Posizione Ufficiale dell'ERF

Migliorare il funzionamento degli Organismi Notificati per i Sistemi di Ritenuta dei Veicoli

Gli Autori

Fondata nel 2000, la European Union Road Federation (ERF) é un'associazione no profit che difende l'importanza delle strade come elemento indispensabile per l'economia europea a la società. Attraverso le sue attività nel campo della sicurezza stradale, della gestione del patrimonio stradale, della sostenibilità e dei sistemi di trasporto intelligenti, l'ERF agisce come una piattaforma di dialogo sulla ricerca circa le questioni legate alla mobilità e in particolar modo alla strada.

La seguente posizione ufficiale é stata elaborata dal gruppo di lavoro della ERF sui Sistemi di Ritenuta dei Veicoli.

Indice dei Contenuti

1. Sommario……4
2. Il ruogo degli Organismi Notificati……5
3. La posizione dell' ERF sulla situazione attuale degli Organismi Notificati……6
4. Proposte per migliorare il funzionamento del Sistema degli Organismi Notificati…9
5. Conclusioni……12

1. Sommario

Nonostante i progressi raggiunti nell'ultimo decennio, 70 persone muoiono e oltre 650 sono gravemente ferite ogni giorno sulle strade europee. I sistemi di ritenuta per i veicoli, in quanto una delle soluzioni di sicurezza più economicamente vantaggiose disponibili, possono contribuire largamente ad alleviare le conseguenze degli incidenti stradali e aumentare i livelli di sicurezza sulle strade europee.

Dal 1 Luglio 2013, tutti i sistemi di ritenuta per i veicoli ad uso permanente venduti all'interno dell'Unione Europea e che sono soggetti alle disposizione del Regolamento dei Prodotti da Costruzione (CPR) devono avere la "Marcatura CE", cioè devono provare che essi rispettano i requisiti dell' allegato ZA dello Standard europeo hEN 1317-5.

In quanto organizzazioni responsabili per l'emissione del Certificato CE della costanza della prestazione (di seguito Certificati CE), gli Organismi Notificati agiscono essenzialmente come 'lasciapassare' per il mercato interno e come garanti della qualità con l'Unione Europea dove una Direttiva europea appropriata o un Regolamento sono in vigore. In quanto tale, é imperativo che ogni Organismo Notificato nominato o accreditato abbia una conoscenza sufficiente che sia aggiornato ad intervalli regolari quando si occupa della certificazione dei sistemi di ritenuta per i veicoli.

Lo scopo di questa posizione ufficiale é di sensibilizzare gli organismi pertinenti (Commissione Europea, autorità degli Stati Membri, Organismi Notificati) sull'attuale funzionamento del sistema degli Organismi Notificati all'interno dell'Europa in riguardo alla certificazione dei Sistemi di Ritenuta per i Veicoli. Sin dal 2011, l'ERF é a conoscenza di comportamenti specifici di alcuni Organismi Notificati in contrasto con le disposizioni del CPR che risultano in primo luogo nell'indebolimento della coerenza della certificazione CE sul mercato interno per i sistemi di ritenuta per i veicoli, e in secondo luogo potrebbero portare all'installazione di sistemi non sicuri o non conformi all'interno di Paesi dell'UE ma anche di Paesi non Membri che possono utilizzare l'hEN 1317-5.

Inoltre, il documento fornisce una serie di raccomandazioni che, secondo l'ERF, potrebbero migliorare sostanzialmente il funzionamento del sistema degli Organismi Notificati per i sistemi di ritenuta per i veicoli, se praticati.

2. Il ruolo degli Organismi Notificati e la marcatura CE

Dal 1 Luglio 2013, tutti i sistemi di ritenuta stradale che cadano sotto le disposizioni dell'hEN 1317-5 devono avere la marcatura CE. Una marcatura CE su un sistema di ritenuta stradale é l'autodichiarazione del costruttore che le prestazioni sono state ottenute utilizzando le procedure indicate nell'hEN 1317-5. Indica agli organismi appropriati che il prodotto può legalmente essere in vendita nel loro Paese e fornisce alle imprese responsabili un accesso più facile nel mercato europeo per vendere i loro prodotti senza modifiche o ulteriori controlli.

