblica un avviso nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.";
- 14) gli allegati I, III e IV sono modificati conformemente all'allegato I della presente direttiva.

Articolo 2

Modifiche della direttiva 2014/47/UE

La direttiva 2014/47/UE è così modificata:

- 1) l'articolo 1 è sostituito dal seguente:

"Articolo 1

Oggetto

La presente direttiva stabilisce i requisiti minimi per un regime di controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali e per il ricorso progressivo al telerilevamento dei veicoli circolanti nel territorio degli Stati membri.";

- 2) l'articolo 2 è così modificato:

- a) al paragrafo 1 è inserita la seguente lettera a bis):

"a bis) veicoli a motore progettati e costruiti essenzialmente per il trasporto di merci e aventi massa massima superiore a 3,5 tonnellate – categoria di veicoli N₁;"

- b) è inserito il seguente paragrafo 1 bis:

"1 bis. Gli Stati membri che, in conformità della direttiva 2014/45/UE, effettuano controlli tecnici periodici con cadenza annuale sui veicoli di categoria N₁ immatricolati nel loro territorio a partire da due anni dalla prima immatricolazione del veicolo, possono escludere tale categoria di veicoli dall'ambito di applicazione della presente direttiva.";

- c) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. La presente direttiva non pregiudica il diritto degli Stati membri di sottoporre a controlli tecnici su strada veicoli che non figurano al paragrafo 1 e di controllare altri aspetti del trasporto su strada 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'uso di un particolare tipo di veicolo a determinate parti della propria rete stradale per ragioni di sicurezza stradale.";

3) l'articolo 3 è così modificato:

a) il punto 13) è sostituito dal seguente:

"13) "certificato di revisione": un verbale di controllo tecnico quale definito all'articolo 3, punto 12), della direttiva 2014/45/UE;"

b) il punto 18) è soppresso;

c) sono aggiunti i seguenti punti 21) e 22):

"21) "telerilevamento": il controllo di veicoli mediante la misurazione delle emissioni allo scarico su strada, compresi gli ossidi di azoto e il particolato, o dei livelli di rumore dei veicoli che transitano in prossimità di apparecchiature fisse o mobili sul lato della strada, o mediante "plume chasing" nel caso di controllo di veicoli in relazione alle emissioni di inquinanti atmosferici;

22) "plume chasing": la misurazione delle emissioni di inquinanti atmosferici su strada prodotte da veicoli seguiti da un veicolo inseguitore munito di un dispositivo di campionamento e di uno strumento di misura appropriati.";

6) all'articolo 5, i paragrafi 1 e 2 sono sostituiti dai seguenti:

"1. Per i veicoli di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere a), b), c) e d), gli Stati membri effettuano, per ciascun anno civile, un numero totale di controlli tecnici su strada iniziali pari almeno al 5 % del numero totale di tali veicoli immatricolati nel loro territorio.

2. Per i veicoli di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera a bis), gli Stati membri effettuano, per ciascun anno civile, un numero totale di controlli tecnici su strada iniziali pari almeno al 10 % del numero totale di controlli tecnici su strada iniziali effettuati per i veicoli di cui al paragrafo 1.";

7) all'articolo 6, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"Per l'attribuzione di un profilo di rischio a un'impresa, 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 punteggio elevato della classificazione del rischio. Il sistema di classificazione del rischio è gestito dalle autorità competenti degli Stati membri.

Per i veicoli di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere da a) a 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 della presente direttiva 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.";

8) all'articolo 7, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Gli Stati membri impongono ai conducenti di disporre del certificato di revisione corrispondente al controllo tecnico periodico più recente e della relazione di controllo tecnico su strada approfondito più recente. Gli Stati membri impongono alle loro autorità di accettare prove elettroniche di tali controlli tecnici e controlli su strada.";

9) l'articolo 9 è sostituito dal seguente:

"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 dei criteri di cui all'allegato I della presente direttiva o quali individuati nella direttiva 2006/22/CE. I veicoli possono essere selezionati per il controllo anche in modo casuale o qualora si sospetti ragionevolmente che essi presentino un rischio per la sicurezza stradale o l'ambiente.";

