La campagna sulla sicurezza delle ruote per veicoli commerciali, promossa da Motor Wheel Service Distribution (MWSD) ha giocato un ruolo fondamentale nella modifica della legge europea sulle revisioni, che entrerà in vigore nel maggio 2014. La nuova legge, approvata sia dal Parlamento europeo che dal Consiglio europeo, dice: "la compatibilità tra le parti e le componenti, come ad esempio tra le ruote e i mozzi delle ruote, deve essere trattata come un elemento di sicurezza fondamentale e deve essere verificata durante i controlli tecnici (revisione)."

Inoltre il testo legislativo prevede diversi prerequisiti di ispezione visiva della ruota e anche che "le dimensioni della ruota, il disegno tecnico, la compatibilità o la non conformità ai requisiti [stabiliti per l'omologazione in prima registrazione o alla prima messa in circolazione] che riguardano la sicurezza stradale" saranno classificati come gravi difetti.

I motivi di bocciatura nella valutazione saranno classificati come principali o pericolosi, con il testo legislativo che prevede sia le verifiche tecniche periodiche sia i controlli del veicolo su strada.

In effetti la nuova legge accoglie legalmente la tesi di MWSD sui mozzi non sferici, che dando un contatto solo parziale tra asse e ruota portano a sollecitazioni di carico non testate. Tutto questo produce crepe e dimezza l'aspettativa di vita di una ruota, creando in ultima analisi gravi preoccupazioni per la sicurezza. La legge parla anche di una serie di requisiti minimi essenziali che devono essere seguiti per l'acquisto di ruote di seconda mano o qualitativamente inferiori, e inoltre parla dei ruoli chiave che saranno giocati dai gestori delle flotte commerciali e dagli acquirenti dei prodotti.

La nuova normativa entrerà in vigore una volta che verrà pubblicata a maggio nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea (OJEU), con la data ufficiale di inizio applicazione 20 giorni più tardi. Gli Stati membri avranno tre anni per adottare e pubblicare le nuove regole e poi un altro anno per applicare tutte le misure, ma possono farlo anche prima se decidono in tal senso.

Il problema di sicurezza è stato portato alla luce dal managing director MWSD, John Ellis, dal presidente della commissione trasporti e membro del parlamento europeo Brian Simpson e da Paul Goggins, ex deputato laburista.

Ellis ha detto: "Questo è uno sviluppo importante nella nostra campagna e l'indicazione più chiara possibile da parte degli esperti dell'Unione europea che comprendono la natura critica della sicurezza delle ruote dei veicoli commerciali. Si è capito che la sicurezza del veicolo viene compromessa quando non c'è compatibilità tra le ruote e i mozzi non sferici. Si

affrontano anche le questioni delle ruote di seconda mano e quelle di qualità inferiore del prodotto, che sappiamo poter portare a diversi problemi di sicurezza. Detto questo passiamo al prossimo passo nella campagna: ci recheremo dal Dipartmento dei Trasporti (DFT) per accelerare l'attuazione della legge, lavorando in stretta collaborazione con i produttori di equipaggiamento originale (OEM) e quelli aftermarket, mantenendo infine i clienti e il mercato esattamente informati su ciò che significheranno le modifiche per i loro camion, autobus e flotte di pullman. A questo punto il nostro ringraziamento deve andare al deputato europeo Brian Simpson per il suo impegno nel far comprendere l'importanza delle ruote commerciali come un problema di sicurezza europea e nel far inserire tali aspetti nella legge, e anche al deputato Paul Goggins che ha creduto e ha spinto la nostra tesi al Parlamento del Regno Unito."

Simpson ha aggiunto: "La mia posizione in merito all'inclusione delle ruote commerciali nel testo legislativo è chiara. Le leggi non sono progettate per creare oneri finanziari aggiuntivi per il settore dei veicoli commerciali, ma creano pratiche molto più sicure per quello che è un elemento critico per la sicurezza. Le norme aggiornate sono volte a migliorare la sicurezza stradale, riducendo i rischi stradali causati dalla cattiva manutenzione dei veicoli, e garantendo una concorrenza leale per i veicoli commerciali. Considerati i benefici complessivi esorto tutti i 27 Stati membri dell'UE ad adottare la legislazione prima del termine obbligatorio di tre anni."