



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 13.7.2012
COM(2012) 382 final

2012/0186 (COD)

Pacchetto controlli tecnici

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**relativo ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione e che
abroga la direttiva 2000/30/CE**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

- Motivazione e obiettivi della proposta

L'obiettivo della proposta è di stabilire norme armonizzate aggiornate relative ai controlli su strada dei veicoli a motore e dei loro rimorchi allo scopo di migliorare la sicurezza stradale e la protezione dell'ambiente.

La proposta mira a contribuire al raggiungimento dell'obiettivo di dimezzare il numero di morti a causa di incidenti stradali entro il 2020, sancito negli Orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale¹. Essa contribuirà inoltre alla riduzione delle emissioni del trasporto stradale derivanti dalla cattiva manutenzione dei veicoli.

- Contesto generale

Prima di essere autorizzato all'immissione sul mercato, un veicolo deve soddisfare tutti i pertinenti requisiti di omologazione del tipo o di omologazione individuale che garantiscono un livello ottimale di sicurezza e di rispetto delle norme ambientali. Ogni Stato membro ha l'obbligo di immatricolare per la prima volta qualsiasi veicolo che abbia ottenuto l'omologazione europea sulla base del "certificato di conformità" rilasciato dal costruttore del veicolo. Tale immatricolazione è l'autorizzazione ufficiale all'utilizzazione sulla rete stradale pubblica, nell'osservanza delle diverse date di introduzione di vari obblighi relativi ai veicoli.

Successivamente a detta omologazione, i veicoli su strada devono essere sottoposti a controlli tecnici periodici allo scopo di garantire che conservino le condizioni tecniche per circolare in modo sicuro senza costituire alcun pericolo per il conducente e gli altri utenti della strada. I veicoli sono quindi controllati per verificare che soddisfino determinati requisiti, come quelli relativi alla sicurezza e alla protezione ambientale, nonché gli obblighi di ammodernamento. Per via dell'uso regolare e intensivo, principalmente a fini commerciali, a cui sono sottoposti i veicoli adibiti al trasporto di merci con carico superiore a 3,5 tonnellate e quelli adibiti al trasporto commerciale di più di 8 passeggeri, detti veicoli sono inoltre soggetti a controlli tecnici su strada ad hoc volti a verificarne il rispetto dei requisiti ambientali e tecnici in qualsiasi momento e in qualsiasi luogo nell'Unione europea.

Durante il suo ciclo di vita, un veicolo può essere nuovamente immatricolato in seguito alla cessione ad un nuovo proprietario o al trasferimento permanente in un altro Stato membro. Occorre introdurre analoghe disposizioni in merito alla procedura di immatricolazione dei veicoli per evitare l'utilizzazione sulla rete stradale dei veicoli che pongono un rischio immediato alla sicurezza stradale. L'obiettivo principale dei controlli tecnici su strada è garantire che negli intervalli fra i controlli tecnici periodici i veicoli commerciali non pongano rischi significativi alla sicurezza stradale. Si mira anche a creare eque condizioni di concorrenza in rapporto alla qualità della manutenzione dei veicoli commerciali che circolano nell'Unione

¹ COM(2010) 389 definitivo.

scoraggiando eventuali operatori irresponsabili dal tentare di ottenere un vantaggio concorrenziale utilizzando veicoli che abbiano ricevuto una manutenzione inadeguata.

- Disposizioni vigenti nel settore della proposta

Il “pacchetto controllo tecnico” manterrà i requisiti esistenti di cui al quadro normativo attuale in merito al regime di controllo tecnico, che disciplina i controlli tecnici², i controlli su strada³ e le norme di immatricolazione dei veicoli⁴.

Rispetto alle norme attualmente in vigore in materia di controlli su strada, l’obiettivo principale della proposta è quello di istituire un sistema di classificazione dei rischi volto ad effettuare i controlli in via prioritaria su veicoli di imprese che hanno già violato le norme di sicurezza in passato, in modo da riservare un trattamento più favorevole ai veicoli delle imprese rispettose della sicurezza e dell’ambiente. Inoltre, la proposta stabilisce nuovi obblighi in merito a diversi aspetti della normalizzazione e della qualità dei controlli, in particolare per quanto riguarda le attrezzature per i controlli, le competenze e la formazione degli addetti ai controlli e la supervisione del sistema di controllo.

- Coerenza con altri obiettivi e politiche dell’Unione

La proposta è coerente con l’obiettivo dell’Unione di rendere le strade più sicure, delineato nel Libro bianco sui trasporti⁵, e mira ad attuare la strategia specifica relativa al miglioramento della sicurezza dei veicoli di cui agli Orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale.

Inoltre, per quanto riguarda gli aspetti ambientali della proposta, gli obblighi previsti contribuiscono alla riduzione delle emissioni dei veicoli a motore di CO₂ e di altri inquinanti atmosferici, in sintonia con la Strategia europea per i veicoli puliti ed efficienti sul piano energetico e con la cosiddetta “strategia 20-20-20” di misure integrate sull’energia e il cambiamento climatico, e contribuiscono a realizzare gli obiettivi di qualità dell’aria stabiliti dalla direttiva 2008/50/CE⁶.

2. RISULTATI DELLE CONSULTAZIONI DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONI DELL'IMPATTO

- Consultazione delle parti interessate

Metodi di consultazione

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

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

⁴ 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).

