

Parere del Comitato economico e sociale europeo in merito al «Pacchetto controlli tecnici» contenente i seguenti tre documenti: Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e recante abrogazione della direttiva 2009/40/CE

COM(2012) 380 final — 2012/0184 (COD);

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 1999/37/CE del Consiglio relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli

COM(2012) 381 final — 2012/0185 (COD);

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

COM(2012) 382 final — 2012/0186 (COD)

(2013/C 44/23)

Relatore: **RANOCCHIARI**

Il Consiglio, in data 7 e 10 settembre e 8 ottobre 2012, e il Parlamento europeo, in data 11 settembre 2012, hanno deciso, conformemente al disposto degli articoli 91 e 304 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, di consultare il Comitato economico e sociale europeo in merito al:

Pacchetto controlli tecnici contenente i seguenti tre documenti: Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e recante abrogazione della direttiva 2009/40/CE

COM(2012) 380 final — 2012/0184 (COD)

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 1999/37/CE del Consiglio relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli

COM(2012) 381 final — 2012/0185 (COD)

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

COM(2012) 382 final — 2012/0186 (COD).

La sezione specializzata Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione, incaricata di preparare i lavori del Comitato in materia, ha formulato il proprio parere in data 26 novembre 2012.

Alla sua 485^a sessione plenaria, dei giorni 12 e 13 dicembre 2012 (seduta del 12 dicembre), il Comitato economico e sociale europeo ha adottato il seguente parere con 130 voti favorevoli, 2 voti contrari e 2 astensioni.

1. Conclusioni e raccomandazioni

1.1 Il Comitato economico e sociale europeo (CESE) sostiene, condivide ed appoggia - pur con i rilievi esposti più avanti nel parere le proposte della Commissione per almeno tre motivi:

— la riduzione dell'incidentalità e delle sue conseguenze, spesso tragiche, deve assumere sempre di più rilevanza anche per gli ulteriori aumenti della circolazione stradale attesi nei prossimi anni;

— il perseguimento dell'obiettivo di riduzione di incidentalità richiede uno sforzo organico e corale che supera le competenze dei singoli Stati;

— è necessaria una maggiore uniformità delle regole e dei controlli per evitare che un aspetto fondamentale della vita sociale, come quello della sicurezza stradale, sia affrontato con metodi e tempi non omogenei e in qualche caso molto distanti fra loro.

1.2 Il CESE rileva tuttavia che nonostante le premesse tese a perseguire una uniformità previsionale, il metodo adottato dalla Commissione nella redazione del pacchetto, metodo che consiste nell'utilizzo combinato di prescrizioni regolamentari e *soft law*, lascia una notevole autonomia agli Stati membri, rendendo difficile e comunque più lenta una completa armonizzazione dei controlli, tale da consentire che controlli e certificati di conformità rilasciati in uno Stato membro siano automaticamente riconosciuti in tutti gli altri.

1.3 Inoltre, a parere del CESE, il processo di armonizzazione così avviato dovrebbe trovare il suo naturale completamento con la creazione di un certificato europeo di conformità che sostituisca gli attuali certificati nazionali, consentendo di effettuare i controlli periodici in qualsiasi Stato membro senza più l'obbligo di rimpatriare il veicolo nello Stato membro in cui è registrato.

1.4 Il CESE valuta positivamente sia l'ampliamento degli apparati tecnici e tecnologici soggetti a controllo, sia la elencazione dei controlli da effettuare. Il controllo anche di apparati fino ad ora lasciati alla esclusiva competenza delle case costruttrici come ABS ed ESC è da sostenere. È inoltre giusta la scelta di distinguere i veicoli anche in funzione della loro vetustà e del chilometraggio, aspetti questi che hanno una importanza particolare sulla manutenzione dei veicoli e sul loro livello di sicurezza.

1.5 Il CESE valuta positivamente anche la proposta di assoggettare ai controlli di revisione su strada i veicoli trasporto merci detti leggeri (VCL, peso massimo ammesso fino a 3,5 t). Rileva peraltro che tale tipologia di veicoli conta un parco circolante imponente. La previsione di un minimo del 5 % da controllare ogni anno appare francamente molto ambiziosa.

