

Roma, 31 gennaio 2018

## **Circolare n. 25/2018**

### **Oggetto: Autotrasporto – Controlli tecnici su strada – Nuove procedure dal 20 maggio 2018.**

Con il decreto n.215/2017 (pubblicato sulla G.U. n. 139 del 17.6.2017), il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha recepito la Direttiva UE n. 47/2014 relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nella UE. La normativa, che entrerà in vigore dal 20 maggio 2018, si applica ai veicoli di peso superiore a 3,5 tonnellate e stabilisce nuove procedure per l'esecuzione dei controlli inerenti l'efficienza dei mezzi da parte delle Autorità competenti. Si evidenziano di seguito gli aspetti principali della normativa.

**Linee guida comunitarie** – Vengono forniti criteri per stabilire la gravità delle carenze tecniche dei mezzi controllati, le parti dei veicoli che possono essere oggetto di controllo, nonché le modalità di corretta fissazione del carico. In particolare, relativamente alla gravità delle carenze, le nuove disposizioni rileveranno ai fini del sistema di classificazione del rischio di cui al decreto legislativo n.144/2008, ma solo a partire dal 20 maggio 2019.

**Responsabilità** – Le imprese di autotrasporto sono responsabili del mantenimento dei propri veicoli in condizioni di sicurezza e conformità. A tal fine è necessario tenere a bordo del veicolo il certificato di revisione relativo al controllo tecnico periodico più recente e la relazione relativa all'eventuale ultimo controllo tecnico su strada.

**Procedure di ispezione** – Le procedure di ispezione prevedono un primo controllo tecnico con verifica del certificato di revisione, delle condizioni tecniche del veicolo, nonché della fissazione del carico. Successivamente può essere decisa una verifica più approfondita. I risultati dell'eventuale controllo tecnico approfondito sono comunicati alla Direzione Generale per la Motorizzazione che decide se il veicolo possa essere rimesso in circolazione o se il suo utilizzo debba essere limitato o vietato fino al ripristino dell'efficienza. La Motorizzazione conserverà le informazioni relative ai risultati del controllo per almeno 36 mesi. Dal 2019 le carenze rilevate potranno essere classificate in 3 gruppi (lievi, gravi o pericolose) e contribuiranno a individuare il profilo di rischio dell'azienda; i controlli (che le Autorità dovranno svolgere in misura pari almeno al 5% annuo rispetto ai veicoli immatricolati) potranno essere svolti prioritariamente sui veicoli appartenenti ad imprese con un profilo di rischio elevato.

**Fissazione del carico** – Tra gli elementi soggetti ai controlli rientra la verifica della corretta fissazione del carico per accertare che sia idonea a non interferire con la guida sicura del veicolo o costituire una minaccia per la vita, la salute, le cose o l'ambiente. I controlli saranno idonei a verificare che durante tutte le fasi di operazione del veicolo, comprese le situazioni di emergenza e le manovre di avvio in salita, i carichi possano subire solo minimi cambiamenti di posizione gli uni rispetto agli altri e rispetto alle pareti e superfici del veicolo e non possano fuoriuscire dal compartimento destinato alle merci o muoversi al di fuori della superficie di carico.

**Cooperazione tra Stati membri** – La Motorizzazione viene designata come punto di contatto per il coordinamento con i rispettivi punti di contatto degli altri Stati membri ai fini dello scambio delle informazioni e l'assistenza tra di essi. In caso di rilevazione di carenze gravi o pericolose di un veicolo immatricolato in un altro Paese comunitario il punto di contatto nazionale potrà chiedere al suo corrispettivo estero di adottare gli opportuni provvedimenti.