⁵ COM(2011) 144 definitivo.

⁶ Direttiva 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2008, relativa alla qualità dell’aria ambiente e per un’aria più pulita in Europa (GU L 152 dell’11.6.2008, pag. 1).

Nell'elaborare la proposta, la Commissione ha consultato le parti interessate in vari modi:

- con una consultazione generale su Internet, relativa a tutti gli aspetti della proposta;
- consultando esperti e parti interessate nell'ambito di seminari;
- svolgendo uno studio sulle opzioni future per il controllo tecnico e i controlli su strada nell'Unione europea per individuare misure possibili ed elaborare uno strumento di analisi costi-benefici relativo agli effetti delle attività di controllo tecnico e dei controlli su strada.

Sintesi delle risposte e modo in cui sono state prese in considerazione

Durante la consultazione via internet, le parti interessate hanno sollevato varie questioni. La valutazione dell'impatto allegata alla presente proposta dà ampio conto delle principali questioni sollevate e indica il modo in cui sono state prese in considerazione.

Una consultazione aperta si è svolta su internet dal 29 luglio 2010 al 24 settembre 2010. La Commissione ha ricevuto 9 653 risposte da cittadini, autorità degli Stati membri, fornitori di equipaggiamenti, centri di controllo, associazioni di officine meccaniche e fabbricanti di veicoli.

I risultati sono disponibili su http://ec.europa.eu/transport/road_safety/take-part/public-consultations/pti_en.htm.

- Ricorso al parere di esperti

Settori scientifici/di competenza interessati

La proposta ha imposto la valutazione di opzioni strategiche diverse e delle rispettive conseguenze a livello economico, sociale e ambientale.

Metodologia applicata

Un consulente esterno (Europe Economics) ha svolto uno studio sull'impatto delle diverse opzioni strategiche avvalendosi di numerose relazioni scientifiche e di valutazione, in particolare quali fonti di modelli e di dati per la monetizzazione dei costi e dei benefici delle diverse opzioni strategiche. Si è fatto ricorso in particolare ai seguenti studi:

- Relazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo sull'applicazione da parte degli Stati membri della direttiva 2000/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 giugno 2000, relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nella Comunità – periodi di dichiarazione 2005-2006 e 2007-2008⁷;
- AUTOFORE (2007),
- "MOT Scheme Evidence-base" Department of Transport (Regno Unito, 2008),

⁷ COM(2010) 754 definitivo.

- Rapporto sulla sicurezza stradale DEKRA 2008 – Strategie di prevenzione degli incidenti sulle strade europee;
- Rapporto sulla sicurezza stradale dei mezzi pesanti DEKRA 2009;
- Rapporto sulla sicurezza stradale dei motocicli DEKRA 2010;
- relazioni TÜV 2009 / 2010.

Mezzi impiegati per rendere accessibile al pubblico il parere degli esperti

Tutte le relazioni di ricerca completate e approvate sono o saranno rese disponibili sul sito Web della DG Mobilità e trasporti.

- Valutazione dell’impatto

Per quanto riguarda gli aspetti principali della proposta sono state prese in considerazione le seguenti opzioni:

- (a) L’approccio “status quo” è la situazione di riferimento con cui paragonare gli effetti delle altre opzioni strategiche. Tale opzione manterrebbe il quadro normativo attualmente vigente nell’Unione europea.
- (b) L’approccio di tipo “soft law” consisterebbe nella migliore applicazione e sorveglianza dell’attuazione della normativa esistente. Questa opzione non introdurrebbe nuove norme, ma rinnoverebbe e intensificherebbe le azioni della Commissione volte a migliorare il livello dei controlli e dell’applicazione delle norme e istituirebbe incentivi allo scambio di dati.
- (c) L’“approccio normativo” si baserebbe su due componenti.
 - Per raggiungere l’obiettivo specifico del miglioramento della sicurezza dei veicoli su strada, il primo componente consiste nel rendere più stringenti gli standard minimi dell’UE per i controlli tecnici periodici e per i controlli su strada non preannunciati, definendo norme obbligatorie. Ciò è fondamentale per evitare che disparità nel sistema riducano l’efficacia dell’applicazione dei controlli tecnici in generale.
 - Per raggiungere l’obiettivo specifico di rendere disponibili i dati necessari per l’effettuazione dei controlli tecnici e i dati che risultano da detti controlli, un secondo componente del regime generale comprenderebbe, in una seconda fase, l’eventuale istituzione di un sistema UE armonizzato di scambio di dati che collegherebbe fra loro le banche dati esistenti allo scopo di migliorare l’efficienza dell’attuazione del pacchetto UE sui controlli tecnici.

In molti Stati membri esistono numerosi centri di controllo privati autorizzati che svolgono controlli tecnici. Per garantire un approccio coerente, occorre che la normativa specifichi alcune procedure comuni, come limiti di tempo minimi e le caratteristiche delle informazioni da trasmettere.

Tuttavia, la valutazione d'impatto ha mostrato i vantaggi di combinare un approccio "soft law" con un approccio normativo. Pertanto, le misure di "soft law" precedentemente previste dalla valutazione dell'impatto sono state integrate nei testi normativi.

