



COMMISSIONE EUROPEA

MEMO

Bruxelles, 13 luglio 2012

Sicurezza stradale: il pacchetto sui controlli tecnici dei veicoli a motore – controlli più severi per salvare vite

Che cos'è il nuovo pacchetto sui controlli tecnici dei veicoli a motore?

Il **pacchetto sui controlli tecnici** è composto da tre parti: controlli tecnici periodici, controlli tecnici su strada di veicoli commerciali, e immatricolazione di autoveicoli.

Ognuna di queste parti è trattata nel MEMO che segue.

Controlli tecnici periodici: i principali miglioramenti

Le norme attuali: la direttiva 2009/40/CE stabilisce norme minime per i controlli tecnici periodici dei veicoli a motore (si tratta dei controlli tecnici periodici dei veicoli prescritti dalla legge); la direttiva si applica ad autovetture, autobus, pullman, automezzi pesanti e rispettivi rimorchi, ma non a motoscooter e motociclette.

Nel quadro delle nuove proposte (cfr. la tabella che segue per una sintesi dei dettagli relativi ai conducenti privati):

1. Il campo d'applicazione dei veicoli da controllare verrà esteso al gruppo degli utenti della strada a più alto rischio, i **motocicli a due o tre ruote** (moto e scooter) e ai rimorchi leggeri (sotto 3,5 tonnellate). Queste due categorie di veicoli sono attualmente escluse dall'obbligo dei controlli imposti dalla normativa UE.

La proposta definisce inoltre i limiti del campo di applicazione delle esenzioni dai controlli che gli Stati membri potranno accordare a taluni veicoli, ad esempio i veicoli agricoli e alcuni veicoli che non sono utilizzati nel traffico tra Stati membri con una velocità massima di progetto inferiore a 40 km/h.

Tali esenzioni comprendono anche i veicoli di interesse storico, che sono stati ora definiti più precisamente.

2. Per quanto riguarda la **frequenza dei controlli** sono da considerare due aspetti, **età e chilometraggio annuo**. Pertanto la frequenza dei controlli delle autovetture più vecchie verrà aumentata e i veicoli con elevato chilometraggio saranno soggetti a controlli annuali come già avviene per i taxi e le ambulanze.

Per alcune categorie di veicoli, l'attuale frequenza dei controlli periodici è considerata troppo bassa per garantire l'assenza di difetti. La proposta alza il minimo per la frequenza di controlli tecnici periodici per tre categorie di veicoli:

Autovetture il primo controllo dopo quattro anni, il secondo dopo due anni e successivamente annualmente (passaggio a 4-2-1 invece dell'attuale norma minima 4-2-2).

Le **autovetture e i veicoli commerciali leggeri** fino a 3,5 tonnellate che raggiungono alla data del primo controllo (dopo quattro anni) un chilometraggio superiore a 160 000 km dovranno essere sottoposti a controlli annuali dopo il primo controllo (passaggio a 4-1-1 invece dell'attuale norma minima 4-2-2).

Modifiche per i conducenti privati per paese:

Nuovi controlli per i veicoli con frequenza 4 - 2 - 1 e modifiche per i conducenti privati			
	Periodicità attuale dei controlli*		
Stati membri	Autovetture	Motocicli e motoscooter	Modifiche per conducenti privati
Austria	3 - 2 - 1	1 - 1 - 1	Nessuna modifica prevista.
Belgio	4 - 1 - 1	Nessun controllo previsto	Nessuna modifica per le autovetture; sarà introdotto un controllo per motocicli e motoscooter.
Bulgaria	3 - 2 - 1	Nessun controllo previsto	Nessuna modifica per le autovetture; sarà introdotto un controllo per i motocicli e i motoscooter.
Cipro	4 - 2 - 2	Nessun controllo previsto	Le autovetture più vecchie saranno sottoposte a controllo ogni anno; sarà introdotto un controllo per i motocicli e i motoscooter.
Repubblica ceca	4 - 2 - 2	4 - 2 - 2	Le autovetture più vecchie saranno sottoposte a controllo ogni anno; i motocicli e i motoscooter più vecchi saranno sottoposti a controllo ogni anno.
Danimarca	4 - 2 - 2	4 - 2 - 2	Le autovetture più vecchie saranno sottoposte a controllo ogni anno; i motocicli e i motoscooter più vecchi saranno sottoposti a controllo ogni anno.
Estonia	3 - 2 - 2 - 2- 1	3 - 2 - 2 - 2- 1	Il controllo, per autovetture, motocicli e motoscooter sarà ripetuto annualmente a decorrere dal sesto anno (invece del decimo anno).
Finlandia	3 - 2 - 1	Nessun controllo previsto	Nessuna modifica per le autovetture; sarà introdotto un controllo per i motocicli e i motoscooter.