**Sanzioni** – In base al nuovo codice della strada le sanzioni per le violazioni riscontrate vanno da 85 a 338 euro.

Daniela Dringoli  
Codirettore

*Allegato uno*  
Gr/gr

G.U. n. 139 del 17.6.2017

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**

**DECRETO 19 maggio 2017**

**Recepimento della 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.**

**IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE  
E DEI TRASPORTI**

Vista la 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, recepita con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 19 marzo 2001, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 77 del 2 aprile 2001;

Vista la direttiva 2003/37/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 maggio 2003, relativa all'omologazione dei trattori agricoli o forestali, dei loro rimorchi e delle loro macchine intercambiabili trainate, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche di tali veicoli, recepita con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro delle politiche agricole e forestali 19 novembre 2004, pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 88 del 16 aprile 2005;

Vista la direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 marzo 2006, sulle norme 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, recepita con il decreto legislativo 4 agosto 2008, n. 144;

Vista la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, recepita con decreto del Ministro dei trasporti 28 aprile 2008, pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 162 del 12 luglio 2008;

Visto il regolamento (CE) n. 167/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 febbraio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli agricoli e forestali;

Vista la 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 su menzionata direttiva 2000/30/CE;

Vista la rettifica alla richiamata direttiva 2014/47/UE, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea L 127 del 29 aprile 2014;

Visto il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante: «Nuovo codice della strada» e successive modificazioni, e, in particolare, gli articoli 79 e 80 recanti norme concernenti l'efficienza nella circolazione e la revisione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché l'art. 229 che delega i Ministri della Repubblica a recepire, secondo le competenze loro attribuite, le direttive comunitarie concernenti le materie disciplinate dallo stesso codice;

Ritenuto opportuno trasporre nell'ordinamento interno le disposizioni della direttiva 2014/47/UE;

Adotta  
il seguente decreto:

**Art. 1  
Oggetto**

1. Il presente decreto stabilisce i requisiti minimi per i controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nel territorio nazionale, al fine di migliorare la sicurezza stradale e l'ambiente.

**Art. 2  
Ambito di applicazione**

1. Il presente decreto si applica ai veicoli commerciali aventi una velocità di progetto superiore a 25 km/h delle seguenti categorie definite dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 19 novembre 2004, di recepimento della direttiva 2003/37/CE, e dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 aprile 2008, di recepimento della direttiva 2007/46/CE:

a) veicoli a motore progettati e costruiti essenzialmente per il trasporto di persone e dei loro bagagli, aventi piu' di otto posti a sedere oltre al posto a sedere del conducente - veicoli della categoria M2 ed M3;

b) veicoli a motore progettati e costruiti essenzialmente per il trasporto di merci e aventi massa massima superiore a 3,5 tonnellate - veicoli della categoria N2 ed N3;

c) rimorchi progettati e costruiti per il trasporto di merci o per l'alloggiamento di persone e aventi massa massima superiore a 3.5 tonnellate - veicoli delle categorie O3 ed O4;

d) trattori a ruote delle categorie T1b, T2b, T3b, T4b e T5 utilizzati principalmente sulle strade pubbliche per il trasporto commerciale di merci su strada ed aventi una velocita' massima di progetto superiore a 40 km/h.

2. Il presente decreto non pregiudica il diritto dell'autorita' competente, di cui all'art. 3, comma 1, lettera p), di sottoporre a controlli tecnici su strada veicoli che esulano dal suo ambito di applicazione, come i veicoli commerciali leggeri della categoria N1 aventi massa massima non superiore a 3,5 tonnellate, di controllare altri aspetti del trasporto e della sicurezza stradale, oppure di procedere a controlli in luoghi diversi dalle strade pubbliche. L'autorita' competente puo', altresì, limitare l'utilizzazione di un particolare tipo di veicolo su determinate parti della rete stradale nazionale per ragioni di sicurezza stradale.

### **Art. 3** **Definizioni**

1. Ai fini del presente decreto si intende per:

a) «veicolo»: ogni veicolo a motore, ad eccezione di quelli che circolano su rotaia, o il suo rimorchio;

b) «veicolo a motore»: ogni veicolo su ruote, semovente, azionato da un motore con una velocita' massima di progetto superiore a 25 km/h;

c) «rimorchio»: ogni veicolo su ruote non semovente progettato e fabbricato per essere trainato da un veicolo a motore;

d) «semirimorchio»: ogni rimorchio progettato per essere agganciato a un veicolo a motore, in modo che una parte di esso si appoggi sul veicolo a motore e una parte sostanziale della sua massa e della massa del suo carico sia supportata dal veicolo a motore;

e) «carico»: tutte le merci collocate di norma nella o sulla parte di un veicolo progettata per sopportare un carico e che non sono permanentemente fissate al veicolo, compresi oggetti in contenitori quali gabbie, casse mobili o container, trasportati dai veicoli;