1.6 A questo proposito il CESE chiede che venga effettuata una indagine conoscitiva a livello dei singoli Stati membri sulla consistenza del parco di unità mobili di revisione, affinché gli Stati membri provvedano alle necessarie integrazioni in tempo utile.

1.7 Ancora in tema di ampliamento dei veicoli da controllare, il CESE concorda pienamente sulla necessità di inserirvi anche i motocicli. Ritiene però che le tempistiche di revisione (4 + 2 + 1) siano eccessive per questi veicoli che effettuano annualmente un chilometraggio molto limitato. In questa ottica il CESE propone pertanto, almeno in una prima fase, una frequenza più ridotta (4 + 2 + 2).

2. Introduzione

2.1 I controlli tecnici sui veicoli a motore svolgono una funzione essenziale a supporto della sicurezza stradale. Ogni giorno in Europa oltre cinque persone perdono la vita in incidenti dovuti a difetti tecnici del veicolo. Si calcola che a tali difetti siano riconducibili, almeno come concausa, il 6 % degli incidenti automobilistici e l'8 % degli incidenti di motocicli.

2.2 La normativa europea in materia risale al 1977 e ha subito, nell'ultimo decennio, soltanto aggiornamenti minori a fronte di un traffico stradale triplicato e a una profonda evoluzione tecnologica dei veicoli.

2.3 Un'analisi comparativa tra i sistemi in vigore negli Stati membri per l'ispezione periodica dei veicoli effettuata dalla

Commissione europea ha evidenziato una serie d'insufficienze che – secondo recenti studi inglesi e tedeschi – consentono la circolazione di circa un 10 % di autovetture con difetti tecnici che non supererebbero controlli più adeguati e moderni.

2.4 Da questi e altri studi è emerso che:

- non tutti gli apparati più importanti del veicolo sono attualmente soggetti a controlli come, ad esempio, il sistema frenante antibloccaggio (ABS) e il controllo elettronico di stabilità (ESC);
- la definizione e valutazione dei difetti non è aggiornata e armonizzata in tutta l'Unione europea;
- le attrezzature usate per i controlli non sono sempre adeguate, mancando disposizioni precise in materia, vincolanti per tutta l'UE. Così pure gli ispettori addetti al controllo tecnico dovrebbero possedere un livello di conoscenze e competenze sempre in linea con l'evoluzione tecnologica, al fine di garantire una qualità omogenea del loro lavoro in tutta l'UE;
- alcune categorie di veicoli non sono soggette alle ispezioni periodiche (PTI). È il caso, ad esempio, dei motocicli in ben undici Stati membri;
- i controlli non sono sufficientemente frequenti, in particolare per i veicoli commerciali, ma più in generale per i veicoli che percorrono molti chilometri e per i più vecchi;
- non è effettuata una supervisione adeguata sui centri d'ispezione da parte delle autorità competenti;
- dati e informazioni necessarie per i controlli delle apparecchiature elettroniche a bordo non sono sempre disponibili per i controllori, come pure i risultati dei controlli non sono disponibili per le autorità di polizia.

2.5 Alla luce di quanto sopra, il CESE condivide e sostiene l'iniziativa della Commissione europea che, ampliando e aggiornando l'ambito di applicazione dei controlli tecnici, potrà contribuire all'obiettivo di ridurre gli incidenti stradali mortali del 50 % entro il 2020 come pure di ridurre – attraverso maggiori e più frequenti controlli delle emissioni – l'impatto ambientale del traffico stradale, in particolare per quanto riguarda il CO₂.

3. Il pacchetto di proposte della Commissione

Si tratta di tre proposte legislative:

- un regolamento (COM(2012) 380 final) relativo ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e recante abrogazione della direttiva 2009/40/CE;

— un secondo regolamento (COM(2012) 382 final) relativo ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione e che abroga la direttiva 2000/30/CE;

— una direttiva (COM(2012) 381 final) che modifica la direttiva 1999/37/CE del Consiglio relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli.