9 bis) è inserito l'articolo seguente:

"Articolo 9 bis

Telerilevamento

1. Gli Stati membri possono utilizzare la tecnologia di telerilevamento per lo screening dei veicoli a motore in relazione alle loro emissioni di inquinanti atmosferici e acustiche e, sulla base del telerilevamento, possono selezionare i veicoli da sottoporre a un controllo tecnico su strada iniziale. Gli Stati membri possono utilizzare il telerilevamento anche per individuare i veicoli potenzialmente ad alte emissioni, le cui emissioni possono essere verificate in un centro di controllo quale definito nella direttiva 2014/45/UE. Gli Stati membri che utilizzano la tecnologia di telerilevamento ne danno notifica alla Commissione.
2. Sulla base delle informazioni fornite dagli Stati membri che utilizzano il telerilevamento in conformità dell'articolo 20, paragrafo 3, la Commissione può adottare atti di esecuzione per fissare limiti comuni di telerilevamento per le emissioni allo scarico e/o acustiche e i relativi requisiti di accuratezza, come le misurazioni ripetute, da utilizzare per individuare i veicoli ad alte emissioni che necessitano di follow-up in un altro Stato membro conformemente all'articolo 18, paragrafo 3; possono essere stabiliti requisiti differenti per le apparecchiature fisse o mobili di telerilevamento, o per il plume chasing, e possono essere fissati limiti per individuare i veicoli con sistemi di controllo delle emissioni difettosi e i veicoli con sistemi di controllo delle emissioni manomessi.

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

10) l'articolo 10 è così modificato:

a) al paragrafo 1, il secondo comma è così modificato:

aa) la lettera a) è sostituita dalla seguente:

"a) controlla l'ultimo certificato di revisione e l'ultima relazione di controllo tecnico su strada, se disponibili, conformemente all'articolo 7, paragrafo 1, e all'articolo 18 bis, paragrafo 1;"

bb) la lettera b) è sostituita dalla seguente:

"b) procede a una valutazione visiva delle condizioni tecniche del veicolo. Tale valutazione visiva può essere integrata dall'uso di apparecchiature specifiche;"

cc) la lettera c) è sostituita dalla seguente:

"c) procede a una valutazione visiva della fissazione del carico del veicolo;"

b) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"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, e a un controllo della fissazione del carico conformemente all'articolo 13.";

c) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

"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.

Entro il [INSERIRE: 24 mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva modificativa] la Commissione adotta atti di esecuzione che specificano i metodi e i valori limite per misurare le emissioni in numero di particelle (PN) dei motori ad accensione comandata di cui all'allegato II, punto 3, sezione 8.2. Le procedure di prova sono operative negli impianti per i controlli entro quattro anni dall'adozione degli atti di esecuzione.

La Commissione può adottare atti di esecuzione che specificano i metodi e i valori limite e individuano le classi di emissione Euro relative a tali metodi, per misurare gli NO_x dei motori ad accensione comandata di cui all'allegato II, punto 3, sezione 8.2. Le procedure di prova sono operative negli impianti per i controlli entro quattro anni dall'adozione degli atti di esecuzione.

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

11) l'articolo 13 è sostituito dal seguente:

"Articolo 13

Controllo della fissazione del carico

1. Durante i controlli su strada i veicoli possono essere sottoposti a un controllo più approfondito della fissazione del loro 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, la proprietà o l'ambiente. I controlli sono effettuati per verificare che durante tutti i tipi di operazioni del veicolo, comprese le situazioni di emergenza e le manovre di avvio in salita:
 - a) i carichi possano subire solo minimi cambiamenti di posizione gli uni rispetto agli altri e rispetto alle pareti o alle superfici del veicolo;
 - b) 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 soggette all'applicazione della direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio*****, la fissazione del carico e il controllo della fissazione del carico sono effettuati conformemente ai principi e, se del caso, alle norme di cui all'allegato III, sezione I, della presente direttiva. Si può utilizzare l'ultima versione delle norme di cui al punto 5 di tale sezione.