f) «veicolo commerciale»: un veicolo a motore e il suo rimorchio o semirimorchio, utilizzato principalmente per il trasporto di merci o di passeggeri a fini commerciali, come il trasporto per conto terzi o il trasporto per conto proprio, o per altri fini professionali;

g) «veicolo immatricolato in uno Stato membro»: un veicolo immatricolato o immesso in servizio in uno Stato membro dell'Unione europea;

h) «intestatario di una carta di circolazione»: la persona fisica o giuridica al cui nome il veicolo e' immatricolato;

i) «impresa»: un'impresa ai sensi dell'art. 2, punto 4, del regolamento (CE) n. 1071/2009;

l) «controllo tecnico su strada»: un controllo tecnico su strada non preannunciato di un veicolo commerciale effettuato dall'autorita' competente o sotto la sua supervisione diretta;

m) «strada pubblica»: una strada di pubblica utilita', quali le strade locali, regionali o nazionali, le strade a scorrimento veloce, le superstrade o le autostrade, di cui all'art. 2 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;

n) «controllo tecnico»: un'ispezione a norma dell'art. 3, paragrafo 9, della direttiva 2014/45/UE;

o) «certificato di revisione»: verbale di controllo tecnico rilasciato dall'autorita' competente o da un centro di controllo contenente i risultati del controllo tecnico;

p) «autorita' competente»: l'autorita' responsabile della gestione del sistema di controlli tecnici su strada compresa l'esecuzione di tali controlli: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale - Direzione generale per la motorizzazione;

q) «ispettore»: una persona autorizzata dall'autorita' competente a svolgere controlli tecnici su strada iniziali ovvero piu' approfonditi;

r) «carenze»: difetti tecnici e altre tipologie di non conformita' riscontrati durante un controllo tecnico su strada;

s) «controllo su strada in concertazione»: un controllo tecnico su strada effettuato congiuntamente dalla autorita' competente

nazionale e da una o piu' autorita' competenti di altri Stati membri dell'Unione europea;

t) «operatore»: la persona fisica o giuridica che utilizza il veicolo in quanto proprietario o che e' autorizzata dal proprietario a utilizzarlo;

u) «unita' mobile di controllo»: sistema trasportabile di attrezzature di controllo necessario per effettuare controlli tecnici su strada piu' approfonditi e che si avvale di ispettori competenti ad effettuare controlli tecnici su strada piu' approfonditi;

v) «impianto apposito per i controlli su strada»: un'area determinata per lo svolgimento di controlli tecnici su strada iniziali, ovvero piu' approfonditi, che puo' anche essere dotata di attrezzature di controllo installate in modo permanente.

#### **Art. 4**

##### **Sistema di controllo su strada**

1. Il sistema di controlli tecnici su strada comprende i controlli tecnici su strada iniziali di cui all'art. 10, comma 1, ed i controlli tecnici su strada piu' approfonditi di cui all'art. 10, commi 3 e 4.

#### **Art. 5**

##### **Percentuale di veicoli da sottoporre a controllo**

1. Per i veicoli di cui all'art. 2, comma 1, lettere a), b) e c), in ogni anno civile l'autorita' competente esegue un numero adeguato di controlli tecnici su strada iniziali proporzionato al numero complessivo di tali veicoli immatricolati nel proprio territorio, tenuto conto che il numero complessivo di tali controlli nel totale degli Stati dell'Unione e' pari almeno al cinque per cento del numero totale dei predetti veicoli immatricolati nell'Unione europea.

2. Le informazioni sui veicoli controllati sono comunicate alla Commissione europea a norma dell'art. 20, comma 1.

#### **Art. 6**

##### **Sistema di classificazione del rischio**

1. Per i veicoli di cui all'art. 2, comma 1, lettere a), b) e c), l'autorita' competente provvede affinche' le informazioni riguardanti il numero e la gravita' delle carenze di cui all'allegato II e, se del caso, all'allegato III, rilevate nei veicoli gestiti dalle singole imprese siano inserite nel sistema di classificazione del rischio istituito ai sensi dell'art. 11 del decreto legislativo 4 agosto 2008, n. 144. Per l'attribuzione ad un'impresa di un profilo di rischio, l'autorita' competente puo' avvalersi dei criteri di cui all'allegato I. Tali informazioni sono utilizzate per sottoporre a controlli piu' rigorosi e frequenti le imprese che presentano un fattore di rischio elevato. Il sistema di classificazione del rischio e' gestito dall'autorita' competente.