Francia	4 - 2 - 2	Nessun controllo previsto	Le autovetture più vecchie saranno sottoposte a controllo ogni anno; sarà introdotto un controllo per i motocicli e i motoscooter.
Germania	3 - 2 - 2	2 - 2 - 2	Le autovetture più vecchie saranno sottoposte a controllo ogni anno; i motocicli e i motoscooter più vecchi saranno sottoposti a controllo ogni anno.
Grecia	4 - 2 - 2	Nessun controllo previsto	Le autovetture più vecchie saranno sottoposte a controllo ogni anno; sarà introdotto un controllo per i motocicli e i motoscooter.
Ungheria	4 - 3 - 2 - 2	3 - 3 - 2 - 2 ^o)	Le autovetture più vecchie saranno sottoposte a controllo ogni anno; i motocicli più vecchi saranno sottoposti a controllo ogni anno e saranno introdotti controlli per i motoscooter.
Irlanda	4 - 2 - 2	Nessun controllo previsto	Le autovetture più vecchie saranno sottoposte a controllo ogni anno; sarà introdotto un controllo per i motocicli e i motoscooter.
Italia	4 - 2 - 2	4 - 2 - 2	Le autovetture più vecchie saranno sottoposte a controllo ogni anno; i motocicli e i motoscooter più vecchi saranno sottoposti a controllo ogni anno.
Lettonia	1 - 1 - 1	1 - 1 - 1 ^o)	Nessuna modifica per autovetture e motocicli; saranno introdotti controlli per i motoscooter.
Lituania	3 - 2 - 2	1 - 1 - 1	Le autovetture più vecchie saranno sottoposte a controlli ogni anno; nessuna modifica per motocicli e motoscooter.
Lussemburgo	3,5 - 1 - 1	3,5 - 1 - 1	Nessuna modifica prevista.
Malta	1 - 1 - 1	Nessun controllo previsto	Nessuna modifica per le autovetture; sarà introdotto un controllo per i motocicli e i motoscooter.
Paesi Bassi	4 - 2 - 2 - 1	Nessun controllo previsto	Il controllo per le autovetture sarà ripetuto annualmente a decorrere dal sesto anno (invece del nono anno); motocicli e motoscooter saranno sottoposti a controllo.

Polonia	3 - 2 - 1	3 - 2 - 1 ^{o)}	Nessuna modifica per autovetture e motocicli; saranno introdotti controlli per i motoscooter.
Portogallo	4 - 2 - 2 - 1	Nessun controllo previsto	Il controllo per autovetture sarà ripetuto annualmente a decorrere dal sesto anno (invece del nono anno). Motocicli e motoscooter saranno sottoposti a controllo.
Romania	2 - 2 - 2	Nessun controllo previsto	Le autovetture più vecchie saranno sottoposte a controllo ogni anno; sarà introdotto un controllo per i motocicli e i motoscooter.
Slovacchia	3 - 1 - 1	4 - 2 - 2	Nessuna modifica per le autovetture; i motocicli e i motoscooter più vecchi saranno sottoposti a controllo ogni anno.
Slovenia	3 - 2 - 2	3 - 1 - 1	Nessuna modifica prevista.
Spagna	4 - 2 - 2 - 1	5 - 2 - 2	Il controllo per autovetture sarà ripetuto annualmente a decorrere dal sesto anno (invece del nono anno); i motocicli e i motoscooter più vecchi saranno sottoposti a controlli annui.
Svezia	3 - 2 - 1	4 - 2 - 2	Nessuna modifica per le autovetture; i motocicli e i motoscooter più vecchi saranno sottoposti a controllo ogni anno.
Regno Unito	3 - 1 - 1	3 - 1 - 1	Nessuna modifica prevista.