3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

- Sintesi delle misure proposte

I veicoli commerciali leggeri e i loro rimorchi saranno compresi nel campo d'applicazione delle attività di controllo tecniche, perché questo gruppo di veicoli non segue la tendenza di riduzione delle vittime della strada. Altri veicoli leggeri adibiti ad usi commerciali, quali taxi e ambulanze, già soggetti a controlli tecnici annuali, non saranno sottoposti in via prioritaria ai controlli su strada in considerazione del fatto che questi veicoli presentano i tassi di mortalità più bassi.

Per ottenere una migliore distribuzione dei controlli su strada effettuati dagli Stati membri, si procederà ogni anno al controllo di una percentuale del numero di veicoli commerciali immatricolati. La percentuale prevista non eccederà, complessivamente, il numero di controlli tecnici già effettuati nell'Unione.

La selezione dei veicoli si baserà sul profilo di rischio degli operatori e si concentrerà sulle imprese ad alto rischio onde ridurre l'onere per gli operatori che eseguono una manutenzione corretta dei loro veicoli. Con le disposizioni attuali della direttiva 2000/30/CE e come dimostrato dalla relativa relazione di attuazione della Commissione⁸, molti veicoli sottoposti a controlli su strada si rivelano privi di anomalie. La valutazione dell'impatto ha mostrato che un approccio di classificazione del rischio per i controlli tecnici su strada consentirebbe di evitare circa 2,3 milioni di controlli di veicoli in buone condizioni di manutenzione, facendo potenzialmente risparmiare 80,4 milioni di euro agli operatori dei trasporti. La definizione dei profili delle imprese si baserà sui risultati dei precedenti controlli tecnici e su strada, analogamente al sistema introdotto dalla direttiva 2006/22/CE⁹ nel settore dell'applicazione della normativa sul tempo di guida e di riposo.

Controlli su strada più elaborati saranno effettuati mediante equipaggiamenti di controllo disponibili presso unità mobili di controllo o centri di controllo nelle immediate vicinanze. È necessario che i controlli su strada verifichino anche la fissazione del carico. Le carenze rilevate vanno valutate sulla base di norme armonizzate in funzione dei rischi.

Il livello di conoscenze e di competenze degli ispettori addetti ai controlli su strada deve essere almeno equivalente a quello degli addetti ai controlli tecnici.

Occorre incentivare ulteriormente la cooperazione tra le autorità di controllo degli Stati membri mediante controlli concertati, iniziative congiunte di formazione, scambio elettronico di informazioni e scambio di informazioni ed esperienze. Gli Stati membri devono collaborare attivamente fra loro e organizzare regolarmente attività di controllo in concertazione in cui

⁸ COM(2010) 754 definitivo.

⁹ GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 35.

ogni Stato membro agisce sul proprio territorio mirando l'obiettivo specifico dell'azione concertata, come le condizioni dei pneumatici o la fissazione del carico.

La cooperazione e lo scambio di informazione fra gli Stati membri e con la Commissione avverranno in modo più efficiente attraverso punti di contatto designati negli Stati membri.

Le comunicazioni alla Commissione si avvarranno di modelli standard per relazioni.

Alla Commissione saranno conferiti poteri per aggiornare gli allegati in funzione del progresso tecnico mediante atti delegati e di mantenere i certificati e i modelli di relazione in stretta collaborazione con gli Stati membri mediante atti di esecuzione, anche ricorrendo a procedure di controllo alternative basate su moderni sistemi di post-trattamento delle emissioni per verificare la conformità delle emissioni di NOx e particolato durante l'uso, tutt'ora in fase di sviluppo.

- Base giuridica

La base giuridica della proposta è l'articolo 91 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

- Principio di sussidiarietà

Il principio di sussidiarietà si applica nella misura in cui la proposta non rientra tra le competenze esclusive dell'Unione.

Gli obiettivi della proposta non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri per i motivi indicati di seguito. I requisiti tecnici per i controlli su strada sono stati fissati a un livello minimo a livello dell'UE e la loro applicazione da parte degli Stati membri ha portato ad una grande disparità di requisiti in tutta l'Unione, con impatti negativi sulla sicurezza stradale e anche sul mercato interno.

La proposta rispetta pertanto il principio di sussidiarietà.

- Principio di proporzionalità

La proposta rispetta il principio di proporzionalità per le seguenti ragioni.

Come evidenziato nella valutazione dell'impatto, la proposta rispetta il principio di proporzionalità perché non eccede quanto è necessario per realizzare gli obiettivi connessi con il miglioramento della sicurezza stradale e della protezione ambientale attraverso l'incremento della qualità e della severità dei controlli stradali e la creazione di un quadro adeguato per la trasmissione efficiente delle informazioni.

- Scelta dello strumento

Strumento proposto: regolamento.

Un regolamento è in grado di garantire il rispetto immediato delle disposizioni in esso contenute senza che sia necessario recepirlo nell'ordinamento giuridico degli Stati membri.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

Nessuna.

5. ELEMENTI FACOLTATIVI [SE NECESSARIO]

- Abrogazione di disposizioni vigenti

L'adozione della proposta comporterà l'abrogazione di norme vigenti.