2. Ai fini dell'applicazione del comma 1, l'autorita' competente per l'immatricolazione del veicolo utilizza le informazioni ricevute dalle autorita' competenti degli altri Stati membri dell'Unione europea, ai sensi dell'art. 18, comma 1.

3. L'autorita' competente puo' prevedere controlli tecnici volontari supplementari. Le informazioni sul rispetto degli obblighi di conformita' relativi alle condizioni dei veicoli risultanti dai controlli volontari possono essere prese in considerazione per migliorare il profilo di rischio di un'impresa.

#### **Art. 7**

##### **Responsabilita'**

1. Il certificato di revisione relativo al controllo tecnico periodico piu' recente o la relativa copia o, in caso di certificato di revisione elettronico, una copia cartacea certificata o l'originale cartaceo di tale certificato e la relazione relativa all'ultimo controllo tecnico su strada, sono tenuti a bordo del veicolo.

2. Le imprese ed i conducenti di un veicolo sottoposto a un controllo tecnico su strada collaborano con gli ispettori e consentono l'accesso al veicolo, alle sue parti ed a tutta la documentazione utile ai fini del controllo.

3. Le imprese sono responsabili del mantenimento dei propri veicoli in condizioni di sicurezza e conformita', ferme restando le responsabilita' del conducente di tali veicoli.

#### **Art. 8**

##### **Ispettori**

1. Nella selezione di un veicolo da sottoporre a un controllo tecnico su strada o nella effettuazione di detto controllo, gli ispettori non praticano alcuna discriminazione basata sulla nazionalita' del conducente o sul paese di immatricolazione o di

immissione in servizio del veicolo.

2. Nell'eseguire un controllo tecnico su strada, l'ispettore ha l'obbligo di astenersi in caso di conflitti di interesse che possano in qualche modo influenzare l'imparzialità e l'obiettività della sua decisione.

3. Agli ispettori è dovuto un compenso non direttamente collegato ai risultati dei controlli tecnici su strada, iniziali o più approfonditi, da essi effettuati, determinato con il decreto di cui all'art. 15, comma 2.

4. I controlli tecnici su strada più approfonditi sono effettuati da ispettori che soddisfano i requisiti minimi di competenza e formazione previsti dall'art. 13 e dall'allegato IV della direttiva 2014/45/UE. Gli ispettori, che effettuano controlli in appositi impianti per i controlli su strada o che utilizzano unità mobili di controllo, devono soddisfare tali requisiti o requisiti equivalenti approvati dall'autorità competente.

#### **Art. 9**

##### **Procedure di ispezione**

1. Nell'identificare i 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 del decreto legislativo 4 agosto 2008, n. 144. Possono anche essere selezionati veicoli a caso per un controllo o qualora si sospetti che essi presentino un rischio per la sicurezza stradale o l'ambiente.

#### **Art. 10**

##### **Contenuti e metodi dei controlli tecnici su strada**

1. L'autorità competente provvede affinché i veicoli selezionati, a norma dell'art. 9, siano sottoposti a un controllo tecnico su strada iniziale. In ogni controllo tecnico su strada iniziale svolto su un veicolo, l'ispettore:

a) controlla l'ultimo certificato di revisione e l'ultima relazione relativa a un controllo tecnico su strada, se disponibili, tenuti a bordo o le relative attestazioni elettroniche a norma dell'art. 7, comma 1;

b) procede ad una valutazione visiva delle condizioni tecniche del veicolo;

c) può procedere ad una valutazione visiva della fissazione del carico del veicolo, a norma dell'art. 13;

d) può effettuare controlli tecnici mediante qualsiasi metodo ritenuto appropriato.

2. I controlli tecnici, di cui al comma 2, possono essere effettuati per motivare la decisione di sottoporre il veicolo ad un controllo tecnico su strada più approfondito o per chiedere che le carenze siano rettifiche senza indugio ai sensi dell'art. 14, comma 1.