*) Periodicità 4-2-1: il primo controllo dopo quattro anni, il successivo dopo due anni e in seguito ogni anno.

^{o)} motoscooter attualmente non sottoposti a controlli.

Fonte: CITA, AUTOFORE.

3. Le **attrezzature** da utilizzare per i controlli devono soddisfare alcuni **requisiti minimi** per un'efficace esecuzione dei metodi di controllo descritti.

La disponibilità e le caratteristiche delle attrezzature di controllo determinano la qualità del controllo tecnico. Attualmente, la normativa UE non contiene disposizioni in materia di attrezzature di controllo.

Pertanto, la proposta comprende un elenco delle attrezzature richieste per il controllo tecnico periodico e le sue specifiche tecniche.

Si definisce un periodo transitorio in modo da consentire una graduale sostituzione delle attrezzature di controllo che non soddisfano le norme prescritte.

4. Gli **ispettori** che eseguono il controllo tecnico devono possedere un certo livello di **conoscenze e competenze** ed essere adeguatamente formati.

Uno standard elevato di controllo tecnico richiede un livello altrettanto elevato di qualifiche e competenze del personale che effettua il controllo. La proposta introduce le aree di conoscenze che un candidato ad un posto di ispettore deve possedere, un sistema di formazione, compresa la formazione iniziale e una formazione periodica di aggiornamento e i settori che la formazione deve coprire.

Si definisce un periodo transitorio in modo da permettere una transizione graduale verso il sistema di formazione periodica del personale di controllo esistente.

5. Le **carenze** individuate saranno **valutate** secondo **norme comuni** in relazione ai rischi connessi.

La valutazione sulle condizioni tecniche del veicolo dovrebbe essere armonizzata a livello UE e affinché ciò sia possibile, le carenze rilevate dovrebbero essere valutate secondo una norma comune. A tal fine la Commissione ha adottato nel 2010 raccomandazioni per la valutazione dei difetti. Le raccomandazioni definiscono tre categorie di difetti (lievi, gravi e pericolosi) in base alle loro conseguenze per la sicurezza del veicolo e assegnano una o più di queste categorie ai possibili difetti elencati nella direttiva.

Tali norme relative alla valutazione dei difetti riscontrati e alla definizione delle categorie saranno ora introdotte nel regolamento.

6. La **garanzia di qualità** del controllo tecnico svolto da **organismi privati autorizzati** sarà effettuata da una supervisione nazionale.

Si stabilisce l'obbligo, per gli Stati membri, di sorvegliare il funzionamento degli organismi di controllo e la qualità dei controlli effettuati dai suddetti organismi.

Per garantire che si mantenga nel tempo l'elevata qualità dei controlli, gli Stati membri sono tenuti a istituire un sistema di controllo della qualità che analizzi le procedure di autorizzazione, supervisione e revoca, sospensione o annullamento dell'autorizzazione, a effettuare i controlli tecnici.

7. La registrazione delle **letture del chilometraggio** fornirà prove ufficiali per individuare eventuali falsificazioni del numero dei chilometri.

La proposta stabilisce regole chiare sulla qualità giuridica della falsificazione del contachilometri (chilometraggio). Con la registrazione delle letture del chilometraggio ad ogni controllo del veicolo, si gettano le basi per il rilevamento di manipolazioni del contachilometri. La conservazione di tali dati consentirà un controllo più efficace del chilometraggio e tali informazioni potranno essere utilizzate per un ulteriore uso transfrontaliero dopo che verrà completata l'interrelazione tra registri nazionali.

Controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali: i principali miglioramenti

Le norme attuali: la direttiva 2009/40/CE è integrata dalla direttiva 2000/30/CE, che stabilisce l'obbligo di controllare lo stato tecnico dei veicoli commerciali tra i diversi controlli periodici (con controlli tecnici su strada). Si tratta di controlli supplementari su strada, effettuati in loco, per veicoli commerciali.

Nel quadro delle nuove proposte:

1. La selezione dei veicoli dovrebbe essere basata sul **profilo di rischio** degli operatori e **orientarsi** verso imprese **ad alto rischio** per ridurre l'onere a carico degli operatori che mantengono i loro veicoli in modo corretto. La definizione dei profili di rischio si baserà sui risultati dei precedenti controlli tecnici e controlli su strada, tenendo conto del numero e della gravità delle carenze rilevate, e su un fattore temporale che darà maggiore importanza ai controlli recenti.

2. Attualmente i controlli tecnici su strada si applicano ai veicoli commerciali di oltre 3,5 tonnellate. La proposta **estende** tale obbligo di controlli su strada ai **veicoli commerciali leggeri** (inferiori a 3,5 tonnellate), e ai loro rimorchi, in considerazione del fatto che tali veicoli sono utilizzati più frequentemente nei trasporti su strada. Essi non sono soggetti a determinati requisiti quali l'obbligo di formazione per i conducenti professionali o l'installazione di dispositivi di limitazione della velocità, il che causa un numero relativamente elevato di incidenti stradali che coinvolgono tali veicoli.

3. Il **numero di controlli tecnici su strada per anno** e per Stato membro sarà collegato al numero di veicoli immatricolati a titolo commerciale per creare una più equa distribuzione dei controlli su strada tra gli Stati membri.

4. I controlli tecnici su strada saranno effettuati con un'impostazione graduale. In primo luogo si procederà ad un **controllo iniziale** delle condizioni generali del veicolo e della sua documentazione, come i certificati di controllo tecnico o precedenti rapporti di controllo su strada. Un **controllo su strada più dettagliato** può essere effettuato sulla base dei risultati del controllo iniziale. Saranno effettuati controlli più approfonditi utilizzando **un'unità di controllo mobile** o un centro di controllo nelle immediate vicinanze.

5. La **fissazione del carico** deve essere compresa nei controlli su strada. La fissazione inadeguata del carico è considerata un fattore che causa fino al 25% degli incidenti che coinvolgono autocarri.

6. **Un'armonizzazione** delle norme per la **valutazione delle carenze**, e un livello delle **conoscenze e delle competenze degli ispettori** che effettuano i controlli su strada basato sui requisiti di controllo tecnico periodico e **regolari attività di controllo concordate** contribuiranno a **evitare disparità di trattamento**.

Immatricolazione dei veicoli: i principali miglioramenti

Le norme attuali: la direttiva 1999/37/CE relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli stabilisce i requisiti per il rilascio dei certificati di immatricolazione, il loro riconoscimento reciproco e l'armonizzazione del loro contenuto minimo.

Nel quadro delle nuove proposte:

1. I dati sui veicoli immatricolati saranno tenuti in **registri elettronici nazionali**.

2. **I dati tecnici** provenienti dall'omologazione del veicolo, ma non necessariamente stampati sui documenti di immatricolazione, dovranno essere messi a disposizione dell'ispettore ai fini del **controllo tecnico**.

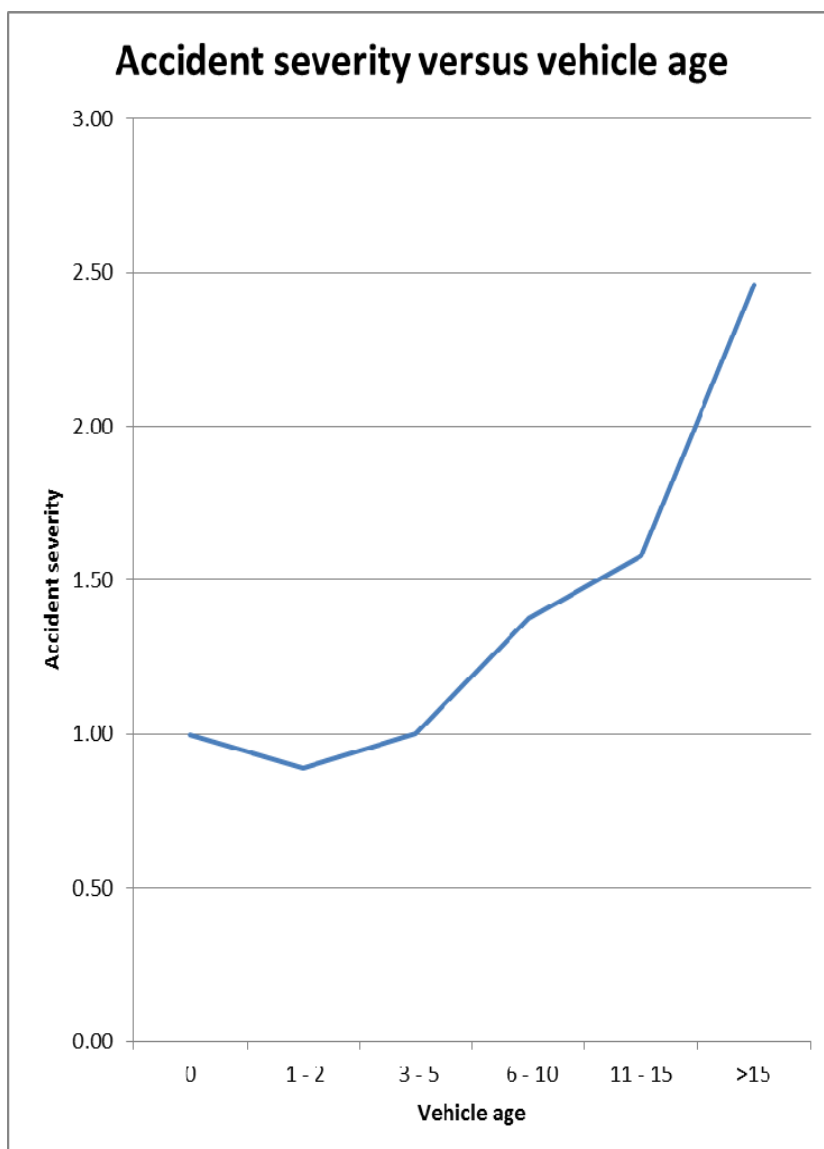
3. Il regime di immatricolazione dei veicoli dovrebbe fornire un'**applicazione effettiva** dei controlli.

Principali fatti e cifre

Controlli tecnici per i veicoli più vecchi

Vi è una chiara correlazione tra la gravità degli incidenti e l'età dei veicoli coinvolti. Da prove empiriche risulta che, tra il quinto e il sesto anno, il numero di incidenti gravi (con morti) per guasti tecnici cresce sostanzialmente.

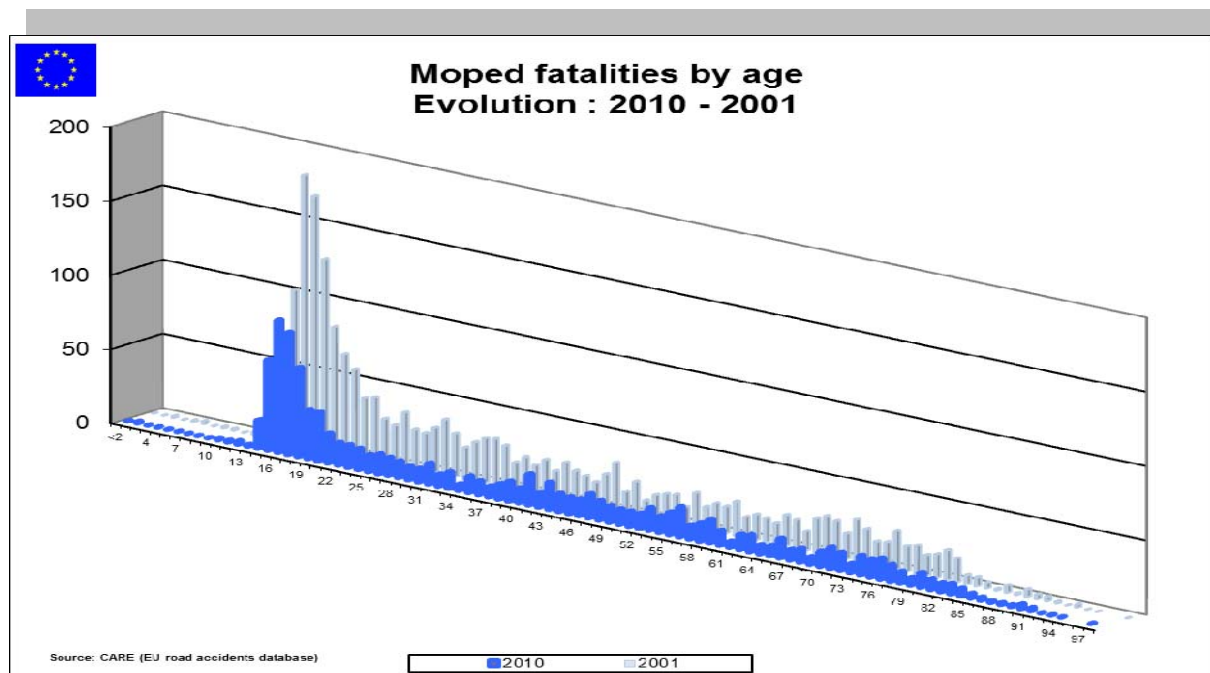
La sfida consiste nel garantire controlli tecnici per tali veicoli.