- Spazio economico europeo

L'atto proposto riguarda una materia di competenza dello Spazio economico europeo ed è quindi opportuno estenderlo al SEE.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**relativo ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione e che
abroga la direttiva 2000/30/CE**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,
visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91,
vista la proposta dalla Commissione europea,
previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,
visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,
visto il parere del Comitato delle regioni²,
deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,
considerando quanto segue:

- (1) Nel suo Libro bianco del 28 marzo 2011 “Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile”³ la Commissione ha esposto l’obiettivo “zero vittime” per azzerare il numero di vittime mortali nel trasporto su strada entro il 2050. Per raggiungere tale obiettivo, si prevede che le tecnologie dei veicoli contribuiranno in modo significativo al miglioramento della sicurezza dei trasporti su strada.
- (2) Nella sua comunicazione “Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale”⁴, la Commissione ha proposto di dimezzare ulteriormente il numero totale delle vittime della strada nell’Unione entro il 2020, rispetto al 2010. Per raggiungere tale obiettivo, la Commissione ha definito sette obiettivi strategici, fra cui azioni a favore di veicoli più sicuri, una strategia per ridurre

¹ GU C [...] del [...], pag. [...].

² GU C [...] del [...], pag. [...].

³ COM(2011) 144 definitivo.

⁴ COM(2010) 389 definitivo.

il numero di feriti e il miglioramento della sicurezza degli utenti vulnerabili della strada, in particolare dei motociclisti.

- (3) Il controllo tecnico dei veicoli rientra in un regime più ampio per garantire che i veicoli siano tenuti in condizioni sicure e accettabili sotto il profilo ambientale durante l'uso. Occorre che tale regime comprenda controlli tecnici periodici per tutti i veicoli e controlli tecnici su strada per i veicoli adibiti ad attività commerciali di trasporto su strada, nonché disposizioni relative alla procedura di immatricolazione per garantire che i veicoli che pongono un rischio immediato alla sicurezza stradale non possano circolare.
- (4) Numerose norme tecniche e requisiti sulla sicurezza dei veicoli sono stati adottati nell'Unione. Tuttavia, è necessario garantire, mediante un regime di controlli su strada a sorpresa, che i veicoli continuino a soddisfare le norme di sicurezza anche dopo l'immissione sul mercato, per tutto il loro ciclo di vita.
- (5) I controlli tecnici su strada istituiti dalla direttiva 2000/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 giugno 2000, relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nella Comunità⁵, sono un elemento essenziale per raggiungere un livello elevato e costante di idoneità alla circolazione dei veicoli commerciali durante tutta la loro vita utile. Tali controlli non si limitano a migliorare la sicurezza stradale e a ridurre le emissioni dei veicoli, ma contribuiscono anche ad evitare la concorrenza sleale nel trasporto stradale che deriverebbe dall'accettazione di diversi livelli di controllo negli Stati membri.
- (6) Occorre attuare i controlli stradali per mezzo di un sistema di classificazione del rischio. Gli Stati membri possono valersi del sistema di classificazione del rischio istituito a norma dell'articolo 9 della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio⁶.
- (7) È opportuno che il presente regolamento si applichi ai veicoli commerciali aventi una velocità massima di progetto superiore a 25 km/h e appartenenti alle categorie definite dalla direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli⁷. Tuttavia, non è opportuno che impedisca agli Stati membri di sottoporre a controlli su strada veicoli che esulano dal campo di applicazione del presente regolamento o di controllare altri aspetti del trasporto stradale, in particolare quelli relativi al tempo di guida e di riposo o al trasporto di merci pericolose.

⁵ GU L 203 del 10.8.2000, pag. 1.

⁶ GU L 102 del 11.4.2006, pag. 35.

⁷ GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.

- (8) Le relazioni sull'attuazione della direttiva 2000/30/CE⁸ dimostrano chiaramente l'importanza dei controlli tecnici su strada. Nel periodo 2007-2008 in tutta l'Unione quasi 300 000 veicoli sottoposti a controlli tecnici su strada erano in condizioni tali da richiedere di essere immobilizzati. Le relazioni evidenziano anche differenze molto significative fra i risultati delle ispezioni nei diversi Stati membri. Nel periodo 2007-2008 le differenze percentuali relative a determinate carenze variavano dallo 0,6% al 41,4% fra paesi confinanti. Da ultimo, le relazioni mettono in rilievo importanti differenze nel numero di controlli tecnici su strada effettuati nei diversi Stati membri. Per giungere ad un approccio più equilibrato, occorre che gli Stati membri si impegnino a svolgere un numero minimo di controlli, proporzionato al numero di veicoli commerciali immatricolati sul loro territorio.
- (9) I furgoni e i rispettivi rimorchi sono sempre più utilizzati nel trasporto stradale. Tali veicoli non sono interessati da determinati obblighi quali le disposizioni relative alla formazione dei conducenti professionisti o l'installazione di limitatori di velocità e finiscono con l'essere coinvolti in un numero relativamente elevato di incidenti stradali. È quindi opportuno includere i furgoni nel campo di applicazione dei controlli su strada.
- (10) Al fine di evitare inutili oneri e costi amministrativi e di migliorare l'efficienza dei controlli, occorre intervenire in via prioritaria sui veicoli gestiti da imprese che non adempiono alle norme di sicurezza stradale e ambientali, mentre è opportuno che i veicoli di gestori responsabili e rispettosi delle norme di sicurezza e oggetto di manutenzione adeguata siano controllati con minore frequenza.
- (11) È opportuno che i controlli tecnici su strada consistano di ispezioni iniziali e, ove necessario, di controlli più approfonditi. In entrambi i casi i controlli devono riguardare tutte le pertinenti parti e sistemi dei veicoli. Per realizzare prove più armonizzate per tutti i possibili elementi, occorre introdurre metodi di prova ed esempi di carenze, con le relative valutazioni, a seconda della gravità dei casi.
- (12) In numerosi Stati membri le relazioni dei controlli tecnici su strada sono elaborate per via elettronica. In tali casi occorre consegnare al conducente una stampa della relazione di controllo. È necessario trasferire tutti i dati e le informazioni raccolti durante i controlli su strada a un repertorio comune dello Stato membro per facilitarne il trattamento e consentire il trasferimento delle informazioni senza ulteriori oneri amministrativi.
- (13) L'impiego di unità mobili di controllo riduce i ritardi e i costi a carico degli operatori consentendo di effettuare controlli più approfonditi direttamente su strada. In alcuni casi, si può ricorrere a centri di controllo per lo svolgimento di controlli più approfonditi.
- (14) È opportuno che gli agenti incaricati dei controlli su strada più approfonditi possiedano almeno le stesse competenze e soddisfino gli stessi requisiti di coloro che effettuano i controlli tecnici periodici a norma del regolamento (UE) n. XX/XX/XX