3.1 Le novità nella proposta di regolamento sui controlli tecnici periodici (PTI, *Periodical technical inspections*) COM(2012) 380 final

3.1.1 Campo di applicazione. Sarà esteso ai motocicli a due o più ruote in tutta l'UE. Non saranno inoltre più esenti i trattori agricoli con velocità superiore ai 40 km/h. (Categoria T5) e i rimorchi leggeri entro le 3,5 t (Cat. O1 e O2).

3.1.2 Date e frequenza dei controlli. Per le autovetture (Cat. M1) (i veicoli di categoria M sono quelli con almeno 4 ruote, adibiti al trasporto passeggeri, suddivisi in 3 classi in base al numero dei posti e alla loro massa massima: M1 9 posti; M2 > 9 posti e < 5 t; M3 > 9 posti e > 5 t. I veicoli di Cat. N sono quelli con almeno 4 ruote adibiti al trasporto di merci. Anche qui tre classi in base alla massa: N1 < 3,5 t; N2 < 12 t; N3 > 12 t. La categoria O si riferisce ai veicoli con rimorchi e la T ai trattori a ruote) il primo PTI dopo quattro anni dall'immatricolazione, il secondo dopo altri due e in seguito ogni anno. Le auto e i veicoli commerciali leggeri (N1) che alla data del primo controllo hanno percorso oltre 160 000 km. dovranno essere sottoposti a controlli annuali (4-1-1 invece di 4-2-1) e questo varrà anche per i motocicli. Resta ferma la possibilità per gli Stati membri che già lo prevedano di applicare termini più ravvicinati per i controlli. Agli stessi Stati membri è infine lasciata la decisione sulla periodicità dei controlli per i veicoli d'interesse storico, ivi compresi i motocicli, tutti comunque non soggetti al nuovo regolamento.

Per i veicoli M2, M3, N2, N3, O3, O4 e T5 il primo controllo dovrà invece effettuarsi un anno dopo l'immatricolazione. Lo stesso per gli M1 registrati come taxi o ambulanze.

3.1.3 Contenuto dei controlli, valutazione delle carenze e relative sanzioni. I componenti per la sicurezza (ABS ed ESC) e l'ambiente (sistema di controllo delle emissioni) vanno aggiunti alla lista dei controlli da effettuare.

I difetti riscontrati in sede di ispezione saranno classificati - in base a parametri comuni indicati nell'allegato III della proposta - come **lievi** (nessun rischio sulla sicurezza) **gravi** (in grado di pregiudicare la sicurezza del veicolo e degli altri utenti della

strada) e **pericolosi** (rischio grave e immediato che comporta il blocco del veicolo). I difetti lievi dovranno essere riparati senza obbligo di un test successivo. Per quelli gravi, l'autorità competente decide le condizioni d'uso del veicolo fino a che il difetto non sia stato riparato prevedendo un secondo controllo entro sei settimane. In casi di carenze pericolose viene revocata l'immatricolazione del veicolo in attesa delle correzioni dei difetti e susseguente rilascio di un nuovo certificato di conformità.

3.1.4 Impianti e apparecchiature di controllo. I centri di controllo avranno cinque anni di tempo dalla data di applicazione del regolamento per adeguare i propri impianti ed attrezzature ai requisiti minimi richiesti dal regolamento stesso.

3.1.5 Cooperazione fra Stati membri. Dopo tre anni dall'entrata in vigore del regolamento i centri di controllo dovranno trasmettere, solo per via elettronica, i risultati dei loro interventi o certificati di conformità alle autorità competenti del proprio Stato che designerà un punto di contatto nazionale responsabile dello scambio di informazioni con gli altri Stati membri e la Commissione in merito all'applicazione del regolamento. La prova che un veicolo ha passato un controllo in uno degli Stati membri sarà riconosciuta anche dagli altri.