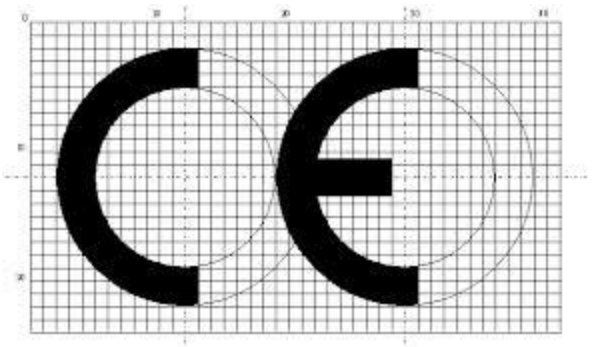
Per ottenere la marcatura CE per i prodotti delle attrezzature stradali, un'impresa deve richiedere i servizi di un Organismo Notificato di Certificazione che é responsabile della dichiarazione di conformità. Un Organismo Notificato di Certificazione é un'organizzazione che é stata notificata alla Commissione Europea da uno Sato Membro.

Dato che queste organizzazioni sono fondamentalmente responsabili della dichiarazione di conformità di un sistema di ritenuta stradale all'hEN 1317-5 e di fornire ai costruttori il Certificato CE della costanza della prestazione, gli Organismi Notificati possono in sostanza essere descritti come "lasciapassare" all'interno del mercato europeo, che é riconosciuto come il più grande mercato nel mondo.

Data questa enorme responsabilità, é essenziale che gli Organismi Notificati per i sistemi di ritenuta per i veicoli abbiano una competenza sufficiente quando si tratta di certificare i sistemi di ritenuta stradale. Questo assicurerà che:

- i sistemi di ritenuta stradale venduti nell'UE siano davvero in grado di resistere ad un incidente e rispettino i severi requisiti dello Standard europeo hEN 1317-5 in modo da garantire le loro prestazioni sulle strade europee

- esista parità di condizioni per tutte le persone giuridiche nel mercato interno per i sistemi di ritenuta stradale.



3. La posizione dell'ERF sulla situazione attuale degli O.N.

In quanto associazione che rappresenta al tempo stesso un numero importante di costruttori europei, associazioni e Organismi Notificati, e che é stata attiva nel campo dei sistemi di ritenuta stradale e della sicurezza stradale per oltre 10 anni, l'ERF esprime la sua preoccupazione sull'attuale funzionamento del sistema degli Organismi Notificati relativamente al processo di certificazione per i sistemi di ritenuta stradale.

Più nello specifico, l'ERF é venuta a conoscenza di alcune comportamenti attuati da degli Organismi Notificati che sono in contrasto con la legge e che come risultato creano una situazione di concorrenza sleale nel mercato interno per i sistemi di ritenuta stradale e potrebbero inoltre potenzialmente risultare nel collocamento di sistemi di ritenuta stradale non adatti all'interno dell'UE e dei Paesi che li adottano. Il riquadro sottostante fornisce una lista di pratiche in cui l'ERF, in quanto associazione, si é imbattuta:

Caso nr 1: Emissione di Certificati CE senza il permesso del proprietario dei risultati dei crash test

Pratica sbagliata: Un proprietario di risultati di test puo' scegliere di condividere i risultati dei test con parti terze purché ci sia un accordo tra il proprietario dei risultati e le terze parti. In assenza di qualsivoglia accordo, tutti i Certificati CE emessi senza l'accordo del proprietario sono illegali.

Soluzione: I Certificati CE devono essere ritirati dalle autorità notificanti pertinenti oppure il proprietario dei risultati dei test deve dare il suo accordo alla condivisione dei risultati con l'Organismo Notificante in questione.

Caso nr 2: Emissione di Certificati CE per parti non armonizzate dello standard.

Pratica sbagliata: Un Certificato CE puo' essere emesso solo quando lo standard del prodotto in questione é armonizzato sotto la norma hEN1317-5. In assenza di standard armonizzati, é ancora possibile per gli Organismi Notificati di stabilire la prestazione di un specifico prodotto (per esempio un varco o un sistema di protezione per motociclisti), comunque, non é possibile emettere un Certificato CE.

Soluzione: I Certificati CE devono essere ritirati dall'Organismo Notificato in questione e sostituiti con un certificato dichiarante la conformità con la precisa Specifica Tecnica oppure la Norma Sperimentale in questione.