⁸ COM(2010) 754 definitivo.

del Parlamento europeo e del Consiglio, del [data], concernente il controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e che abroga la direttiva 2009/40/CE⁹.

- (15) La cooperazione e lo scambio di migliori pratiche fra gli Stati membri è essenziale per realizzare un sistema più armonizzato di controlli tecnici su strada in tutta l'Unione. Pertanto, è opportuno che gli Stati membri collaborino più strettamente anche nell'ambito delle attività operative. È auspicabile che tale cooperazione comprenda anche la concertazione periodica di controlli su strada organizzati congiuntamente.
- (16) Al fine di garantire un efficiente scambio di informazioni fra Stati membri, è opportuno che ciascuno Stato membro disponga di un singolo organismo che funga da punto di contatto per le comunicazioni con le altre autorità competenti pertinenti. È auspicabile che l'organismo in questione compili anche le pertinenti statistiche. È inoltre necessario che gli Stati membri attuino una coerente strategia nazionale di controllo sul loro territorio e per coordinare tale attuazione possono designare un unico organismo. Occorre che le autorità competenti in ciascuno Stato membro stabiliscano procedure per definire limiti temporali e contenuti in merito alle informazioni da inoltrare.
- (17) Per consentire il monitoraggio del regime di controllo su strada applicato nell'Unione, è opportuno che gli Stati membri comunichino alla Commissione due volte all'anno i risultati dei controlli su strada effettuati. Occorre che la Commissione riferisca i dati raccolti al Parlamento europeo.
- (18) È opportuno che gli Stati membri stabiliscano norme relative alle sanzioni applicabili in caso di violazione delle disposizioni del presente regolamento e ne garantiscano l'attuazione. È necessario che le sanzioni siano effettive, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie.
- (19) Al fine di dotare il presente regolamento di ulteriori dettagli tecnici, occorre delegare alla Commissione il potere di adottare atti a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, onde tenere conto, ove appropriato, dell'evoluzione della normativa sull'omologazione CE relativamente alle categorie di veicoli, nonché della necessità di aggiornare gli allegati alla luce del progresso tecnico. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati è opportuno che la Commissione provveda alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.
- (20) Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione del presente regolamento, occorre conferire alla Commissione competenze di esecuzione. Occorre che tali competenze di esecuzione siano esercitate conformemente alle disposizioni del 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

⁹ GU L ... del ..., pag. ...

controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione¹⁰.

- (21) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, ossia la definizione di norme minime comuni per lo svolgimento di controlli tecnici su strada dei veicoli in circolazione nell'Unione, non può essere realizzato in misura sufficiente dagli Stati membri e può dunque essere realizzato meglio a livello dell'Unione, quest'ultima può intervenire, in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. In conformità al principio di proporzionalità enunciato in tale articolo, il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo.
- (22) Il presente regolamento rispetta i diritti fondamentali e osserva i principi riconosciuti dalla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, di cui all'articolo 6 del trattato sull'Unione europea.
- (23) Il presente regolamento amplia il campo di applicazione della direttiva 2000/30/CE e ne aggiorna i requisiti tecnici. Occorre pertanto abrogare la suddetta direttiva. Inoltre, il presente regolamento integra le norme di cui alla raccomandazione 2010/379/UE della Commissione, del 5 luglio 2010, relativa alla valutazione di rischio delle anomalie riscontrate nel corso dei controlli tecnici su strada (dei veicoli commerciali) conformemente alla direttiva 2000/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹¹.

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO I

OGGETTO, DEFINIZIONI E CAMPO DI APPLICAZIONE

Articolo 1

Oggetto

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

Articolo 2

Campo di applicazione

1. Il presente regolamento si applica ai veicoli commerciali aventi una velocità di progetto superiore a 25 km/h delle seguenti categorie definite dalla direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio:
 - veicoli a motore utilizzati per il trasporto di persone aventi più di otto posti a sedere oltre al posto a sedere del conducente – categorie di veicoli M2 e M3,

¹⁰ GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.

¹¹ GU L 173 dell'8.7.2010, pag. 97.