3. Le procedure di cui all'articolo 14 si applicano anche al seguito in caso di carenze gravi o pericolose relative alla fissazione del carico.
4. Gli Stati membri assicurano che il personale impegnato nel controllo della fissazione del carico riceva un'adeguata formazione a tal fine.

***** 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/68/oj>).";

- 12) all'articolo 14 è aggiunto il seguente paragrafo 4:

"4. Qualsiasi manomissione o manipolazione del sistema di controllo delle emissioni, del sistema ad alta tensione, compreso il sistema di gestione della batteria, del silenziatore o dei sistemi rilevanti ai fini della sicurezza del veicolo, che causi carenze gravi o pericolose, è punibile con sanzioni effettive, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie.";

- 13) all'articolo 16, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"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 elettronica della relazione di controllo.";

14) l'articolo 18 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"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'uso 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 al punto di contatto dello Stato membro di immatricolazione attraverso il sistema di messaggistica (sistema RSI) di cui all'articolo 3 del regolamento di esecuzione (UE) 2017/2205 della Commissione*****.

La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono 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 conformemente al presente articolo, primo comma. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 23, paragrafo 2.

***** Regolamento di esecuzione (UE) 2017/2205 della Commissione, del 29 novembre 2017, relativo alle modalità concernenti le procedure per la notifica dei veicoli commerciali con carenze gravi o pericolose individuate nell'ambito di un controllo tecnico su strada (GU L 314 del 30.11.2017, pag. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj).";

b) è aggiunto il paragrafo seguente:

"3. Qualora uno Stato membro che utilizza il telerilevamento a norma dell'articolo 9 bis abbia individuato un veicolo immatricolato in un altro Stato membro come veicolo ad alte emissioni applicando le soglie e i livelli di accuratezza stabiliti nell'atto di esecuzione di cui all'articolo 9 bis, paragrafo 2, dà notifica all'autorità competente dello Stato membro di immatricolazione, tramite il punto di contatto di cui all'articolo 17, dei risultati delle misurazioni mediante telerilevamento e, se del caso, del successivo controllo tecnico su strada. Se non è stato effettuato alcun controllo su strada successivo, lo Stato membro che ha misurato le emissioni può chiedere all'autorità competente dello Stato membro di immatricolazione di adottare i provvedimenti che lo Stato membro di immatricolazione ritiene opportuni, come sottoporre il veicolo a un controllo su strada o a un controllo tecnico che comporti la misurazione delle emissioni pertinenti.";

15) è inserito il seguente articolo 18 bis:

"Articolo 18 bis

Scambio di dati tra autorità degli Stati membri

1. Gli Stati membri si prestano reciproca assistenza per l'attuazione della presente direttiva. Essi si scambiano informazioni e dati, in particolare al fine di verificare, al momento del controllo su strada di un veicolo, lo stato tecnico e giuridico del veicolo, se necessario, nello Stato membro in cui quest'ultimo è immatricolato.
 - a) Gli Stati membri forniscono alle autorità competenti di altri Stati membri e ai centri di controllo autorizzati da altri Stati membri l'accesso ai dati di immatricolazione dei veicoli, ai dati relativi al contenuto dei certificati di conformità, se disponibili, ai risultati del controllo riportati nell'ultimo certificato di revisione, a qualsiasi certificato di controllo tecnico temporaneo dell'UE rilasciato nel corso degli ultimi tre anni, alle relazioni di controllo tecnico su strada di almeno gli ultimi tre anni e alla cronistoria del contachilometri del veicolo, conservati nelle banche dati nazionali.