Caso nr 3: Emissione del Certificato CE per sistemi diversi (senza appartenere alla stessa famiglia di barriere come descritto nello standard) usando lo stesso rapporto del test.

Pratica sbagliata: Un rapporto di prova può essere utilizzato solo per la certificazione di uno specifico prodotto. Non é possibile utilizzare lo stesso rapporto di crash test per prodotti non identici.

Soluzione: I Certificati CE devono essere ritirati dall'Organismo Notificato in questione e il prodotto deve essere sottoposto a nuove prove di tipo.

Caso nr 4: Emissione di un Certificato CE che abbia informazioni sbagliate.

Pratica sbagliata: gli Organismi Notificati devono assicurarsi che le informazioni sul Certificato corrispondano alla versione appropriata dello standard. Per esempio, quando si rilascia un certificato secondo l'ultima versione del hEN 1317-5 (pubblicato nel 2012), un Organismo Notificato deve riferirsi agli indici di deformazione normalizzati e deve indicarli correttamente in conformità all'allegato ZA dello standard.

Soluzione: I Certificati CE devono essere ritirati dall'Organismo Notificato in questione e ri-emessi con le informazioni corrette.

Caso nr 5: Approccio in contrasto con la marcatura CE per le barriere in-situ.

Pratica sbagliata: in un mercato unico, le stesse regole dovrebbero applicarsi a tutti i prodotti. Comunque, nel caso di barriere di cemento in-situ (data la mancanza di chiarezza circa il loro status legale), c'é contraddizione tra gli Organismi Notificati riguardo al fatto che le barriere in cemento in-situ siano prodotti (e di conseguenza sogette alla marcatura CE). Questo sta portando ad una situazione in cui la marcatura CE é utilizzata per vantaggi concorrenziali e sta causando distorsioni nel mercato.

Soluzione: Un approccio uniforme deve essere seguito da tutti gli Organismi Notificati per quanto riguarda la certificazione delle barriere in-situ una volta che il loro status legale sarà chiarito.

Caso nr 6: Calcolo di criteri dinamici (ASI, Larghezza di Lavoro e Deflessione Dinamica) usando una metodologia statica e rilascio di un Certificato.

Pratica sbagliata: Non é possibile calcolare accuratamente fenomeni dinamici quali ASI, Larghezza di Lavoro e Deflessione Dinamica usando calcoli statici. Ogni calcolo del genere é destinato a generare valori di prestazione discutibili da un punto di vista ingegneristico.

Soluzione: I criteri di prestazione per il prodotto in questione devono essere rivalutati usando un calcolo dinamico anziché statico. Se il prodotto dopo la rivalutazione ha parametri diversi, il certificato CE deve essere ritirato dall'Organismo Notificato.

Caso Nr. 7 : Rilascio di un Certificato da parte di un Organismo Notificato che non é Notificato per l'hEN1317-5

Pratica Sbagliata: non è possibile per un organismo notificato che non é notificato per l'hEN 1317-5 di emettere un certificato CE per un sistema di ritenuta del veicolo. Solo gli organismi notificati che sono competenti per la norma in questione e che sono stati notificati come tali alla Commissione europea sono in grado di fornire tale certificato.

Soluzione: Il certificato rilasciato dall'organismo notificato in questione deve essere ritirato

4. Proposte per migliorare il funzionamento del sistema degli O.N.

Sono passati più di tre anni dall'introduzione obbligatoria della marcatura CE per i sitemi di ritenuta per i veicoli. L'esperienza fatta sino al giorno d'oggi ha dimostrato che il sistema dgli Organismi Notifcati per i sistemi di ritenuta per i veicoli necessita di un miglioramento in modo da aumentare le prestazioni di sicurezza di tutti i sistemi di ritenuta per i veicoli venduti in UE e che possa garantire le stesse condizioni per tutti i costruttori all'interno del mercato unico.