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

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

5. 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, ed i metodi raccomandati applicabili al controllo di tali elementi.

6. Qualora il certificato di revisione o una relazione di controllo su strada dimostri che uno degli ambiti di cui all'allegato II è stato oggetto di un controllo durante i tre mesi precedenti, l'ispettore non lo controlla salvo i casi in cui ciò sia giustificato da un'evidente carenza.

#### **Art. 11**

##### **Apparecchiature per i controlli**

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

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

3. Le unità mobili di controllo e gli appositi impianti per i controlli su strada dispongono di equipaggiamenti adeguati per svolgere un controllo tecnico su strada più approfondito, comprese le apparecchiature necessarie per valutare lo stato e l'efficienza dei freni, dello sterzo, delle sospensioni e gli effetti nocivi del

veicolo come prescritto. Qualora le unita' mobili di controllo o gli appositi impianti per i controlli su strada non dispongano dell'equipaggiamento necessario per controllare un elemento indicato in sede di controllo iniziale, il veicolo e' indirizzato verso un centro o impianto di controllo in cui e' possibile procedere a un controllo approfondito dell'elemento in questione.

#### **Art. 12**

##### **Valutazione delle carenze**

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

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

a) carenze lievi che non hanno conseguenze significative sulla sicurezza del veicolo o ripercussioni sull'ambiente e altri casi lievi di non conformita';

b) carenze gravi che possono pregiudicare la sicurezza del veicolo o avere ripercussioni sull'ambiente o mettere a repentaglio la sicurezza degli altri utenti della strada e altri casi piu' significativi di non conformita';

c) carenze pericolose che costituiscono un rischio diretto e immediato per la sicurezza stradale o che hanno ripercussioni sull'ambiente.

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

#### **Art. 13**

##### **Controllo della fissazione del carico**

1. Durante il controllo su strada un veicolo puo' essere sottoposto all'ispezione della fissazione del suo carico a norma dell'allegato III, per accertare che il carico sia fissato in modo tale da non interferire con la guida sicura del veicolo o costituire una minaccia per la vita, la salute, le cose o l'ambiente. I controlli possono essere effettuati per verificare che durante tutte le fasi di operazione del veicolo, comprese le situazioni di emergenza e le manovre di avvio in salita, i carichi possano subire solo minimi cambiamenti di posizione gli uni rispetto agli altri e rispetto alle pareti e superfici del veicolo e non possano fuoriuscire dal compartimento destinato alle merci o muoversi al di fuori della superficie di carico.

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

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

#### **Art. 14**

##### **Seguito in caso di carenze gravi o pericolose**

1. Fatto salvo quanto previsto al comma 3, l'autorita' competente dispone che ogni carenza grave o pericolosa, riscontrata in un controllo iniziale o in un controllo piu' approfondito, sia rettificata prima che il veicolo sia rimesso in circolazione sulla rete stradale pubblica.

2. A seguito del controllo su strada di un veicolo immatricolato sul territorio nazionale, l'ispettore puo' decidere di far sottoporre il veicolo stesso ad un controllo tecnico completo entro un termine specificato. Se il veicolo e' immatricolato in un altro Stato membro dell'Unione europea, l'autorita' competente puo' chiedere all'autorita' competente di tale Stato, tramite i punti di contatto di cui all'art. 17, di effettuare un nuovo controllo tecnico del veicolo secondo la procedura di cui all'art. 18, comma 2. Qualora siano rilevate carenze gravi o pericolose su un veicolo immatricolato al di fuori dell'Unione europea, l'autorita' competente puo' decidere di informare l'autorita' competente del paese di immatricolazione del veicolo.