3.2 Le novità nella proposta di regolamento sui controlli tecnici dei veicoli commerciali su strada COM(2012) 382 final

3.2.1 Questa proposta intende ampliare l'ambito di applicazione della direttiva in vigore, concentrando comunque gli interventi sulle imprese ad alto rischio e riducendo quelli sugli operatori che mantengono i loro veicoli in maniera corretta. La definizione dei profili di rischio (all. I della proposta) sarà effettuata sulla base dei risultati dei precedenti controlli tecnici effettuati negli appositi centri e su strada, tenendo conto dei difetti rilevati.

3.2.2 Attualmente i controlli su strada si effettuano sui veicoli commerciali di oltre 3,5 t. La proposta estende tali controlli ai veicoli commerciali leggeri (N1) e loro rimorchi (O1 e O2).

3.2.3 Ogni Stato membro dovrà compiere, annualmente, ispezioni stradali su almeno il 5 % dei veicoli registrati sul proprio territorio.

3.2.4 Come accennato sopra, sarà stabilito, a livello nazionale, il profilo di rischio (basso, medio e alto) sulla base dei precedenti di ogni operatore. Tale profilo sarà comunicato all'operatore interessato, sapendo che le società ad alto rischio subiranno la priorità nelle ispezioni stradali.

3.2.5 I test saranno effettuati in maniera graduale. È previsto un controllo iniziale a vista sulle condizioni del veicolo e la sua documentazione, mentre un controllo più dettagliato, se necessario, seguirà quello iniziale utilizzando unità di controllo mobili o il centro di controllo più vicino.

3.2.6 Un'ulteriore novità sarà rappresentata dal controllo della fissazione del carico (all. IV) responsabile, secondo la Commissione, di un quarto degli incidenti che coinvolgono veicoli commerciali.

3.2.7 I risultati delle ispezioni su strada saranno inoltrati dalle autorità competenti allo Stato membro nel quale è registrato il veicolo.

3.3 Le novità nella proposta di direttiva sui documenti di immatricolazione COM(2012) 381 final che modifica quella in vigore 1997/37

3.3.1 I dati sui veicoli immatricolati saranno conservati in registri elettronici nazionali nei quali saranno riportati i risultati dei controlli tecnici periodici.

3.3.2 I dati tecnici che hanno consentito l'omologazione del veicolo e che non sono riportati sul documento di immatricolazione dovranno essere messi a disposizione dell'ispettore ai fini dei controlli tecnici.

3.3.3 In un'ottica di sicurezza stradale, vengono definiti con maggiore precisione i casi di revoca e cancellazione dell'immatricolazione come pure le re-immatricolazioni e la demolizione dei veicoli.

4. Considerazioni generali

4.1 Accade spesso che operatori del trasporto merci siano sanzionati in occasione di ispezioni sulle strade all'estero per carenze che non sarebbero sanzionate nel paese in cui sono registrati. Appare quindi giusta la direzione imboccata dalla Commissione con questo pacchetto di proposte inteso a porre anche le fondamenta per un'armonizzazione dei controlli a livello europeo. Il processo così avviato dovrebbe completarsi, in una seconda fase, con il mutuo riconoscimento di tutti gli Stati membri dei rispettivi certificati di conformità, e la conseguente creazione di un certificato europeo che potrà sostituire quelli nazionali.

4.2 Infatti, l'obbligo di rimpatriare il veicolo nello Stato membro in cui è registrato per ottenere il certificato continuo a rappresentare un onere importante sia per le auto sia per i veicoli commerciali. Con il riconoscimento reciproco deve es-

sere possibile far effettuare i controlli in un qualsiasi Stato membro.

4.3 Più in generale, il CESE osserva che l'approccio scelto dalla Commissione nella redazione di questo pacchetto, approccio che consiste nell'utilizzo combinato di misure regolamentari e *soft law*, rischia di lasciare una notevole autonomia agli Stati membri, rendendo difficile e più lenta una completa armonizzazione e standardizzazione dei controlli, tale da consentire che controlli e certificati di conformità rilasciati in uno Stato membro siano automaticamente riconosciuti in tutti gli altri.