- veicoli a motore aventi almeno quattro ruote, utilizzati essenzialmente per il trasporto su strada di merci e con una massa massima consentita che non supera 3 500 kg – categoria di veicolo N1,
 - veicoli a motore utilizzati per il trasporto di merci e con una massa massima consentita che supera 3 500 kg – categorie di veicoli N2 e N3,
 - rimorchi e semirimorchi con una massa massima consentita che non supera 3 500 kg – categorie di veicoli O1 e O2,
 - rimorchi e semirimorchi con una massa massima consentita che supera 3 500 kg – categorie di veicoli O3 e O4.
2. Il presente regolamento non pregiudica il diritto degli Stati membri di sottoporre a controlli su strada veicoli che esulano dal suo campo d'applicazione.

Articolo 3 **Definizioni**

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- 1) “veicolo”, ogni veicolo a motore che non circola su rotaia o il suo rimorchio o semirimorchio;
- (2) “veicolo a motore”, ogni veicolo azionato da un motore che si muove su ruote con mezzi propri con una velocità massima di progetto superiore a 25 km/h;
- (3) “rimorchio”, ogni veicolo su ruote non semovente progettato e fabbricato per essere trainato da un veicolo a motore;
- (4) “semirimorchio”, ogni rimorchio progettato per essere agganciato a un veicolo a motore in modo che parte di esso si appoggi sul veicolo a motore e una parte sostanziale della sua massa e della massa del suo carico sia sopportata dal veicolo a motore;
- (5) “carico”, tutti gli oggetti collocati in un veicolo o su di esso che non sono permanentemente fissati al veicolo, compresi oggetti in contenitori quali casse mobili o container, trasportati dai veicoli;
- (6) “veicolo commerciale”, un veicolo a motore e il suo rimorchio destinato al trasporto di merci o di passeggeri a fini professionali;
- (7) “veicolo immatricolato in uno Stato membro”, un veicolo immatricolato o immesso in servizio in uno Stato membro;
- (8) “intestatario di una carta di circolazione”, la persona a nome di cui il veicolo è immatricolato;
- (9) “controllo su strada”, un controllo tecnico su strada non preannunciato di un veicolo commerciale circolante su vie aperte al traffico pubblico nel territorio di uno Stato membro, effettuato dalle autorità o sotto la loro supervisione diretta;

- (10) “controllo tecnico”, una verifica volta ad accertare che le parti e componenti di un veicolo siano conformi alle sue caratteristiche ambientali e di sicurezza al momento dell’omologazione, della prima immatricolazione o dell’immissione in servizio o al momento dell’ammodernamento;
- (11) “autorità competente”, un’autorità o un organismo pubblico responsabile della gestione del sistema nazionale di controlli su strada.
- (12) “ispettore”, una persona autorizzata da uno Stato membro a svolgere controlli su strada;
- (13) “carenze”, difetti tecnici e altre non conformità rilevate durante un controllo su strada;
- (14) “controllo su strada in concertazione”, un controllo su strada organizzato simultaneamente da due o più Stati membri.

CAPO II

SISTEMA DI CONTROLLI SU STRADA E OBBLIGHI GENERALI

Articolo 4

Sistema di controlli su strada

Il sistema di controlli su strada comprende i controlli su strada iniziali di cui all'articolo 9 e i controlli su strada più approfonditi di cui all'articolo 10, paragrafo 1.

Articolo 5

Percentuale di veicoli da sottoporre a controllo

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

Articolo 6

Sistema di classificazione del rischio per i controlli su strada

1. È introdotto a livello nazionale un sistema di classificazione del rischio per i controlli su strada basato sul numero e sulla gravità delle carenze rilevate nei veicoli gestiti da singole imprese. Il sistema di classificazione del rischio è gestito dall’autorità competente dello Stato membro.
2. A ciascuna impresa identificata nel sistema di classificazione del rischio per i controlli su strada è attribuito un profilo di rischio sulla base dei criteri di cui all’allegato I.

Le imprese sono classificate nei seguenti profili di rischio:

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

Articolo 7

Responsabilità

1. I conducenti di un veicolo immatricolato in uno Stato membro conservano a bordo il certificato di controllo tecnico relativo all'ultimo controllo tecnico e la relazione dell'ultimo controllo su strada, se disponibili.
2. Il conducente di un veicolo sottoposto a un controllo su strada collabora con gli ispettori e consente l'accesso al veicolo e alle sue parti ai fini del controllo.
3. Le singole imprese garantiscono che i veicoli da esse utilizzati siano sempre tecnicamente idonei a circolare.

Articolo 8

Ispettori

1. Gli ispettori non praticano alcuna discriminazione sulla base della nazionalità del conducente o del paese di immatricolazione o di immissione in servizio del veicolo allorché selezionano un veicolo per sottoporlo a un controllo su strada o nell'effettuazione di detto controllo.
2. L'ispettore che ha svolto un controllo tecnico di un veicolo non partecipa al successivo controllo su strada del medesimo veicolo.
3. L'ispettore è imparziale e libero da conflitti di interesse, in particolare in rapporto a vincoli economici, personali o familiari con il conducente, l'operatore o l'intestatario della carta di circolazione del veicolo controllato.
4. Gli ispettori non ricevono alcun tipo di ricompensa per il numero o i risultati dei controlli su strada da essi effettuati.