- b) Gli Stati membri interconnettono i loro sistemi elettronici in merito ai dati contenuti nei certificati di revisione e alla cronistoria dei contachilometri attraverso il sistema elettronico MOVE-HUB sviluppato dalla Commissione, in modo che le autorità competenti di qualsiasi Stato membro possano consultare in tempo reale la banca dati o il registro di immatricolazione nazionale pertinente di qualsiasi altro Stato membro.
 - c) L'obbligo di cui alla lettera b) si considera soddisfatto quando gli Stati membri utilizzano le proprie applicazioni o applicazioni di terzi, compreso il sistema europeo d'informazione sui veicoli e le patenti di guida (EUCARIS), per scambiare i dati e connettersi al sistema elettronico MOVE-HUB.
2. Entro il [INSERIRE LA DATA: due anni dopo l'entrata in vigore della presente direttiva], la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono le disposizioni necessarie per l'attuazione delle funzionalità del sistema elettronico MOVE-HUB e specificano i requisiti minimi per il formato e il contenuto delle informazioni e dei dati che gli Stati membri devono scambiare in relazione ai veicoli sottoposti a controlli su strada. Tali atti di esecuzione garantiscono la protezione dei dati personali e sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 23, paragrafo 2.
3. Le interconnessioni dei sistemi elettronici di cui al paragrafo 1 sono operative entro due anni dall'adozione degli atti di esecuzione di cui al paragrafo 2.";

16) l'articolo 20 è sostituito dal seguente:

"Articolo 20

Trasmissione di informazioni alla Commissione

1. Entro il 31 marzo 2030, e successivamente entro il 31 marzo di ogni terzo anno, gli Stati membri trasmettono alla Commissione, tramite la piattaforma di comunicazione online di cui all'articolo 28 del regolamento (UE) 2018/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio***** ("piattaforma online"), i dati raccolti relativi a ciascuno dei tre anni civili precedenti e ai veicoli sottoposti a controllo nel loro territorio. Tra tali dati figurano le informazioni seguenti, per ciascun anno civile:
 - a) il numero totale di veicoli sottoposti a controllo;
 - b) il numero di veicoli sottoposti a controllo per ciascuna categoria;
 - 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 della presente direttiva.

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

2. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono norme dettagliate relative al formato per la comunicazione dei dati di cui al paragrafo 1 attraverso la piattaforma online. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 23, paragrafo 2. Fino all'entrata in vigore di tali norme, gli Stati membri utilizzano il modello standard per le relazioni di cui all'allegato V.

3. Gli Stati membri che hanno notificato alla Commissione il ricorso al telerilevamento a norma dell'articolo 9 bis, paragrafo 1, comunicano alla Commissione, entro un anno da tale notifica, i livelli delle emissioni allo scarico o acustiche, se del caso, per categoria di veicoli, nonché i requisiti di accuratezza, come le misurazioni ripetute, da essi stabiliti per individuare i veicoli ad alte emissioni, unitamente a sintesi dei risultati delle relative misurazioni. Gli Stati membri comunicano alla Commissione eventuali modifiche di tali livelli e requisiti.";

***** Regolamento (UE) 2018/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla governance dell'Unione dell'energia e dell'azione per il clima che modifica i regolamenti (CE) n. 663/2009 e (CE) n. 715/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, le direttive 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE e 2013/30/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, le direttive del Consiglio 2009/119/CE e (UE) 2015/652 e che abroga il regolamento (UE) n. 525/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 328 del 21.12.2018, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).";

- 17) all'articolo 21, il secondo e terzo trattino sono sostituiti dai seguenti:

"—aggiornare l'allegato II, punto 3, per quanto riguarda i metodi nel caso in cui diventino disponibili metodi di controllo più efficaci ed efficienti senza ampliare l'elenco di elementi da sottoporre a controllo;

— adattare l'allegato II, punto 3, 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;"

18) l'articolo 24 è sostituito dal seguente:

"Articolo 24

Relazioni

Entro il 31 marzo 2032 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione e sugli effetti della presente direttiva. Tale relazione analizza, in particolare, i suoi effetti in termini di miglioramento della sicurezza stradale e di riduzione delle emissioni.";

18 bis) è inserito il seguente articolo 24 bis:

"Articolo 24 bis

Riesame

Dopo aver ricevuto da almeno cinque Stati membri le relazioni sul telerilevamento in conformità dell'articolo 20, paragrafo 3, la Commissione valuta l'efficacia del telerilevamento a norma dell'articolo 9 bis.";

19) gli allegati II, III, IV e V sono modificati conformemente all'allegato II della presente direttiva.

Articolo 3

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il [INSERIRE LA DATA: tre anni dopo la data di entrata in vigore della presente direttiva]. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

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 4

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

Articolo 5

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il