3. In caso di carenze che richiedano una rettifica rapida o

immediata a causa di un rischio diretto e immediato per la sicurezza stradale, l'autorita' competente dispone che l'utilizzo del veicolo sia limitato o vietato fino a quando tali carenze siano state rettificate. L'utilizzazione del veicolo in questione puo' essere autorizzata affinche' esso possa raggiungere una delle officine meccaniche piu' vicine in cui dette carenze possano essere rettificate, a condizione che si sia posto rimedio alle carenze pericolose in questione in modo tale da consentire al veicolo di raggiungere detta officina senza rischio immediato per la sicurezza dei suoi occupanti o di altri utenti della strada. In caso di carenze che non richiedono una rettifica immediata, l'autorita' competente puo' decidere a quali condizioni e per quale ragionevole periodo di tempo il veicolo possa essere utilizzato prima della rettifica della carenza. Qualora il veicolo non possa essere riparato per poter raggiungere l'officina, esso puo' essere portato in un luogo disponibile in cui sia possibile ripararlo.

#### **Art. 15**

##### **Diritti di controllo**

1. Qualora si siano riscontrate carenze in seguito a un controllo piu' approfondito, si applicano le tariffe in materia di operazioni di revisione previste dalla legge n. 870 del 1° dicembre 1986.

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono determinate le modalita' operative per l'applicazione delle tariffe indicate al comma 1 e i compensi per gli ispettori di cui all'art. 8, comma 3.

#### **Art. 16**

##### **Relazione di controllo e banca dati dei controlli tecnici su strada**

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

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

2. A conclusione di un controllo piu' approfondito l'ispettore redige una relazione a norma dell'allegato IV. L'autorita' competente provvede affinche' il conducente del veicolo riceva una copia della relazione di controllo.

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

#### **Art. 17**

##### **Designazione di un punto di contatto**

1. Ai fini del presente decreto, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale - Direzione generale per la motorizzazione, e' designato punto di contatto. In tale ambito:

- a) garantisce il coordinamento con i punti di contatto designati dagli altri Stati membri dell'Unione europea per quanto riguardale azioni intraprese a norma dell'art. 18;
- b) inoltra alla Commissione europea i dati di cui all'art. 20;
- c) assicura, se del caso, qualsiasi altro scambio di informazioni e l'assistenza ai punti di contatto degli altri Stati membri dell'Unione europea.

#### **Art. 18**

##### **Cooperazione tra gli Stati membri della Unione europea**

1. Qualora in un veicolo non immatricolato in Italia in cui avviene il controllo siano rilevate carenze gravi o pericolose o carenze che portano alla limitazione o al divieto dell'utilizzazione del veicolo, il punto di contatto notifica al punto di contatto dello stato membro dell'Unione europea 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 e' comunicata preferibilmente tramite i registri elettronici nazionali di cui all'art. 16 del regolamento CE n. 1071/2009.

2. Qualora in un veicolo siano riscontrate carenze gravi o pericolose, il punto di contatto puo' richiedere all'autorita' competente dello Stato membro dell'Unione europea di immatricolazione del veicolo, tramite il punto di contatto di quest'ultimo Stato, di adottare opportuni provvedimenti, come sottoporre il veicolo a un ulteriore controllo tecnico a norma dell'art. 14.

#### **Art. 19**

##### **Controlli tecnici su strada in concertazione**

1. Su base annua, devono essere svolte regolarmente attivita' di controllo su strada in concertazione. E' possibile combinare tali attivita' con quelle di cui all'art. 6 del decreto legislativo 4 agosto 2008, n. 144.

#### **Art. 20**

##### **Trasmissione di informazioni alla Commissione**

1. L'autorita' competente trasmette, per via elettronica, alla Commissione europea entro il 31 marzo 2021 e, successivamente, con cadenza biennale entro il 31 del mese di marzo, i dati raccolti relativi ai due anni civili precedenti, concernenti i veicoli controllati nel territorio nazionale. Tali dati indicano:

a) il numero di veicoli sottoposti a controllo;  
b) la categoria di veicoli sottoposta a controllo;  
c) il paese di immatricolazione di ogni veicolo controllato;  
d) in caso di controlli piu' 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.

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

3. Fino alla definizione da parte della Commissione europea di specifiche norme dettagliate in merito al formato in cui i dati di cui al comma 1 devono essere comunicati con mezzi elettronici, ci si avvale del modello standard per le relazioni di cui all'allegato V.

#### **Art. 21**

##### **Sanzioni**

1. In caso di violazione delle disposizioni del presente decreto, si applicano le sanzioni previste dall'art. 79 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

#### **Art. 22**

##### **Applicazione delle norme**

1. Le disposizioni del presente decreto si applicano dal 20 maggio 2018, fatta salva l'applicazione delle disposizioni riguardanti il sistema di classificazione del rischio, di cui all'art. 6, che decorre dal 20 maggio 2019.