CAPO III

PROCEDURE DI ISPEZIONE

Articolo 9

Selezione dei veicoli da sottoporre a un controllo su strada iniziale

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

Articolo 10

Contenuti e metodi dei controlli su strada

1. I veicoli selezionati per un controllo su strada ai sensi dell'articolo 9 sono sottoposti a un controllo su strada iniziale.

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

- a) controlla il certificato di controllo tecnico e la relazione di controllo su strada, se disponibile, tenuti a bordo a norma dell'articolo 7, paragrafo 1;
- b) procede a una valutazione visiva delle condizioni del veicolo e del suo carico.

Se la precedente relazione di controllo su strada riporta una o più carenze, l'ispettore si accerta che siano state corrette.

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

Un controllo su strada più approfondito comprende almeno i seguenti elementi:

- impianto di frenatura,
- sterzo,
- assi, ruote, pneumatici e sospensioni,
- effetti nocivi.

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

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

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

4. Nell'effettuare un controllo su strada, l'ispettore si avvale dei metodi di controllo di cui all'allegato II.
5. I controlli su strada più approfonditi sono effettuati esclusivamente da ispettori che soddisfano i requisiti minimi di competenza e formazione di cui all'articolo 12 e all'allegato VI del regolamento (UE) n. XXX/XXX del Parlamento europeo e del Consiglio, del [data], sul controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi.

Articolo 11

Equipaggiamenti per i controlli

1. Un controllo su strada più approfondito si effettua per mezzo di un'unità mobile di controllo o in un centro di controllo tecnico di cui al regolamento (UE) n. XXX/XXX del Parlamento europeo e del Consiglio, del [data], sul controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi.
2. Qualora i controlli debbano essere effettuati in un centro di controllo tecnico, il luogo del controllo su strada iniziale non è fissato a più di 10 km di distanza da detto centro.
2. Le unità mobili di controllo dispongono di equipaggiamenti adeguati per svolgere un controllo su strada, compreso almeno l'equipaggiamento necessario per valutare la condizione dei freni, dello sterzo, della sospensione e delle emissioni del veicolo.

Articolo 12

Valutazione delle carenze

1. Per ciascun elemento da sottoporre al controllo, l'ispettore si avvale dell'elenco di possibili carenze e del loro livello di gravità di cui all'allegato III.
2. Nell'effettuare un controllo su strada, l'ispettore assegna a ciascuna carenza rilevata un livello di gravità e la classifica in uno dei seguenti gruppi:
 - carenze lievi che non hanno effetti significativi sulla sicurezza del veicolo e altri casi lievi di non conformità;
 - carenze gravi che possono pregiudicare la sicurezza del veicolo o mettere a repentaglio la sicurezza degli utenti della strada o altri casi più significativi di non conformità;

- carenze pericolose che costituiscono un rischio diretto e immediato per la sicurezza stradale: in questo caso il veicolo non può essere utilizzato su strada per nessun motivo.
3. Un veicolo con carenze classificabili in più di un gruppo di carenze di cui al paragrafo 2 è classificato nel gruppo che corrisponde alla carenza più grave. Un veicolo che presenta diverse carenze dello stesso gruppo è classificato nel gruppo immediatamente più grave se l'effetto combinato di dette carenze risulta in un rischio maggiore per la sicurezza stradale.

Articolo 13

Norme specifiche per il controllo della fissazione del carico

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

Articolo 14

Conseguenze in caso di carenze gravi o pericolose

1. Ogni carenza grave riscontrata in un controllo iniziale o in un controllo più approfondito è corretta senza indugio nelle immediate vicinanze del luogo in cui si è svolto il controllo.
2. L'ispettore può decidere di far sottoporre il veicolo a un controllo tecnico entro un termine specificato se il veicolo è immatricolato nello Stato membro in cui si è svolto il controllo su strada. Se il veicolo è immatricolato in un altro Stato membro, l'ispettore può chiedere all'autorità competente di tale Stato membro di effettuare un nuovo controllo tecnico del veicolo in conformità alla procedura di cui all'articolo 18, paragrafo 3.
3. L'ispettore non autorizza l'utilizzazione di un veicolo classificato con carenze pericolose prima che tali carenze siano state corrette nel luogo in cui si è svolto il controllo. L'ispettore può autorizzare l'utilizzazione del veicolo in questione per consentirgli di recarsi presso l'officina meccanica più vicina in cui dette carenze possano essere corrette, a condizione che si sia posto rimedio alle carenze pericolose in modo tale da consentire al veicolo di raggiungere detta officina senza rischio immediato alla sicurezza dei suoi occupanti o di altri utenti della strada.

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

Articolo 15

Diritti di controllo

Qualora si siano riscontrate carenze gravi o pericolose in seguito a un controllo più approfondito, gli Stati membri possono richiedere il pagamento di un diritto. L'importo del

diritto è ragionevole e non eccede l'importo del diritto percepito per un controllo tecnico di un veicolo dello stesso tipo.

Articolo 16

Relazione di controllo e banca dati dei controlli su strada

1. A conclusione di un controllo più approfondito l'ispettore redige una relazione a norma dell'allegato V. Il conducente del veicolo riceve una copia della relazione di controllo o, se la relazione è stata elaborata elettronicamente, una stampa della relazione.
2. L'ispettore comunica all'autorità competente i risultati dei controlli su strada più approfonditi entro un termine ragionevole successivo ai controlli in questione. L'autorità competente conserva tali informazioni per 36 mesi dalla data di ricezione.
.
3. I risultati di un controllo su strada sono trasmessi all'ente responsabile dell'immatricolazione del veicolo.