La sfida consiste nel garantire un adeguato controllo tecnico dei veicoli di età superiore ai sei anni.

Controlli di motociclette e motoscooter

I motociclisti sono il gruppo di utenti della strada che presenta i rischi più elevati per la sicurezza, che inoltre contrasta con la generale tendenza alla riduzione del numero di morti con più di 4 500 persone uccise¹ ogni anno. L'8% degli incidenti che coinvolgono motocicli sono causati o collegati a problemi tecnici.



I conducenti di ciclomotori sono sovrarappresentati nel numero dei morti, con oltre 1 400 conducenti uccisi², 500 dei quali sono giovani di età compresa tra 14 e 21 anni. Oltre 25 000 conducenti di ciclomotori sono stati gravemente feriti tra i quali quasi 9 000 sono giovani di età compresa tra 14 e 21 anni.

Accesso ai dati

Nel corso dei controlli tecnici e dei controlli su strada si raccoglie una quantità importante di dati relativi al veicolo e alle sue prestazioni. Tali dati potrebbero potenzialmente essere utilizzati dalle diverse autorità al fine di garantire il seguito del rilevamento di difetti, di organizzare controlli mirati, ma anche per migliorare le politiche del settore. Analogamente, il controllo tecnico e i controlli su strada sarebbero più efficaci se gli ispettori avessero accesso a informazioni complete sulla storia del veicolo e delle sue caratteristiche tecniche. Tale scambio di informazioni è inoltre fondamentale per quanto riguarda la lotta contro la frode del chilometraggio (contachilometri) connessa in particolare al mercato di seconda mano dell'UE.

¹ Banca dati CARE
² Banca dati CARE

Prossime tappe

L'**obiettivo principale** delle misure proposte è aumentare la **sicurezza stradale** e contribuire all'obiettivo politico di riduzione degli incidenti stradali mortali del 50% entro il 2020³.

Oltre **1 200 vite** potrebbero essere **salvate** e oltre **36 000 incidenti** potrebbero essere **evitati**⁴.

Il **vantaggio economico per la società** è stato stimato a oltre **5 600 milioni di euro**.

Più specificamente le misure del pacchetto sui controlli tecnici hanno **tre obiettivi immediati**:

1. Migliorare la protezione degli **utenti vulnerabili della strada** e in particolare dei giovani.
2. Fornire un **unico spazio europeo per i controlli tecnici** basato su norme armonizzate per quanto riguarda controllo, attrezzature, qualifiche degli ispettori e valutazione dei difetti e sulla cooperazione tra Stati membri.
3. **Ridurre gli oneri amministrativi** delle imprese di trasporto su strada che soddisfano i requisiti tecnici di sicurezza stradale.

Le proposte devono essere approvate dal Parlamento europeo e dagli Stati membri prima di diventare legge.

In una **prospettiva a più lungo termine**, una seconda fase consisterà nel mettere in atto un sistema armonizzato tra gli Stati membri di scambio di dati che colleghi le banche dati esistenti e consenta un accesso a tali dati a livello UE a fini di controllo (ad esempio per verificare, in qualsiasi momento, l'esattezza dei dati del contachilometri attraverso la frontiera).

Tale accesso ai dati a livello UE potrebbe quindi potenzialmente fornire anche un riconoscimento reciproco dei certificati di controllo tecnico, una volta che è stata raggiunta la necessaria armonizzazione dei controlli tecnici a livello europeo.

Per maggiori informazioni: IP/12/780

³ Orientamenti 2011-2020 sulla sicurezza stradale (COM(2010) 389 definitivo).

⁴ Valutazione d'impatto sulle misure volte a rafforzare i controlli tecnici (SWD(2012) 206).