#### **Art. 23**

##### **Abrogazione**

1. Il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 19 marzo 2001, di recepimento della direttiva 2000/30/CE, e' abrogato a decorrere dal 20 maggio 2018.

#### **Art. 24**

##### **Allegati**

1. Gli allegati I, II, III, IV e V al presente decreto ne costituiscono parte integrante.

Il presente decreto sara' pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana

Roma, 19 maggio 2017

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti  
Delirio

Registrato alla Corte dei conti il 9 giugno 2017  
Ufficio controllo atti Ministero delle infrastrutture e dei trasporti  
e del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, registro n. 1, foglio n. 2156

## ELEMENTI DEL SISTEMA DI CLASSIFICAZIONE DEL RISCHIO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a) la formula per la classificazione generale del rischio

$$RR = \frac{(Dy1 \times 3) + (Dy2 \times 2) + (Dy3 \times 1)}{\#Cy1 + \#Cy2 + \#Cy3}$$

dove:

RR = punteggio della classificazione generale del rischio

DYi = totale delle carenze negli anni 1, 2 e 3

$DY1 = (\#DD \times 40) + (\#MaD \times 10) + (\#MiD \times 1)$  nell'anno 1

#... = numero di...

DD = carenze pericolose

MaD = carenze gravi

MiD = carenze lievi

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

b) la formula per la classificazione annuale del rischio

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

dove:

AR = punteggio annuale di rischio

#... = numero di...

DD = carenze pericolose

MaD = carenze gravi

MiD = carenze lievi

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

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

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

— < 30 % rischio basso

— 30 % - 80 % rischio medio

— > 80 % rischio alto.

**AMBITO DEI CONTROLLI TECNICI SU STRADA**

1. Ambiti oggetto di controllo:

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

2. Prescrizioni in materia di controllo.

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

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

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

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

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

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

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

\*\*\*\*\*OMISSIS\*\*\*\*\*

**Allegato III**

I. Principi in materia di fissazione del carico

1. La fissazione del carico e' in grado di resistere alle seguenti forze risultanti da accelerazioni/decelerazioni del veicolo:

- in direzione di marcia: 0,8 volte il peso del carico e
- in direzione laterale: 0,5 volte il peso del carico e
- in direzione contraria a quella di marcia: 0,5 volte il peso del carico

e deve, in generale, impedire l'inclinazione o il ribaltamento del carico.

2. La distribuzione del carico tiene conto dei carichi massimi autorizzati per asse e dei carichi minimi per asse necessari entro i limiti della massa massima autorizzata del veicolo, in linea con le disposizioni legali in materia di pesi e dimensioni dei veicoli.

3. Nel fissare il carico va tenuto conto dei requisiti relativi alla resistenza di determinati componenti del veicolo, quali le pareti anteriore, laterali e posteriore, i montanti o i punti di ancoraggio, qualora tali elementi siano utilizzati per la fissazione del carico.

4. Per la fissazione del carico possono essere utilizzati, anche in combinazione tra loro, uno o piu' dei seguenti metodi:

- immobilizzazione,
- bloccaggio (locale/generale),
- ancoraggio diretto,
- ancoraggio per attrito.

5. Norme applicabili:

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

II. Controllo della fissazione del carico

1. Classificazione delle carenze.

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

carezza lieve: una carezza lieve si verifica quando il carico e' stato fissato correttamente ma potrebbero essere opportuni consigli di prudenza,

carezza grave: una carezza grave si verifica quando il carico non e' stato fissato adeguatamente ed esiste un rischio di movimenti significativi o di ribaltamento del carico o di parti di esso,

carezza pericolosa: una carezza pericolosa si verifica quando la sicurezza stradale e' minacciata direttamente da un rischio di caduta del carico o di parti di esso o da un pericolo derivante direttamente dal carico o da un pericolo immediato per le persone.

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

2. Metodi di controllo.

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

3. Valutazione delle carenze.

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

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

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

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

\*\*\*\*\*OMISSIS\*\*\*\*\*

FINE TESTO