CAPO IV

COOPERAZIONE E SCAMBIO DI INFORMAZIONI

Articolo 17

Designazione di un punto di contatto

1. Gli Stati membri designano un punto di contatto che:
 - garantisca il coordinamento con i punti di contatto designati dagli altri Stati membri per quanto riguarda le azioni intraprese ai sensi dell'articolo 18;
 - inoltri alla Commissione i dati di cui all'articolo 20;
 - provveda allo scambio di informazioni e all'assistenza alle autorità competenti degli altri Stati membri.
2. Gli Stati membri trasmettono alla Commissione i nomi e i recapiti dei loro punti di contatto nazionali entro e non oltre [*un anno dopo l'entrata in vigore del presente regolamento*] e le comunicano tempestivamente eventuali modifiche. La Commissione redige l'elenco di tutti i punti di contatto nazionali e lo trasmette agli Stati membri.

Articolo 18

Cooperazione tra gli Stati membri

1. Ove carenze gravi o pericolose siano rilevate in un veicolo non immatricolato nello Stato membro in cui avviene il controllo, in particolare se portano al divieto di

utilizzare il veicolo, il punto di contatto comunica all'autorità competente dello Stato membro di immatricolazione del veicolo i risultati del controllo. Le informazioni trasmesse contengono gli elementi della relazione di controllo su strada di cui all'allegato VI. La Commissione adotta norme dettagliate in merito alle procedure per la notifica dei veicoli con carenze gravi o pericolose all'autorità competente dello Stato membro di immatricolazione a norma della procedura di esame di cui all'articolo 23, paragrafo 2.

2. Qualora in un veicolo siano riscontrate carenze gravi o pericolose, il punto di contatto dello Stato membro in cui il veicolo è stato sottoposto a controllo può chiedere all'autorità competente dello Stato membro di immatricolazione del veicolo di adottare opportuni provvedimenti, come sottoporre il veicolo ad un ulteriore controllo tecnico a norma dell'articolo 14.

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

Articolo 19

Controlli su strada in concertazione

Almeno sei volte all'anno gli Stati membri svolgono attività di controllo su strada in concertazione. Gli Stati membri possono combinare tali attività con quelle di cui all'articolo 5 della direttiva 2006/22/CE.

Articolo 20

Trasmissione di informazioni alla Commissione

1. Ogni due anni entro il 31 marzo gli Stati membri trasmettono alla Commissione per via elettronica i dati raccolti relativi ai due anni civili precedenti concernenti i veicoli controllati. Tali dati riferiscono:
 - a) il numero di veicoli sottoposti a controllo,
 - b) la categoria di veicoli sottoposta a controllo ai sensi del punto 6 dell'allegato V,
 - c) lo Stato membro di immatricolazione del veicolo,
 - d) gli elementi controllati e le carenze rilevate, ai sensi del punto 8 dell'allegato V.

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

2. La Commissione adotta norme precise in merito alla comunicazione di cui al paragrafo 1, ai sensi della procedura di esame di cui all'articolo 22, paragrafo 2. Fino alla definizione di tali norme, ci si avvale del modello standard per le relazioni di cui all'allegato VI.

La Commissione riferisce i dati raccolti al Parlamento europeo.

CAPO V

DISPOSIZIONI IN MATERIA DI POTERI DELEGATI E COMPETENZE DI ESECUZIONE

Articolo 21

Atti delegati

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 22, onde:

- 1) aggiornare opportunamente l'articolo 2, paragrafo 1, per tenere conto delle modifiche alle categorie di veicoli derivanti da modifiche alla legislazione cui si fa riferimento in detto articolo;
- aggiornare gli allegati alla luce del progresso tecnico o per tenere conto delle modifiche alla legislazione internazionale o dell'Unione.

Articolo 22

Esercizio della delega

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

Articolo 23

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011. Se il parere del comitato deve essere ottenuto tramite procedura scritta, la procedura si conclude senza risultati qualora, entro il termine per la presentazione del parere, il presidente lo decida o la maggioranza semplice dei membri del comitato lo richieda.

CAPO VI

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 24

Sanzioni

1. Gli Stati membri determinano le sanzioni da irrogare in caso di violazione delle disposizioni del presente regolamento e adottano ogni provvedimento necessario per assicurarne l'applicazione. Le sanzioni devono essere effettive, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie.
2. Le norme istituite a norma del paragrafo 1 comprendono sanzioni per il caso in cui un conducente o un operatore rifiutino di collaborare con l'ispettore e di correggere carenze rilevate durante un controllo.
3. Gli Stati membri notificano tali disposizioni alla Commissione [*entro un anno dalla data di pubblicazione del presente regolamento*] e notificano immediatamente qualsiasi successiva modifica ad esse apportata.

Articolo 25

Abrogazione

La direttiva 2000/30/CE è abrogata a decorrere [*dalla data di applicazione del presente regolamento*].

Articolo 26

Entrata in vigore e applicazione

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

Esso si applica a decorrere dal [*12 mesi dopo la sua entrata in vigore*].

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente