



**CONSIGLIO  
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 23 luglio 2012 (26.07)  
(OR. en)**

**Fascicolo interistituzionale:  
2012/0184 (COD)**

**12809/12  
ADD 4**

**TRANS 251  
CODEC 1961**

**NOTA DI TRASMISSIONE**

---

Origine: Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea

Data: 13 luglio 2012

Destinatario: Uwe CORSEPIUS, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea

---

n. doc. Comm.: SWD(2012) 207 final

---

Oggetto: ROADWORTHINESS PACKAGE  
DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE  
*che accompagna i documenti*  
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 e  
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 e  
DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica la direttiva 1999/37/CE del Consiglio relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli  
Sintesi della VALUTAZIONE D'IMPATTO

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento della Commissione SWD(2012) 207 final.

---

All.: SWD(2012) 207 final



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, XXX  
[...] (2012) XXX draft

## **ROADWORTHINESS PACKAGE**

### **DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE *che accompagna i documenti***

**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**

e

**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**

e

**DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica la  
direttiva 1999/37/CE del Consiglio relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli**

### **Sintesi della VALUTAZIONE D'IMPATTO**

{COM(2011) xxx final}  
{SEC(2011) xxx}

**DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE**  
*che accompagna i documenti*

**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**

e

**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**

e

**DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica la direttiva 1999/37/CE del Consiglio relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli**

**Sintesi della VALUTAZIONE D'IMPATTO**

**1. DEFINIZIONE DEL PROBLEMA**

La direttiva 2009/40/CE fissa le norme minime per il controllo tecnico periodico (CTP) cui devono essere sottoposti i veicoli stradali a motore per garantire controlli e interventi di manutenzione adeguati sui veicoli circolanti e per assicurare, per tutta la durata di vita dei veicoli, prestazioni conformi a quelle rilevate all'atto dell'omologazione<sup>1</sup>. Alla direttiva 2009/40/CE si affianca la direttiva 2000/30/CE, che stabilisce l'obbligo di effettuare controlli tecnici su strada (CTS) allo scopo di verificare le condizioni tecniche dei veicoli commerciali nel periodo compreso tra controlli tecnici successivi.

Negli orientamenti strategici per la sicurezza stradale adottati il 20 luglio 2010, la Commissione ha annunciato l'armonizzazione e il progressivo rafforzamento della normativa UE relativa al controllo tecnico e ai controlli tecnici su strada, l'estensione dei controlli tecnici ai veicoli a motore a due ruote e la possibile istituzione di una piattaforma elettronica europea ai fini dell'armonizzazione e dello scambio dei dati relativi ai veicoli.

La consultazione delle parti interessate e l'analisi della Commissione hanno permesso di individuare un **problema** fondamentale che riguarda l'attuale sistema del CTP in Europa: su strada circolano troppi veicoli che presentano difetti tecnici. Studi effettuati nel Regno Unito e in Germania indicano in effetti che fino al 10% dei veicoli presenta un difetto che precluderebbe il superamento del CTP. Inoltre, molti difetti tecnici che comportano gravi conseguenze per la sicurezza (e che riguardano principalmente componenti elettronici di sicurezza quali l'ABS o l'ESC) non sono nemmeno oggetto di controlli in sede di CTP così come esso viene effettuato in base alle norme vigenti.

I difetti tecnici pesano in misura considerevole sugli incidenti: si stima che siano la causa del 6% del totale degli incidenti, quindi di 2 000 decessi ogni anno e di un numero molto superiore di feriti. I difetti tecnici accrescono anche le emissioni (ad esempio di CO, HC, NO e CO<sub>2</sub>) in misura compresa in media tra l'1,2% e il 5,7%, e fino a 20 volte per determinati veicoli.

All'origine del **problema** sono state individuate due cause.

---

<sup>1</sup> La definizione di "omologazione" è contenuta nella 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.

**In primo luogo**, il campo di applicazione della legislazione UE è troppo ristretto e i requisiti che essa fissa sono troppo blandi. Un'analisi comparativa dei sistemi CTP nazionali indica che i requisiti della legislazione UE non sono sufficienti per ridurre a livelli sostenibili l'incidenza dei difetti applicando i sette pilastri del controllo tecnico UE:

- gli elementi controllati non sono sufficienti (in particolare, i dispositivi elettronici di sicurezza non sono sottoposti a controlli approfonditi);
- le definizioni dei difetti sono superate e la valutazione non è armonizzata;
- le apparecchiature utilizzate per il CTP non hanno un'efficienza adeguata;
- le qualifiche degli addetti ai controlli non sono definite con precisione;
- molte categorie di veicoli non sono sottoposte ad alcun controllo (in particolare i motocicli, che pure sono coinvolti in molti incidenti);
- la frequenza dei controlli sui veicoli non è sufficiente (in particolare per i veicoli più vecchi e per quelli commerciali, che sono più soggetti a deterioramenti);
- in molti Stati membri, i centri in cui si effettuano le prove non sono sottoposti a controlli sufficienti.

**In secondo luogo**, i vari soggetti interessati non si scambiano le informazioni e i dati essenziali per garantire l'efficacia dei controlli e l'applicazione dei provvedimenti previsti alla luce dei risultati degli stessi. In particolare:

- in molti casi, mancano i dati necessari per il controllo dei componenti elettronici di sicurezza;
- manca un sistema centralizzato per l'acquisizione dei dati dei contachilometri;
- i certificati di CTP non sono antifrode;
- i dati sui risultati del CTP non sono a disposizione delle autorità incaricate dell'applicazione della normativa e dei relativi controlli, quali la polizia o gli enti preposti all'immatricolazione.

#### Evoluzione del problema (scenario di riferimento)

Le carenze individuate all'origine del problema sono di carattere *normativo*. I Paesi Bassi e il Regno Unito hanno esaminato la possibilità di *diminuire* la frequenza del CTP al fine di ridurre i costi che gravano sui proprietari dei veicoli, ma questa opzione non è indicativa, se non in minima misura, dei potenziali cambiamenti futuri nei diversi Stati membri dell'UE. L'UE provvederà ad aggiornare periodicamente gli allegati tecnici della direttiva 2009/40/CE per adeguarli al progresso tecnico, come è avvenuto fino ad ora<sup>2</sup>. Tuttavia, dal momento che la direttiva prevede l'aggiornamento mediante la procedura di comitato per il solo elenco di elementi da controllare e dei metodi di prova, nello scenario di riferimento non sarà possibile alcuna modifica del campo di applicazione e della frequenza dei controlli, né del quadro esistente per lo scambio di dati.

Le proiezioni disponibili sono concordi nell'indicare per il futuro una crescita del parco veicoli in Europa. La Commissione stima che, in uno scenario di politiche invariate, il numero di autovetture aumenterà da 220,2 milioni nel 2005 a 307,1 milioni nel 2050<sup>3</sup>. In linea di massima, all'aumento del numero di veicoli corrisponde un aumento del rischio di incidenti.

---

<sup>2</sup> Le ultime modifiche sono state introdotte con la direttiva 2010/48/UE.

<sup>3</sup> Primes-Tremove, scenario di riferimento.

Parallelamente, le politiche ambiziose annunciate negli orientamenti 2010-2020 per la sicurezza stradale dovrebbero tradursi in un miglioramento della sicurezza stradale; in particolare, grandi speranze sono legate allo sviluppo e all'introduzione dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS), nonché delle tecnologie pervasive e degli strumenti associati. Tali sistemi, d'altro canto, accresceranno la complessità delle apparecchiature elettroniche di bordo, che allo stato attuale sono difficili da controllare perché i dati tecnici dei produttori non sono per il momento disponibili in formati adatti per questo scopo. Nel complesso, la tendenza alla diminuzione del numero di decessi dovrebbe confermarsi<sup>4</sup>, ma è probabile che la percentuale di incidenti causati da difetti tecnici aumenti rispetto all'attuale 6%.

Per quanto riguarda gli aspetti ambientali, le emissioni inquinanti si ridurranno drasticamente con la graduale eliminazione dei veicoli delle vecchie classi Euro e l'immissione sul mercato di nuovi veicoli a emissioni zero. Mano a mano che questa tendenza si rafforzerà, l'incidenza dei veicoli altamente inquinanti (a causa di difetti tecnici) sulla qualità dell'aria diventerà proporzionalmente più elevata.

## **2. ANALISI DELLA SUSSIDIARIETÀ**

Il diritto dell'UE di agire nel settore dei trasporti è sancito nel trattato sul funzionamento dell'Unione europea. In particolare, l'articolo 91 del trattato impone ai legislatori l'obbligo di stabilire misure atte a migliorare la sicurezza stradale.

I trasporti stradali – il trasporto individuale, il trasporto passeggeri e in particolare il trasporto commerciale – hanno una forte dimensione transfrontaliera. Questa dimensione è particolarmente importante per i controlli sull'applicazione della normativa, la cui efficacia dipende dall'esistenza di un flusso ininterrotto di informazioni tra le diverse autorità nei vari Stati membri in merito alle condizioni tecniche dei veicoli, ai precedenti riguardanti la conformità alla normativa e all'individuazione delle frodi. Anche la fabbricazione dei veicoli ha una dimensione internazionale, e le azioni che riguardano i dati messi a disposizione dai costruttori per finalità legate al CTP devono essere prese con tutta evidenza al livello più alto possibile.

In base alle norme attuali, gli Stati membri godono di grande flessibilità nell'applicazione delle direttive e possono in particolare fissare standard più elevati in materia di CTP. L'esperienza indica che non tutti gli Stati membri si sono avvalsi di questa facoltà, il che ha dato origine a disparità nella qualità dei controlli effettuati in Europa. Questa tendenza potrà invertirsi solo con un'azione concertata a livello di Unione europea.

Per evitare di cadere nella trappola che consiste nel cercare unicamente soluzioni legislative, la Commissione ha anche analizzato le ripercussioni di un intervento basato esclusivamente sulla *soft law*, vale a dire su norme non vincolanti, oppure su un approccio misto (*soft law* e norme legislative).

La Commissione ritiene che alcuni aspetti del riesame del sistema di controllo tecnico dei veicoli vadano lasciati agli Stati membri, che possono conseguire gli obiettivi fissati in maniera più efficace, in particolare per quanto riguarda l'organizzazione dei controlli tecnici su strada, la formazione degli addetti ai controlli e lo svolgimento delle attività di vigilanza.

## **3. OBIETTIVI DELL'INIZIATIVA UE**

Gli obiettivi generali di questa iniziativa sono i seguenti:

---

<sup>4</sup> L'obiettivo fissato per i prossimi dieci anni negli orientamenti per la sicurezza stradale è una riduzione del 50% del numero annuo di decessi.

1. contribuire al conseguimento dell'obiettivo che prevede il dimezzamento entro il 2020, rispetto ai livelli del 2010, del numero totale di decessi sulle strade dell'Unione europea e l'avvicinamento, entro il 2050, all'obiettivo "zero vittime" nel trasporto su strada, mediante misure volte a migliorare la qualità e il coordinamento dei sistemi nazionali di CTP e dei controlli tecnici su strada;

2. contribuire alla riduzione delle emissioni di gas serra e inquinanti atmosferici provenienti dal trasporto stradale attraverso misure volte a individuare più efficacemente e ritirare dalla circolazione i veicoli che a causa di difetti tecnici emettono una quantità eccessiva di inquinanti.

Questi obiettivi generali si possono tradurre in due obiettivi specifici:

- ampliamento del campo di applicazione e rafforzamento dei requisiti in materia di controllo tecnico dei veicoli e controlli tecnici su strada in tutta l'Unione europea;
- creazione di un quadro adeguato per consentire un flusso ininterrotto di informazioni tra i soggetti interessati e gli Stati membri che intervengono nell'applicazione dei provvedimenti previsti alla luce dei risultati del CTP.

Due obiettivi operativi dovranno essere conseguiti tre anni dopo l'entrata in vigore di tutti gli elementi della nuova legislazione (compresa l'istituzione del sistema di scambio dei dati):

- riduzione dei decessi causati da difetti tecnici a un numero il più possibile vicino a 1 100 su base annua, che in base alle stime è il risultato massimo potenzialmente ottenibile;
- progressiva eliminazione dal parco circolante dei veicoli fonti di emissioni molto elevate.

#### 4. OPZIONI

Sono state prese in considerazione diverse opzioni: politiche invariate (opzione 0); interruzione dell'azione dell'UE; approccio basato sulla *soft law* (opzione 1); approccio legislativo (opzione 2); approccio misto basato sulla *soft law* e su norme legislative (opzione 3). L'interruzione dell'azione dell'UE è stata scartata già in fase iniziale perché non contribuirebbe al conseguimento degli obiettivi e non sarebbe coerente con le strategie esistenti dell'UE.

L'opzione 1 prevede un maggiore ricorso alla revisione *inter pares* e allo *screening* da parte della Commissione, nonché indagini volte a stabilire i livelli ottimali di investimento nel CTP e nei controlli tecnici su strada e a individuare, insieme agli Stati membri, il campo di applicazione dei regimi di controlli basati sui rischi. Questa opzione comporterebbe anche l'esame della possibilità di far valere la responsabilità giuridica dei soggetti che non sottopongono i propri veicoli al CTP obbligatorio. Tra le misure di attuazione rientrerebbero campagne di sensibilizzazione indirizzate ai proprietari dei veicoli, l'intensificazione dei controlli su strada e del controllo tecnico, nonché la vigilanza degli Stati membri. Infine, l'opzione 1 comporterebbe l'emanazione di raccomandazioni riguardanti azioni volontarie da parte dei costruttori di veicoli.

Le opzioni 2 e 3 sono ulteriormente articolate in tre sotto-opzioni, da "a" a "c", che corrispondono a un aumento da moderato a massimo degli standard minimi UE in materia di CTP e di controlli tecnici su strada (RSI). Le tre sotto-opzioni sono state analizzate separatamente.

L'opzione 2a amplia la portata dei CTS oltre i controlli delle emissioni e dei freni; fissa requisiti dettagliati per le apparecchiature da utilizzare in sede di CTP; stabilisce l'obbligo per

le amministrazioni pubbliche di eseguire controlli periodici della qualità nei centri di CTP; inserisce i motocicli ( $L_{3,4,5,7}$ ) e i rimorchi leggeri ( $O_2$ ) tra i veicoli soggetti a CTP; anticipa la data del primo CTP obbligatorio dal quarto al terzo anno successivo all'immatricolazione; stabilisce obblighi di formazione periodica per gli addetti ai controlli, sia per i CTP che per i CTS.

L'opzione 2b, in aggiunta a quanto previsto dall'opzione 2a, fissa standard più elevati per le apparecchiature di prova utilizzate nei centri di CTP (anche per i controlli sui componenti elettronici di sicurezza) e per i CTS (effettuazione di controlli sul 15% dei veicoli nei controlli tecnici su strada con dispositivi di controllo mobili); aumenta a 4 giorni all'anno la formazione obbligatoria specifica per gli addetti ai controlli (CTP e CTS); estende il CTP ai ciclomotori ( $L_{1,2,6}$ ) e i CTS ai furgoni ( $N_1$ ) con piccoli rimorchi per uso commerciale ( $O_{1,2}$ ); aumenta la frequenza dei controlli per i piccoli veicoli di età elevata (da effettuarsi con cadenza annuale anziché biennale per le categorie  $M_1N_1O_{1,2}L_{3,4,5,7}$ ); stabilisce per i CTS una soglia minima pari al 10% dei veicoli commerciali; aumenta la qualità dei controlli sui centri di CTP.

L'opzione 2c, in aggiunta a quanto previsto dall'opzione 2b, introduce per tutte le categorie di veicoli controlli sulle emissioni da effettuarsi mediante telerilevamento in sede di CTS e stabilisce per tali controlli un obiettivo pari al 15% dei veicoli; estende i CTS a tutte le categorie di veicoli; aumenta la frequenza dei controlli, da effettuarsi con cadenza annuale a partire dalla data di immatricolazione per i veicoli leggeri ( $M_1N_1O_{1,2}L_{3,4,5,7}$ ), e con cadenza semestrale anziché annuale per i veicoli delle categorie  $M_{2,3}N_{2,3}O_{3,4}$ .