A tal riguardo, l'ERF e in particolare il suo gruppo di lavoro dedicato ai sistemi di ritenuta stradale vorrebbe proporre agli organi interessati (Commissione europea, autorità degli stati Membri, Organismi Notificati) la seguente serie di raccomandazioni e azioni:

Raccomandazione A: Rinforzare la capacità conoscitiva degli Organismi Notificati

L'esperienza fatta sino al giorno d'oggi ha dimostrato che la qualità degli Organismi Notificati cambia significativamente attraverso l'Europa. All'interno di un mercato comune, é essenziale che tutti gli Organismi Notificati per i sistemi di ritenuta stradale possano svolgere il proprio lavoro e agire in modo da non minare la concorrenza. Le seguenti azione potrebbero aiutare a rinforzare l'efficienza degli Organismi Notificati:

- **AZIONE 1: Stabilire un corso pan-europeo per gli Organismi Notificati.**

Gli Organismi Notificati potrebbero trarre un gran beneficio dal mettere in atto un corso comunemente concordato che possa essere disponibile per tutti gli enti in tutta Europa. Tali corsi potrebbero essere organizzati tramite il contributo di esperti conoscitori dell' hEN 1317-5 provenienti dai diversi enti specializzati, per esempio membri del Gruppo SG 04 degli Organismi Notificati e i membri del TC 226/WG1 del CEN. Le persone che seguono il corso dovrebbero ricevere un certificato

- **AZIONE 2: Introduzione di requisiti di partecipazione obbligatori per gli Organismi Notificati all'interno di comitati europei e nazionali pertinenti.**

Partecipare a comitati pertinenti é un modo semplice ma efficace di mantenersi aggiornati con gli sviluppi tecnici in qualsiasi campo. Nel caso dei sistemi di ritenuta stradale, il comitato principale a livello europeo é il TC226/WG1 del CEN e i sui relativi Gruppo di Lavoro e il gruppo SG04 degli Organismi Notificati. Inoltre, ogni Stato Membro ha gruppi nazionali equivalenti che raccolgono gli attori principali a livello nazionale nello sviluppo e certificazione dei sistemi di ritenuta stradale.

L'ERF suggerisce l'introduzione di requisiti di partecipazione obbligatori per gli Organismi Notificati per tali comitati. Più nello specifico, gli Organismi Notificati che desiderano mantenere la loro notifica dovrebbero frequentare comitati d'esperti almeno una volta all'anno. Inoltre, la partecipazione al SG04 dovrebbe essere resa obbligatoria (al momento é facoltativa).

Raccomandazione B: Rafforzare la vigilanza del mercato per hEN1317-5

La vigilanza del mercato é un elemento chiave del mercato interno. Questa é una responsabilità condivisa tra la Commissione europea e gli Stati Membri. Per quanto riguarda i secondi, la responsabilità é condivisa tra le autorità nazionali di vigilanza del mercato e i loro ADCO, cioè i meccanismi di cooperazione amministrativa tra gli Stati Membri.

- **AZIONE 1: Assicurare una gestione più efficace dei reclami d'infrazione da parte dei servizi della Commissione Europea.**

In quanto tutore della legge dell'Unione Europea, la Commissione Europea ha l'obbligo di assicurare che gli Stati Membri non ostacolino la libera circolazione di merci e servizi. Questo si applica anche anche al campo dei Prodotti da Costruzione che cadono sotto il Regolamento dei Prodotti da Costruzione e in quanto tali anche anche ai sitemi di ritenuta stradale.

L'esperienza fatta sino al giorno d'oggi ha dimostrato che una procedura di reclamo a livello eruopeo é estremamente lunga. Nel caso dell'ERF, ci sono voluti più di 2 anni per ricevere una risposta iniziale per un reclamo che é stato presentato. Questo porta a lunghe distorsioni nel mercato interno che rischiano di causare danni significativi agli operatori economici del mercato comune. E' essenziale che i servizi delle Commissione Europea trattino i reclami d'infrazione in maniera tempestiva e dedichino sufficiente attenzione ai problemi che si verificano nel mercato senza ritardi eccessivi. Le risposte iniziali alle infrazioni dovrebbero essere date entro sei mesi dalla ricezione del reclamo.

- **AZIONE 2: Assicurare un ruolo più attivo alle autorità nazionali di vigilanza del mercato.**

In quanto co-responsabili per lo svolgimento corretto della certificazione nel mercato interno, le autorità nazionali di vigilanza hanno un ruolo chiave nell' individuazione dei comportamenti sbagliati quando questi appaiono sul mercato interno. L'esperienza fatta sino al giorno d'oggi ha dimostrato che, nonostante tutto, le autorità di vigilanza nazionali non adempiono sempre correttamente agli obblighi di vigilanza del mercato nel campo del CPR. Questo sta portando a una perdita di credibilità del mercato interno per i prodotti da costruzione e i sistemi di ritenuta stradale. In quanto tali, é imperativo che le autorità di vigilanza s'impegnino a prendere la loro parte di responsabilità in merito alla vigilanza del mercato e cooperino strettamente con le autorità stradali.

- **AZIONE 3: Stabilire una metodologia armonizzata per notificare gli Organismi Notificati e esaminare la loro licenza.**

Attualmente, non esiste alcuna armonizzazione dei criteri all'interno dell'UE per notificare gli Organismi Notificati ed esaminare le loro licenze. Diversi Paesi usano vari criteri e ci sono importanti contraddizioni rispetto ai criteri formali che gli Organismi Notificati devono adempiere per mantenere il loro status. Per esempio, nel Regno Unito, gli Organismi Notificati sono soggetti a controlli annuali da parte dei servizi di accreditamento nazionali, i quali controllano, tra gli altri, la presenza degli Organismi Notificati in questione a comitati pertinenti, la competenza dello staff che esegue la certificazione, i precedenti Files di Costruzione Tecnica (TCF) presentati e valutati ed infine i Rapporti d'Ispezione del Controllo di Produzione in Fabbrica intrapresi.

Queste grosse contraddizioni creano uno squilibrio in primo luogo riguardo ai limiti amministrativi degli Organismi Notificati che operano in UE e in secondo luogo portano ad importanti deviazioni in termini di competenza riguardo alle conoscenze degli Organismi Notificati. E' imperativo stabilire criteri di valutazione comuni per l'accreditazione degli Organismo Notificati e per la valutazione della loro licenza.

- **AZIONE 4: Stabilire un inventario dei Certificati CE pubblicati e ritirati dal mercato che sia pubblicamente accessibile alle autorità stradali.**

In termini di vigilanza del mercato, é importante per le autorità stradali avere un accesso semplice e comodo a un database centrale (nazionale o europeo) che possa informare circa la validità o meno del Certificato CE presentatogli. Altrimenti é praticamente impossibile per le autorità stradali di sapere se il Certificato CE presentatogli rimane valido oppure é stato ritirato dal mercato. In questo contesto é importante stabilire un inventario o a livello nazionale oppure a lvello europeo dove le autorità possono avere informazioni aggiornate circa la validità di un Certificato CE.

5. Conclusioni

E’ chiaro che il vigente sistema di governance degli Organismi Notificati é insufficiente ad assicurare svolgimento corretto delle operazione del mercato interno nel campo dei sistemi di ritenuta stradale. La variazione significativa delle competenze degli Organismi Notificati dell’UE sta causando importanti distorsioni nel mercato interno e creando problemi significativi ad alcuni operatori economici attivi in questo campo.

Ammesso che ci sia il consenso necessario a livello europeo, l’ERF sarebbe a favore di stabilire un ente centralizzato a livello europeo che avrebbe poteri di supervisione sugli Organismi Notificati operanti in UE. Questo risolverebbe molti dei problemi di governance attualmente incontrati all’interno del mercato e getta le basi di un sistema più coerente quando si tratta di certificazione dei sistemi di ritenuta stradale all’interno dell’UE.

Riconoscendo gli ostacoli istituzionali di tale approccio, l’ERF sta cercando come primo passo, con questa posizione ufficiale, di sensibilizzare verso alcuni problemi esistenti ma anche di fare una serie di raccomandazioni nell’auspicio che possano migliorare il servizio di marcatura CE in Europa e che sono in linea con il principio di sussidiarietà a livello europeo.

Come prossimo passo, si cercherà attivamente di stabilire un dialogo costruttivo con tutti gli attori interessati in modo tale da esplorare le possibilità su come lavorare tutti insieme per creare un sistema di governance migliore che assicuri lo stato di diritto e prevenga l’entrata nel mercato europeo di prodotti potenzialmente insicuri.

Place Stephanie, 6/B
B-1050 Brussels
(Belgium)

Tel. (+32) 2 644 58 77
Fax. (+32) 2 647 59 34

info@erf.be