COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 11.11.2020
COM(2020) 699 final

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

sull'applicazione della direttiva 2014/45/UE relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e recante abrogazione della direttiva 2009/40/CE

Indice

1. **Introduzione**..... 2

2. La direttiva 4

3. Misure nazionali di recepimento notificate dagli Stati membri e risultati preliminari della loro valutazione 8

4. Studio di fattibilità sulla piattaforma elettronica di informazioni sui veicoli…… ……11

5. Sintesi – conclusioni…… ……13

1. INTRODUZIONE

1.1.Contesto

Le ispezioni dei veicoli sono fondamentali per la sicurezza stradale e per garantirne le prestazioni ambientali. La legislazione dell'UE che stabilisce norme minime per i controlli dei veicoli risale al 1977 e ha subito solo aggiornamenti di modesta entità. Tuttavia da allora i veicoli, il comportamento dei conducenti e la tecnologia si sono evoluti notevolmente. La prima modifica sostanziale del quadro normativo riguardante i controlli tecnici è stata introdotta nel 2014 con l'adozione del pacchetto sui controlli tecnici[1]. Il pacchetto era suddiviso in tre parti riguardanti rispettivamente i controlli tecnici periodici, i controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali e i documenti di immatricolazione dei veicoli.

La presentazione del pacchetto sui controlli tecnici nel 2012 era stata promossa dagli orientamenti strategici per la sicurezza stradale pubblicati dalla Commissione nel 2010[2]. Nell'ambito dell'*"obiettivo n. 4: miglioramento della sicurezza dei veicoli"* degli orientamenti, la Commissione ha definito l'azione di presentare *"proposte volte ad assicurare un'armonizzazione e un rafforzamento progressivi del controllo tecnico e dei controlli tecnici su strada"*.

La direttiva 2014/45/UE[3] relativa ai controlli tecnici periodici (di seguito "la direttiva") si applica a decorrere dal 20 maggio 2018 e ha introdotto novità sostanziali rispetto alla direttiva 2009/40/CE[4].

Tra le novità figurano i seguenti elementi:

- migliore qualità dei controlli sui veicoli, attraverso la definizione di norme minime comuni per le attrezzature, la formazione degli ispettori e la valutazione delle carenze;
- controlli obbligatori per i componenti di sicurezza elettronici (quali ABS, ESC e airbag);
- prime misure europee di lotta alle frodi relative ai contachilometri;
- controlli obbligatori a livello dell'UE per i motocicli pesanti, a meno che uno Stato membro non consegua un miglioramento equivalente della sicurezza stradale mediante altre misure;
- controlli obbligatori a livello dell'UE sui trattori ad alta velocità utilizzati per fini di trasporto commerciale di merci su strada;
- mutuo riconoscimento del certificato di revisione nell'ambito della procedura di reimmatricolazione, quando la frequenza dei controlli è la stessa nello Stato membro di origine e nello Stato membro di destinazione.

1.2. Finalità e oggetto della presente relazione

[1] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2014_04_30_rwp_it.

[2] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, *Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale*", COM(2010) 389 definitivo.

[3] Direttiva 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e recante abrogazione della direttiva 2009/40/CE *(GU L 127 del 29.4.2014, pag. 51).*

[4] 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).*

A norma dell'articolo 20, paragrafo 1, della direttiva, la Commissione avrebbe dovuto elaborare una relazione entro il 30 aprile 2020 e, a norma dell'articolo 20, paragrafo 2, una relazione entro il 30 aprile 2019. La Commissione è pienamente cosciente del fatto che tali relazioni sono state presentate in ritardo e se ne rammarica profondamente.

La relazione di cui all'articolo 20, paragrafo 1, dovrebbe:

- fornire informazioni sull'attuazione e sugli effetti della direttiva, in particolare per quanto riguarda il livello di armonizzazione dei controlli tecnici periodici, l'efficacia delle disposizioni concernenti l'ambito di applicazione, la frequenza dei controlli e il mutuo riconoscimento dei certificati di revisione in caso di reimmatricolazione di veicoli provenienti da un altro Stato membro;
- presentare i risultati dell'esame relativo alla fattibilità dell'introduzione di una piattaforma elettronica di informazioni sui veicoli[5];
- valutare la necessità o meno di aggiornare gli allegati, segnatamente alla luce delle prassi e dei progressi tecnici.

La relazione dovrebbe essere consultata dal comitato competente e corredata, se del caso, di proposte legislative.

La relazione di cui all'articolo 20, paragrafo 2, dovrebbe:

- fornire informazioni sull'efficacia dell'inserimento dei rimorchi leggeri e dei veicoli a due o tre ruote nell'ambito di applicazione della direttiva, sulla base di studi indipendenti;
- esaminare l'evoluzione della situazione della sicurezza stradale nell'Unione e, per ogni sottocategoria di veicoli a due o tre ruote, procedere alla comparazione dei risultati delle misure per la sicurezza stradale nazionali tenendo in considerazione la distanza media percorsa da detti veicoli;
- valutare se le norme e i costi del controllo tecnico periodico per ogni categoria di veicolo sono proporzionati agli obiettivi fissati in materia di sicurezza stradale;
- essere corredata di una valutazione dettagliata che analizzi i costi e i benefici nell'Unione, comprese le specificità degli Stati membri.

Come indicato in precedenza, la direttiva si applica a decorrere dal 20 maggio 2018. Al fine di generare dati che consentano di trarre conclusioni significative, è necessario in media un periodo ininterrotto di applicazione di tre anni. Pertanto la raccolta di dati che consentirà di trarre conclusioni sugli effetti della direttiva non potrà avere inizio prima del secondo semestre del 2021.

A tale riguardo, la presente relazione mira a fornire una panoramica delle misure di attuazione degli Stati membri sulla base dei risultati preliminari del controllo del recepimento e dei risultati dello studio di fattibilità sulla piattaforma elettronica di informazioni sui veicoli[6].

Tuttavia, per quanto riguarda l'inserimento dei veicoli a due o tre ruote nell'ambito di applicazione della direttiva, è opportuno osservare che i relativi controlli tecnici periodici inizieranno solo a partire dal 1º gennaio 2022, il che non consentirà di trarre conclusioni significative prima del 2025. Per quanto riguarda l'efficacia dell'inserimento dei rimorchi

[5] Di cui all'articolo 16.
[6] https://op.europa.eu/it/publication-detail/-/publication/9d809050-2e78-40a4-be65-16ce40a8e8b8.

leggeri, si osservi che questi ultimi non sono ancora stati inseriti nell'ambito di applicazione della direttiva, per cui gli effetti del loro inserimento non possono essere analizzati.

Infine occorre rilevare che, contrariamente a quanto inizialmente proposto dalla Commissione, i rimorchi leggeri non sono stati effettivamente inclusi nell'ambito di applicazione della direttiva. Ciononostante, la maggior parte degli Stati membri ha introdotto questa categoria di veicoli supplementare nel regime di controlli tecnici periodici. Tuttavia, come indicato in precedenza, per poter trarre conclusioni significative è necessario in media un periodo ininterrotto di applicazione di tre anni.

2. LA DIRETTIVA

2.1 Ambito di applicazione della direttiva e responsabilità

La direttiva ha mantenuto il principio della direttiva 2009/40/CE secondo cui i controlli tecnici devono essere effettuati dallo Stato membro di immatricolazione del veicolo.

La direttiva ha inoltre mantenuto l'obbligo di effettuare controlli sia in termini di sicurezza che di prestazioni ambientali per tutti i veicoli che erano già periodicamente sottoposti a controlli a norma della direttiva 2009/40/CE, ossia le autovetture, i veicoli leggeri e pesanti che trasportano persone o merci e i rimorchi pesanti.

Vengono tuttavia introdotti controlli su due nuovi gruppi di veicoli:

- i trattori con una velocità massima di progetto superiore a 40 km/h (trattori veloci), se utilizzati principalmente su strade pubbliche per fini di trasporto commerciale di merci, e
- alcuni veicoli a due o tre ruote con motore di cilindrata superiore a 125 cm^3 a partire dal 1º gennaio 2022.

In alcuni casi la direttiva offre agli Stati membri la possibilità di escludere dal regime di controlli taluni veicoli immatricolati nel loro territorio, quali i veicoli di interesse storico, i veicoli che godono di immunità diplomatica o i veicoli utilizzati esclusivamente nelle piccole isole o nelle zone scarsamente popolate.

I veicoli a due o tre ruote, contemplati per la prima volta nella direttiva, possono essere esclusi dai controlli tecnici qualora gli Stati membri abbiano posto in essere misure alternative in materia di sicurezza stradale, tenendo in considerazione in particolare le pertinenti statistiche in materia di sicurezza stradale riguardanti gli ultimi cinque anni.

Gli Stati membri devono notificare le esenzioni alla Commissione.

2.2 Frequenza dei controlli; oggetto e metodi del controllo

Non è stato apportato alcun cambiamento alla frequenza con cui i veicoli già oggetto di controlli a norma della direttiva 2009/40/CE devono essere sottoposti agli stessi. La direttiva ha inoltre mantenuto flessibile la frequenza dei controlli, consentendo agli Stati membri di definire intervalli più brevi tra due ispezioni.

Un elemento di novità riguarda le nuove categorie di veicoli contemplate dal regime di controlli. I trattori veloci devono essere sottoposti a controlli per la prima volta quattro anni dopo la prima immatricolazione e successivamente ogni due anni.

La direttiva non definisce la frequenza dei controlli per i veicoli a due o tre ruote, che è lasciata alla decisione degli Stati membri, così come le aree da controllare e l'oggetto e i metodi del controllo.

Per tutte le altre categorie di veicoli, nell'allegato I della direttiva sono stabiliti requisiti minimi armonizzati dettagliati. L'allegato definisce gli elementi da sottoporre a controllo, l'oggetto, i metodi, i motivi che determinano un esito negativo del controllo e la relativa classificazione.

La direttiva ha introdotto una disposizione che consente di sottoporre un veicolo a ispezione prima della data prevista per il controllo periodico successivo. Gli Stati membri possono richiedere che il veicolo sia sottoposto a ispezione ad esempio in seguito a un incidente o se alcuni sistemi del veicolo sono stati alterati, oppure possono disporre che il veicolo sia controllato con maggiore frequenza quando ha raggiunto un chilometraggio di 160 000 km.

2.3 Valutazione delle carenze

Nel 2010 la Commissione ha adottato una raccomandazione[7] per fornire orientamenti agli ispettori e garantire una valutazione armonizzata delle anomalie di cui all'allegato II della direttiva 2009/40/CE. La raccomandazione ha introdotto tre categorie di anomalie (lievi, gravi e pericolose) e ha definito orientativamente la categoria di ciascuna anomalia.

Sulla base della raccomandazione, la direttiva ha introdotto la valutazione delle carenze come misura armonizzata. A seconda della loro gravità, le anomalie possono essere lievi, gravi o pericolose e riferirsi alla sicurezza o alle prestazioni ambientali del veicolo. Se durante un controllo tecnico vengono riscontrate varie anomalie che rientrano in diverse categorie di gravità, il veicolo deve essere classificato sulla base della carenza più grave. Inoltre, se un veicolo presenta diverse anomalie relative alla stessa area oggetto del controllo (ad esempio impianto di frenatura o sterzo), può essere classificato nel gruppo di carenze del livello di gravità immediatamente superiore se l'effetto combinato di tali anomalie comporta un rischio più elevato per la sicurezza stradale.

2.4 Monitoraggio delle carenze

Una delle novità più importanti introdotte dalla direttiva è stata l'armonizzazione delle misure di monitoraggio in funzione della gravità delle anomalie individuate durante i controlli tecnici periodici.

Nel caso in cui il veicolo presenti solo anomalie lievi, queste devono essere corrette, ma il controllo tecnico è considerato superato e il veicolo non dovrà essere ripresentato al controllo dopo la riparazione.

In caso di accertamento di una o più anomalie gravi o pericolose, il controllo tecnico è considerato non superato e il veicolo dovrà essere sottoposto a un nuovo controllo dopo la correzione dell'anomalia o delle anomalie. In caso di carenze gravi, il veicolo deve essere sottoposto a un nuovo controllo entro due mesi dal controllo iniziale, ma può essere utilizzato durante tale periodo. Tuttavia, in caso di carenze pericolose, le autorità possono sospendere l'immatricolazione del veicolo vietandone l'utilizzo su strada finché non siano state corrette le anomalie e non sia stato rilasciato un nuovo certificato di revisione.

[7] Raccomandazione della Commissione relativa alla valutazione delle anomalie riscontrate nel corso dei controlli tecnici dei veicoli conformemente alla direttiva 2009/40/CE del Parlamento europeo e del Consiglio concernente il controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi (2010/378/UE).

2.5 Certificato di revisione e attestato di superamento del controllo; cooperazione amministrativa tra Stati membri

Il certificato di revisione con un contenuto minimo armonizzato è stato introdotto dalla direttiva 2010/48/UE[8] della Commissione a decorrere dal 31 dicembre 2013.

Una delle novità introdotte dalla direttiva in questione è che tutti gli elementi obbligatori devono essere preceduti da un codice armonizzato dell'Unione, che agevola l'identificazione e la comprensione delle informazioni più rilevanti riportate nel documento altrimenti non armonizzato.

Una delle novità più importanti della direttiva è il mutuo riconoscimento dei certificati di revisione ai fini della reimmatricolazione sulla base degli elementi armonizzati del certificato di revisione. In tale modo la direttiva pone fine al controllo sistematico dei veicoli prima della reimmatricolazione, a prescindere dal fatto che dispongano di un certificato di revisione valido. L'unico limite al mutuo riconoscimento è che, al momento della reimmatricolazione, il certificato di revisione deve essere valido tenendo conto della frequenza dei controlli dello Stato membro che effettua la reimmatricolazione. Tale limite può applicarsi ad esempio nel caso in cui un'autovettura importata da uno Stato membro con una frequenza dei controlli di 4-2-2 venga reimmatricolata in uno Stato membro con una frequenza dei controlli di 3-1-1.

Un'altra importante misura prevista dalla direttiva consiste nel fatto che, qualora lo Stato membro di reimmatricolazione nutra dubbi sulla validità del certificato di revisione, può verificarne la validità prima di riconoscerlo. A tale fine le autorità degli Stati membri possono avvalersi dei punti di contatto nazionali designati e notificati alla Commissione. La Commissione ha redatto un elenco dei punti di contatto nazionali notificati, lo ha aggiornato sulla base delle notifiche successive e lo ha regolarmente distribuito agli Stati membri.

Gli Stati membri hanno dovuto trasmettere alla Commissione una descrizione del certificato di revisione prima del 20 maggio 2018.

La direttiva ha introdotto misure significative per quanto riguarda la comunicazione tra i centri di controllo e le autorità competenti. I centri di controllo devono comunicare le informazioni contenute nel certificato di revisione per via elettronica ed entro un termine ragionevole dopo il rilascio del certificato stesso. Tuttavia, al fine di disporre di tempo sufficiente per attuare gli sviluppi necessari, gli Stati membri hanno tempo fino al 20 maggio 2021 per garantire l'operatività della comunicazione elettronica. Infine, per collegare i controlli tecnici periodici al registro elettronico dei veicoli introdotto dalla direttiva 2014/46/UE[9], gli Stati membri devono notificare i risultati del controllo tecnico all'autorità di immatricolazione.

2.6 Frodi relative ai contachilometri

La direttiva è la prima normativa europea che ha introdotto misure armonizzate per combattere le frodi relative ai contachilometri. Essa affronta le frodi relative ai contachilometri dal punto di vista dei controlli tecnici periodici, obbligando gli Stati membri a

[8] Direttiva 2010/48/UE della Commissione, del 5 luglio 2010, che adegua al progresso tecnico la direttiva 2009/40/CE del Parlamento europeo e del Consiglio concernente il controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi *(GU L 173 dell'8.7.2010, pag. 47).*

[9] Direttiva 2014/46/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, che modifica la direttiva 1999/37/CE del Consiglio, relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli *(GU L 127 del 29.4.2014, pag. 129).*

garantire che i dati del contachilometri registrati durante il precedente controllo tecnico siano messi a disposizione dell'ispettore che effettua l'ispezione successiva. Le informazioni devono essere rese disponibili per via elettronica quanto prima.

Inoltre, qualora si accerti che un contachilometri è stato manomesso, gli Stati membri devono introdurre sanzioni effettive, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie.

2.7 Centri di controllo, impianti e apparecchiature di controllo, supervisione dei centri di controllo, ispettori

La direttiva ha introdotto una serie di requisiti armonizzati per i centri di controllo.

- I centri di controllo devono essere autorizzati da uno Stato membro o dalla sua autorità competente.
- L'allegato III stabilisce i requisiti tecnici minimi per gli impianti e le apparecchiature di controllo e gli Stati membri sono tenuti a garantirne la conformità.
- Gli Stati membri hanno tempo fino al 20 maggio 2023 per garantire che tutti i centri di controllo rispettino i requisiti tecnici minimi.

Per accertarsi che i centri di controllo siano costantemente conformi ai requisiti, gli Stati membri provvedono alla relativa supervisione. Entro il 1º gennaio 2023 gli organismi di supervisione devono soddisfare i requisiti e svolgere i compiti di cui all'allegato V della direttiva, quali:

- requisiti relativi all'organismo di supervisione;
- contenuto di norme e procedure;
- verifica della formazione ed esame degli ispettori;
- verifica che siano soddisfatti i requisiti minimi relativi ai locali e alle attrezzature di controllo;
- convalida dei risultati delle misurazioni dei controlli su strada;
- proposta di revoca o sospensione dell'autorizzazione di centri di controllo e/o dell'autorizzazione di ispettori.

Un nuovo requisito di importanza considerevole è che i risultati del controllo tecnico possono essere modificati solo se le risultanze sono manifestamente errate. La modifica deve essere conforme alla procedura stabilita dall'autorità competente o essere effettuata dall'organismo di supervisione.

La direttiva ha introdotto una serie di misure volte a garantire che gli ispettori che effettuano i controlli tecnici possiedano un determinato livello di conoscenze e competenze e ricevano una formazione periodica. Nell'allegato IV, la direttiva stabilisce le competenze ed esperienze minime armonizzate che costituiscono il presupposto per essere autorizzati a occupare il posto di ispettore. Inoltre l'allegato IV stabilisce anche il contenuto minimo della formazione iniziale e di aggiornamento che gli ispettori devono ricevere. Solo gli ispettori impiegati o autorizzati da autorità competenti degli Stati membri o da un centro di controllo al 20 maggio 2018 sono esentati dalle nuove prescrizioni.

Gli ispettori che soddisfano i requisiti minimi di competenza e formazione devono ricevere un certificato dalle autorità competenti o dai centri di formazione riconosciuti. L'allegato IV definisce inoltre il contenuto minimo del certificato che deve essere rilasciato.

2.8 Piattaforma elettronica di informazioni sui veicoli

La direttiva prevedeva che la Commissione effettuasse uno studio di fattibilità in merito alla realizzazione di una piattaforma elettronica di informazioni sui veicoli. Le prescrizioni per lo studio erano le seguenti:

- prendere in considerazione le soluzioni esistenti e già attuate in materia di scambi di dati internazionali;
- tenere conto del modo più adeguato di collegare i sistemi nazionali esistenti al fine di agevolare lo scambio di dati relativi ai controlli tecnici e alle letture dei contachilometri tra le autorità competenti degli Stati membri responsabili del controllo, dell'immatricolazione e dell'omologazione dei veicoli, i centri di controllo, i produttori di strumenti di collaudo e i costruttori dei veicoli.

Inoltre la direttiva richiedeva alla Commissione di effettuare uno studio di fattibilità in merito ai seguenti elementi:

- le modalità di raccolta e archiviazione dei dati disponibili riguardanti i componenti maggiormente legati alla sicurezza di veicoli coinvolti in incidenti gravi;
- le modalità per rendere disponibili, in forma anonima, i dati sulla cronistoria di incidenti e le letture dei contachilometri agli ispettori, ai titolari dei certificati di immatricolazione e ai ricercatori sugli incidenti.

3. MISURE NAZIONALI DI RECEPIMENTO NOTIFICATE DAGLI STATI MEMBRI E RISULTATI PRELIMINARI DELLA LORO VALUTAZIONE

3.1 Misure nazionali di recepimento notificate dagli Stati membri

Gli Stati membri dovevano adottare e pubblicare le misure nazionali necessarie per conformarsi alla direttiva entro il 20 maggio 2017 e successivamente notificarle alla Commissione. Le misure si applicano a decorrere dal 20 maggio 2018.

Al 20 maggio 2017 solo sei dei 28 Stati membri avevano informato la Commissione che il recepimento della direttiva era stato completato. In linea con le norme procedurali, la Commissione ha avviato procedure di infrazione esortando gli altri 22 Stati membri ad adottare le necessarie misure nazionali di recepimento. L'avvio delle procedure di infrazione è stato alla base di intensi scambi con gli Stati membri e nella maggior parte dei casi ha portato alla notifica delle misure nazionali di recepimento mancanti. Due Stati membri, i Paesi Bassi e la Polonia, hanno dichiarato che il recepimento della direttiva è avvenuto solo in parte. Sono in corso le azioni necessarie per costringere tali Stati membri a conformarsi all'obbligo di garantire il recepimento della direttiva.

3.2 Risultati preliminari

La Commissione ha incaricato un contraente esterno di effettuare una valutazione preliminare della conformità delle misure nazionali di recepimento alle prescrizioni della direttiva. Le constatazioni del contraente sono oggetto di ulteriore analisi da parte della Commissione e i lavori dovrebbero concludersi nei prossimi mesi.

3.2.1 Ambito di applicazione della direttiva e responsabilità

Secondo l'analisi preliminare delle misure nazionali di recepimento, l'inserimento dei trattori veloci e dei veicoli a due e tre ruote nel regime dei controlli è risultato problematico per alcuni Stati membri, mentre sono stati rilevati solo problemi di modesta entità in relazione alle categorie di veicoli già contemplate.

Sembra che i veicoli agricoli non siano generalmente soggetti a immatricolazione in alcuni Stati membri[10], il che ha reso difficoltosa l'introduzione di controlli periodici su tali veicoli.

Solo due Stati membri, l'Irlanda e i Paesi Bassi, hanno notificato misure alternative in materia di sicurezza stradale e hanno pertanto esentato dai controlli i veicoli a due e tre ruote. Considerando che i controlli periodici di questi veicoli saranno previsti solo a partire dal 1º gennaio 2022, molti Stati membri hanno fatto registrare ritardi nell'adozione e nella notifica delle misure nazionali di recepimento, osservando che la data effettiva di applicazione permetterebbe di concedere un periodo di tempo supplementare per il recepimento.

Altre categorie di veicoli che la maggioranza degli Stati membri (18) ha escluso dai controlli in base alla direttiva sono:

- i veicoli che non sono mai, o quasi mai, utilizzati sulle strade pubbliche, quali veicoli di interesse storico o veicoli da competizione;
- i veicoli utilizzati dalle forze armate, dai vigili del fuoco, dalla protezione civile, dai servizi di emergenza o di soccorso.

Inoltre alcuni Stati membri hanno fatto ricorso alla possibilità di escludere i veicoli utilizzati per attività agricole, orticole, forestali o della pesca e i veicoli utilizzati esclusivamente nelle piccole isole o nelle zone scarsamente popolate.

La maggioranza degli Stati membri (18) ha introdotto ulteriori categorie di veicoli nel regime dei controlli tecnici periodici, principalmente categorie di rimorchi di piccole dimensioni (O1, O2), altre categorie di veicoli a due e tre ruote e veicoli agricoli.

3.2.2 Frequenza dei controlli; oggetto e metodi del controllo

Sembra che la maggior parte degli Stati membri abbia mantenuto la frequenza dei controlli già stabilita conformemente alla direttiva 2009/40/CE, il che significa che in alcuni Stati membri gli intervalli tra i controlli sono più brevi rispetto a quelli prescritti dai requisiti minimi della direttiva, principalmente per le autovetture, ad esempio in Austria (3-2-1), Croazia (1-1-1) e Germania (3-2-2).

Dall'analisi preliminare è emerso che gli Stati membri non hanno avuto problemi a recepire la frequenza dei controlli prevista per la nuova categoria dei trattori veloci (4-2-2).

Come indicato in precedenza, per quanto riguarda i veicoli a due o tre ruote la direttiva richiedeva agli Stati membri di definire la frequenza dei controlli, gli elementi da sottoporre a controllo, i metodi e i motivi dell'eventuale esito negativo del controllo, garantendo loro in tal modo ampia flessibilità. Alcuni esempi sono l'introduzione di una frequenza dei controlli su base 2-2-2 in Germania, 4-2-2 in Spagna e 2-1-1 in Croazia.

Alla luce della valutazione preliminare sembra che alcuni Stati membri abbiano scelto il recepimento letterale dell'allegato I della direttiva per quanto riguarda gli elementi da sottoporre a controllo, l'oggetto, i metodi e i motivi dell'eventuale esito negativo del controllo e la relativa classificazione. Alcuni Stati membri hanno tuttavia recepito le misure di cui all'allegato I in diversi atti nazionali che rendono più difficile individuare e valutare le misure nazionali di recepimento di questo allegato altamente tecnico.

Le misure facoltative che consentono agli Stati membri di esigere che il veicolo sia sottoposto a ispezione prima della data prevista per il controllo periodico successivo (cfr. paragrafo 2.2)

[10] Nota: in assenza di una normativa europea, spetta alle autorità nazionali decidere quali siano i veicoli da immatricolare e a cui rilasciare un documento di immatricolazione e la targa (o le targhe).

non sono state introdotte nella loro interezza. A quanto sembra, la maggior parte degli Stati membri ha introdotto tali misure nei due casi seguenti:

- se il veicolo ha subito un incidente che ne ha pregiudicato i principali componenti rilevanti ai fini della sicurezza, come ruote, sospensioni, zone di deformazione, sistemi airbag, sterzo o freni (circa 19 Stati membri), e
- se sono stati alterati o modificati sistemi e componenti ambientali e di sicurezza del veicolo (circa 12 Stati membri).

A quanto pare, circa 10 Stati membri hanno introdotto controlli per tutti gli altri casi in cui la sicurezza stradale è gravemente compromessa. Sembra tuttavia che solo tre Stati membri intendano prescrivere il superamento di un controllo periodico da parte del veicolo in caso di cambiamento dell'intestatario della carta di circolazione e solo uno vorrebbe far sottoporre a controlli più frequenti i veicoli con un chilometraggio elevato (160 000 km).

3.2.3 Valutazione delle carenze

Forse per effetto della raccomandazione del 2010, dalla valutazione preliminare delle misure nazionali di recepimento non sono emerse potenziali problematiche di non conformità sostanziale per quanto riguarda le categorie di anomalie ora obbligatorie (lievi, gravi e pericolose).

Eventuali questioni che potrebbero richiedere chiarimenti nei prossimi scambi con gli Stati membri riguardano il caso in cui, nell'ambito di un controllo tecnico, vengano riscontrate varie anomalie che rientrano in diverse categorie di gravità e il veicolo debba essere classificato in base alla carenza più grave.

3.2.4 Monitoraggio delle carenze

La valutazione preliminare delle misure nazionali non ha evidenziato particolari problematiche in relazione alle misure di monitoraggio delle anomalie riscontrate durante il controllo.

3.2.5 Certificato di revisione e attestato di superamento del controllo; cooperazione amministrativa tra Stati membri

Sono emersi vari problemi in relazione alle prescrizioni della direttiva.

- Diversi Stati membri non hanno trasmesso la descrizione del certificato di revisione in tempo utile, nonostante molteplici solleciti e richieste da parte della Commissione.
- In molti casi gli Stati membri non avevano preso atto del fatto che la direttiva ha introdotto l'uso obbligatorio dei codici armonizzati dell'Unione e hanno successivamente dovuto apportare modifiche alla legislazione nazionale, il che ha causato ulteriori ritardi.
- L'uso dei codici armonizzati dell'Unione si è rivelato fuorviante per molti Stati membri che, invece di utilizzare i codici di cui all'allegato II della direttiva hanno introdotto altri codici. Tali errori sono stati chiariti nell'ambito dei contatti tra la Commissione e gli Stati membri interessati. La correzione di tali errori ha richiesto una modifica della legislazione nazionale, causando ulteriori ritardi.

Nel 2016 la Commissione, consapevole che nel 2018 sarebbe divenuto applicabile l'obbligo di comunicazione delle informazioni contenute nei certificati di revisione, ha chiesto il parere del comitato in merito a un possibile futuro strumento della Commissione che consentisse di

visionare i certificati di revisione, gli attestati di superamento del controllo e i documenti di immatricolazione dei veicoli. Con il sostegno del comitato, la Commissione ha avviato la procedura e realizzato il nuovo strumento dove è possibile verificare il facsimile dei documenti di immatricolazione[11] e revisione[12] dei veicoli.

Gli Stati membri hanno notificato i loro punti di contatto nazionali entro il 20 maggio 2015 e da allora inviano aggiornamenti periodici, come stabilito dalla direttiva.

Per quanto riguarda le misure relative al mutuo riconoscimento dei certificati di revisione, dall'analisi preliminare è emerso che nella maggior parte degli Stati membri il recepimento è stato soddisfacente e che solo in pochi casi saranno necessari ulteriori chiarimenti. La maggior parte degli Stati membri si è avvalsa della misura facoltativa che consente di verificare, in caso di dubbio, la validità del certificato di revisione.

Secondo l'analisi preliminare, sembra che nella maggior parte degli Stati membri si svolga la comunicazione elettronica necessaria tra i centri di controllo e le autorità competenti. Tuttavia per chiarire se la comunicazione elettronica sia garantita anche tra le autorità preposte al controllo tecnico e le autorità preposte all'immatricolazione saranno necessari un'ulteriore valutazione ed eventuali scambi con gli Stati membri.

3.2.6 Frodi relative ai contachilometri[13]

Dall'analisi preliminare risulta che le misure che impongono agli Stati membri di garantire che i dati del contachilometri registrati durante il precedente controllo tecnico siano resi disponibili nel corso dell'ispezione successiva, quanto prima per via elettronica, sono state recepite senza grandi problemi.

Tuttavia, per quanto riguarda l'obbligo di introdurre sanzioni effettive, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie nel caso in cui si accerti che un contachilometri è stato manomesso, in molti casi le misure nazionali sembrano piuttosto generiche e non specificamente mirate a contrastare le frodi relative ai contachilometri. Un'analisi più approfondita delle misure nazionali e i futuri contatti con gli Stati membri interessati serviranno a chiarire questi punti.

3.2.7 Centri di controllo, impianti e apparecchiature di controllo, supervisione dei centri di controllo, ispettori

Alla luce della valutazione preliminare, sembra che non vi siano lacune nel recepimento dell'obbligo di autorizzazione dei centri di controllo e dell'obbligo generale di garantire la supervisione dei centri di controllo. Inoltre le misure generali, che impongono agli Stati membri di garantire che gli ispettori posseggano i requisiti minimi in termini di competenza e formazione, sembrano essere state recepite senza problemi sostanziali.

Sembra tuttavia che la Commissione dovrà stabilire contatti con diversi Stati membri per chiarire le misure nazionali volte a recepire l'allegato III concernente i requisiti minimi relativi agli impianti di controllo, l'allegato IV relativo alla competenza, alla formazione e alla certificazione degli ispettori e l'allegato V relativo ai compiti dettagliati dell'organismo di supervisione.

---

[11] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/vehicles/vehicle-registration-certificate_it.
[12] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/vehicles/roadworthiness-certificate_it.
[13] Con l'ampio sostegno del Parlamento europeo, la Commissione sta lavorando a un progetto pilota riguardante lo scambio dei dati dei contachilometri con gli Stati membri che aderiscono volontariamente all'iniziativa. Il progetto pilota proseguirà fino alla fine del 2020.

2. STUDIO DI FATTIBILITÀ SULLA PIATTAFORMA ELETTRONICA DI INFORMAZIONI SUI VEICOLI[14]

Conformemente alle disposizioni della direttiva, la Commissione ha incaricato Unisys di effettuare lo studio di fattibilità nel corso del 2014. La relazione conclusiva è stata pubblicata nell'aprile 2015.

Lo studio ha individuato tre scenari o flussi di dati tecnici:

1. Stati membri -> Commissione: affinché gli Stati membri possano presentare le loro statistiche semestrali nazionali relative ai controlli su strada;
2. centri di controllo/Stati membri, produttori di strumenti di collaudo <-> costruttori di veicoli: per la fornitura delle informazioni tecniche specifiche del veicolo necessarie per effettuare i controlli tecnici periodici;
3. Stato membro -> Stato membro: per la procedura di notifica dopo un controllo tecnico su strada, per la procedura di immatricolazione e per il controllo tecnico periodico.

Lo studio ha concluso che, al fine di massimizzare il riutilizzo dei sistemi esistenti e tenendo conto del rapporto costi/efficacia, sarebbe più vantaggioso utilizzare un sistema distinto per ciascuna finalità anziché sviluppare un sistema globale. Inoltre, indipendentemente dal flusso dei dati sui veicoli, definire un formato e una struttura comuni per i dati costituisce un prerequisito per l'attuazione della piattaforma di informazioni sui veicoli (VIP, *Vehicle Information Platform*). Ciò andrà a vantaggio di tutte le parti interessate, agevolando gli scambi dei dati e migliorando la qualità dei dati a tutti i livelli del ciclo di vita dei veicoli.

Pertanto, se possono essere garantite determinate condizioni in materia di protezione dei dati, cooperazione amministrativa, ostacoli giuridici e condizioni di governance, è possibile realizzare una piattaforma di informazioni sui veicoli ampliando i sistemi esistenti. In mancanza di tali condizioni, lo studio ha rilevato che l'attuazione di un nuovo sistema sarebbe possibile, ma comporterebbe costi e tempi aggiuntivi.

5. SINTESI – CONCLUSIONI

Il pacchetto sui controlli tecnici adottato nel 2014 ha introdotto una serie di novità nel campo dei controlli tecnici periodici, dei controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali e dei documenti di immatricolazione dei veicoli, mantenendo nel contempo la maggior parte dei requisiti esistenti e operativi.

Gli Stati membri, ad eccezione di due, hanno completato il recepimento delle misure della direttiva nella legislazione nazionale. Per quanto riguarda la conformità delle misure nazionali a quelle della direttiva, dalla valutazione preliminare emerge che il recepimento sembra nel complesso soddisfacente nella maggior parte degli Stati membri. In alcuni casi la Commissione potrebbe tuttavia valutare la possibilità di avviare scambi con singoli Stati membri al fine di chiarire potenziali problemi di non conformità.

Per quanto riguarda gli effetti della direttiva sui vari aspetti dei controlli tecnici periodici, sarebbe possibile trarre conclusioni significative solo sulla base dei dati ottenuti dopo un periodo ininterrotto di applicazione di tre anni. Tuttavia la Commissione monitorerà attentamente la situazione e, al momento opportuno, procederà a una valutazione ex post.

[14] https://op.europa.eu/it/publication-detail/-/publication/9d809050-2e78-40a4-be65-16ce40a8e8b8.