4.4 Esempio del perdurare di differenze anche notevoli è la previsione che gli Stati membri possano mantenere termini più ravvicinati per i controlli (punto 3.1.2). È comprensibile che la Commissione non voglia imporre revisioni al ribasso per quei paesi che già da tempo hanno stabilito cadenze di controlli più frequenti. È però anche vero che l'accettazione di situazioni molto diverse non facilita quella uniformità di regole che dovrebbero essere il fine di queste proposte: un PTI uguale per tutta la UE.

4.5 Alla luce di quanto sopra il CESE auspica che gli Stati membri, pur rimanendo liberi di scegliere frequenze di controllo più ravvicinate, si impegnino a riconoscere la validità dei controlli effettuati in un altro Stato che aderisce alle tempistiche e alle prove minime previste dal regolamento.

4.6 Ancora in termini di frequenze dei controlli, il CESE si domanda se sia opportuno prevedere per i veicoli di categoria L (ciclomotori, motocicli, tricicli e quadricicli) le stesse tempistiche previste per l'automobile.

4.6.1 È giusto che anche i veicoli di categoria L vengano sottoposti a revisioni periodiche, superando l'anomalia di molti Stati membri in cui i controlli per gli "L" non erano addirittura previsti.

4.6.2 Tuttavia per tali veicoli, spesso di costo contenuto e utilizzati prevalentemente in città, le revisioni dovrebbero rimanere semplici, onde limitare gli investimenti in equipaggiamenti di prova specifici e la loro frequenza stabilita in 4.2.2. invece di 4.2.1 in virtù delle percorrenze medie annuali ben inferiori. I veicoli L percorrono infatti tra 2 800 e 5 300 km l'anno, rispetto ai 15 000 km delle auto.

4.6.3 La periodicità potrebbe essere rivalutata in futuro tenendo conto dei dati, con copertura finalmente europea, raccolti durante le revisioni periodiche, ferma restando, anche in questo caso, la libertà degli Stati membri di continuare ad effettuare ulteriori prove e frequenze più ravvicinate già in essere.

4.7 Il CESE auspica infine che insieme alla standardizzazione e maggiore accuratezza dei controlli si possa avviare un piano che, partendo dall'esistenza delle nuove norme, si preoccupi di sensibilizzare tutti i cittadini, soprattutto i più giovani, ad un più attento e responsabile utilizzo dei veicoli a motore, evitando in particolare di effettuare interventi tecnici che possono alterarne i requisiti di sicurezza, in particolare sui motocicli.

5. Osservazioni particolari

5.1 Il CESE che apprezza la decisione della Commissione di prevedere il regime di PTI anche per i trattori con velocità superiore ai 40 km/h (T5), si domanda perché gli stessi non siano invece sottoposti a possibili controlli su strada.

5.2 La proposta sui controlli, nei suoi allegati tecnici, prevede le condizioni minime che devono rispettare i centri di controllo,

ma non è chiaro fino a che punto tali condizioni si applichino anche ai centri mobili.

5.3 La fissazione del 5 % dei veicoli da controllare su strada sul totale circolante (punto 3.2.3) appare ambiziosa tenuto conto dell'elevato numero di veicoli commerciali leggeri (VCL) in circolazione che verranno aggiunti a quelli medi e pesanti già controllati. Basti pensare che solo nel biennio 2010/2011 sono stati registrati più di tre milioni di VCL contro 450 000 circa di medi e pesanti e che i VCL rappresentano oltre l'80 % del parco commerciale circolante.

A questo proposito il CESE riterrebbe opportuna una rilevazione sulla consistenza del parco delle unità mobili di revisione nell'UE affinché gli Stati membri provvedano alle necessarie integrazioni in tempo utile.

Bruxelles, 12 dicembre 2012

Il presidente
del Comitato economico e sociale europeo
Staffan NILSSON