Inizialmente, sono state prese in considerazione tre soluzioni tecniche per garantire lo scambio di dati ricavati dal CTP e utili per l'effettuazione dello stesso: archiviazione dei dati centralizzata; archiviazione dei dati definita a livello centrale con totale replicazione dei dati in ogni Stato membro; archiviazione dei dati definita a livello centrale ma gestita a livello regionale con archivi contenenti unicamente i dati locali. Un'analisi preliminare ha tuttavia evidenziato che a causa dei requisiti particolari legati al CTP le prime due soluzioni risulterebbero eccessivamente onerose e per di più non assicurerebbero risultati ottimali dal punto di vista operativo. Per questo motivo, solo la terza soluzione è stata tenuta in considerazione per la successiva analisi e incorporata nelle opzioni 2a-c e 3a-c.

**Tabella 1: tabella riassuntiva delle opzioni**

<i>Standard minimi UE per il CTP e i controlli tecnici su strada</i>		<i>Scambio di dati</i>
<b>Opzione 0</b>	<i>Politiche invariate</i>	
<b>Opzione 1</b>	<i>Soft law</i>	
<b>Opzione 2</b>	<i>Approccio legislativo</i>	
<b>Opzione 2a</b>	Aumento moderato degli standard minimi per il CTP e i controlli tecnici su strada	Piattaforma per lo scambio di dati
<b>Opzione 2b</b>	Aumento marcato degli standard minimi per il CTP e i controlli tecnici su strada	
<b>Opzione 2c</b>	Aumento massimo degli standard minimi per il CTP e i controlli tecnici su strada	
<b>Opzione 3</b>	<i>Approccio misto soft law + norme legislative</i>	
<b>Opzione 3a</b>	<b>Opzione 2a</b> + opzione 1	Opzione 2 + opzione 1
<b>Opzione 3b</b>	<b>Opzione 2b</b> + opzione 1	
<b>Opzione 3c</b>	<b>Opzione 2c</b> + opzione 1	

## 5. VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI

L'analisi degli impatti è strutturata come un'analisi parziale dei costi e dei benefici. I principali impatti economici, sociali e ambientali sono classificati in base alla loro natura di costi o benefici. Naturalmente, quello che è un costo per un gruppo può essere un beneficio per un altro: ad esempio, il rafforzamento del CTP rappresenta un costo per i proprietari dei veicoli e un beneficio per le officine. L'analisi seguente, quindi, considera elementi che possono essere percepiti come costi e benefici *sociali*. Alla fine del punto 5, sono indicati in modo dettagliato gli impatti che riguardano gruppi particolari di soggetti interessati, ad esempio le PMI, i cittadini e le pubbliche amministrazioni.

Tutti i costi sono stati monetizzati. Quanto ai benefici, gli impatti legati alla sicurezza stradale e all'ambiente sono stati per la maggior parte monetizzati; allo stesso modo sono stati quantificati anche i benefici riconducibili alla creazione di nuovi posti di lavoro. Tuttavia, per alcuni benefici importanti non è stato possibile operare una quantificazione; tali benefici sono quindi presentati in termini qualitativi.

I costi sono legati essenzialmente a:

- personale ed equipaggiamento tecnico aggiuntivi presso i centri di CTP (a carico delle officine, che sono costituite perlopiù da PMI);
- controlli più frequenti per una gamma più ampia di veicoli (a carico dei proprietari dei veicoli);
- vigilanza sulle officine e istituzione del sistema di scambio dei dati (a carico delle pubbliche amministrazioni).

I benefici sono legati essenzialmente a:



- miglioramento della sicurezza stradale (rappresenta la quasi totalità dei benefici derivanti da ciascuna opzione e sotto-opzione);
- riduzione dell'impatto sull'ambiente;
- crescita dell'occupazione;
- disponibilità di dati statistici migliori per l'elaborazione delle politiche e per un miglior funzionamento del mercato interno.

La tabella seguente presenta sinteticamente i costi e i benefici di ciascuna opzione.

**Tabella 2: costi e benefici delle diverse opzioni**

Op- zione	Costo (milioni di EUR)	Beneficio monetiz- zato (mi- lioni di EUR)	Rapporto benefici/ costi monetiz- zato	Altri benefici
1	<b>0,28</b> , di cui: 0,2: campagne di comunicazione 0,08: revisioni <i>inter pares</i>	184 (legati essenzial- mente alla sicurezza stradale)	656:1	Ampliamento del campo di applicazione medio e rafforzamento dei requisiti in materia di CTP e dei CTS, derivanti dal maggior ricorso alle revisioni <i>inter pares</i> e a <i>screening</i> e da indagini sui livelli ottimali di investimenti nel CTP e nei controlli tecnici su strada.
2a	<b>459,5</b> , di cui: 125: controlli più frequenti 150: estensione dei controlli ad altre categorie di veicoli 95: personale in più necessario	1 622 (legati essenzial- mente alla sicurezza stradale)	3,53:1	- <i>creazione di 1 450 nuovi posti di lavoro;</i> - <i>aumento della percentuale di difetti individuati grazie alla migliore formazione degli addetti ai controlli e alla vigilanza sui centri di CTP;</i> - <i>aumento del numero di "infrazioni gravi" individuate nei CTS grazie a controlli su strada mirati;</i> - <i>migliore applicazione dei provvedimenti stabiliti alla luce dei risultati del CTP da parte delle autorità grazie allo scambio di dati;</i> - <i>elaborazione di politiche migliori e maggiore affidabilità del mercato dell'usato grazie allo scambio di dati.</i>
2b	<b>3 347</b> , di cui: 1 681: controlli più frequenti 273: estensione dei controlli ad altre categorie di veicoli 263: personale in più	5 623 (legati essenzial- mente alla sicurezza stradale)	1,68:1	Benefici dell'opzione 2a più: - <i>creazione di 12 000 nuovi posti di lavoro;</i> - <i>aumento della percentuale di difetti individuata nei CTS grazie all'ampliamento del campo di applicazione (obiettivi riguardanti il numero di controlli da eseguire ed estensione dei controlli a tutte le</i>

	necessario			<i>categorie dei veicoli);</i>
				- aumento della percentuale di difetti individuata grazie alla migliore formazione degli addetti ai controlli.
2c	<b>9 227</b> , di cui: 8 541: controlli più frequenti 281: estensione dei controlli ad altre categorie di veicoli 273: personale in più necessario	7 027 (legati essenzialmente alla sicurezza stradale)	0,76:1	Benefici dell'opzione 2b più: - creazione di 34 260 nuovi posti di lavoro.
3a	<b>460</b> , di cui: 125: controlli più frequenti 150: estensione dei controlli ad altre categorie di veicoli 95: personale in più necessario	1 806 (legati essenzialmente alla sicurezza stradale)	3,93:1	Benefici dell'opzione 1 più benefici dell'opzione 2a.
3b	<b>3 347</b> , di cui: 1 681: controlli più frequenti 273: estensione dei controlli ad altre categorie di veicoli 263: personale in più necessario	5 807 (legati essenzialmente alla sicurezza stradale)	1,73:1	Benefici dell'opzione 1 più benefici dell'opzione 2b.
3c	<b>9 227</b> , di cui: 8 541: controlli più frequenti 281: estensione dei controlli ad altre categorie di veicoli 273: personale in più necessario	7 211 (legati essenzialmente alla sicurezza stradale)	0,78:1	Benefici dell'opzione 1 più benefici dell'opzione 2c.

## 6. CONFRONTO DELLE OPZIONI

L'opzione 1 è la più facile da realizzare e permette di ottenere un miglioramento limitato della sicurezza stradale e della salvaguardia dell'ambiente con costi molto contenuti. Tale opzione,

tuttavia, è ben lungi dallo sfruttare per intero le potenzialità del sistema di controllo tecnico in termini di miglioramento della sicurezza stradale, che diversi studi stimano in 900-1 100 decessi evitati ogni anno. Gli strumenti contenuti nell'opzione 2a sono molto più efficaci poiché consentono di evitare 749 decessi ogni anno. L'opzione 2b – tenendo conto del possibile margine di errore nella stima degli impatti – probabilmente permette di sfruttare per intero le potenzialità dei sistemi utilizzati per i controlli tecnici in termini di riduzione del numero di incidenti, decessi e feriti. L'opzione 2c, con 1 441 decessi evitati, va oltre quelle che possono essere considerate le potenzialità "normali", il che spiega il suo costo proibitivo.

Alla luce di queste considerazioni e degli obiettivi generali dell'UE nell'area della sicurezza stradale, si possono formulare le seguenti conclusioni:

- l'opzione 1 presenta un'efficacia elevata in rapporto ai costi, ma non contribuisce in misura sufficiente al conseguimento degli obiettivi dell'UE in materia di sicurezza stradale e ambiente;
- l'opzione 2a presenta una discreta efficacia in rapporto ai costi e permette di ottenere miglioramenti sostanziali nell'area della sicurezza stradale e della protezione dell'ambiente, ma tali miglioramenti sono inferiori a quelle che comunemente si considerano le potenzialità "normali";
- l'opzione 2b permette di sfruttare per intero le potenzialità "normali" dei controlli tecnici in termini di miglioramento della sicurezza stradale e di protezione dell'ambiente, ed è comunque efficace in rapporto ai costi;
- l'opzione 2c permette di ottenere risultati lievemente migliori rispetto all'opzione 2b, ma comporta costi molto più elevati (rapporto benefici/costi inferiore a 1);
- l'opzione 3 in tutte le sue varianti riunisce in sé i vantaggi dell'opzione 1 in termini di efficienza rispetto ai costi e l'efficacia dell'opzione 2.

**L'opzione 3b è considerata l'opzione da preferire.** I calcoli alla base di questa scelta sono piuttosto affidabili, come indicano i risultati dell'analisi di sensibilità.

## 7. MONITORAGGIO E VALUTAZIONE

Entro cinque anni dall'entrata in vigore di tutti gli elementi della nuova normativa (compresa la creazione del sistema di scambio dei dati), la Commissione riferirà al Consiglio e al Parlamento circa l'efficacia delle misure ai fini del conseguimento degli obiettivi. In particolare, e coerentemente con gli obiettivi operativi, la Commissione farà eseguire uno studio scientifico per valutare se il numero e la percentuale di incidenti, feriti, decessi ed emissioni imputabili a difetti tecnici siano diminuiti e in che misura.

La Commissione utilizzerà i dati estratti dal sistema nazionale di valutazione dei rischi delle società di autotrasporto per vigilare sulla conformità dei veicoli commerciali alla normativa tecnica e per verificare sistematicamente gli impatti sul numero e sulla percentuale di incidenti che vedono coinvolta questa categoria di veicoli.

La Commissione sfrutterà le potenziali sinergie derivanti dalla revisione delle norme legislative riguardanti l'omologazione dei motocicli<sup>5</sup>, Il nuovo regolamento sull'omologazione dei veicoli a motore a due e a tre ruote prevede disposizioni riguardanti le misure antimanomissione. L'applicazione di queste misure, come indicato nella relazione di accompagnamento sulla valutazione d'impatto, sarà soggetta a controlli tecnici (sia CTP, sia

---

<sup>5</sup> Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli, COM(2010) 542 definitivo.

CTS) e insieme agli elementi legati alla vigilanza di mercato darà origine a ulteriori dati da sottoporre a monitoraggio.

Per il monitoraggio e la valutazione, ulteriori sinergie deriveranno dall'iniziativa legislativa sulla reimmatricolazione<sup>6</sup>, di cui è recentemente iniziato l'iter preparatorio. Il problema della disponibilità dei dati, che costituisce una delle difficoltà principali in sede di reimmatricolazione, sarà risolto attraverso la piattaforma amministrativa sui veicoli, che fornirà indicazioni approfondite sulla funzionalità del sistema di scambio di informazioni intra-UE e consentirà il monitoraggio del sistema in tempo reale.

La Commissione utilizzerà anche il sistema esistente di presentazione dei dati relativi ai controlli tecnici su strada, previsto dall'articolo 6 della direttiva 2000/30/CE relativa ai controlli tecnici su strada, per verificare che gli Stati membri effettuino il numero prescritto di controlli sui veicoli commerciali. Le relazioni presentate nell'ambito di tale sistema permetteranno anche di tenere sotto controllo le variazioni nella frequenza dei difetti riscontrati con il sistema di CTP potenziato.

---

<sup>6</sup> Immatricolazione di veicoli a motore già immatricolati in un altro Stato membro  
[http://ec.europa.eu/enterprise/policies/single-market-goods/files/car\\_registration/roadmap\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/policies/single-market-goods/files/car_registration/roadmap_en.pdf)