



Bruxelles, 23.3.2020
COM(2020) 107 final

**RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL
CONSIGLIO**

**sull'applicazione da parte degli Stati membri della direttiva 2000/30/EC del Parlamento
europeo e del Consiglio, del 6 giugno 2000, relativa ai controlli tecnici su strada dei
veicoli commerciali circolanti nella Comunità**

Periodo di riferimento 2017-2018

Indice

1.	INTRODUZIONE.....	2
2.	DIRETTIVA 2000/30/CE	3
3.	DATI TRASMESSI DAGLI STATI MEMBRI	4
4.	OGGETTO DEL CONTROLLO	5
5.	DATI STATISTICI	6
5.1.	Volumi di controlli	6
5.2.	Origine dei veicoli ispezionati.....	8
5.3.	Volumi dei provvedimenti di sospensione	9
5.4.	Origine dei veicoli oggetto di un provvedimento di sospensione	10
5.5.	Veicoli oggetto di provvedimenti di sospensione, ripartiti per categoria di veicolo e per Stato membro di immatricolazione.....	13
5.6.	Tipi di difetti segnalati dagli Stati membri.....	14
6.	TIPI DI SANZIONE	15
7.	SINTESI DELLE CONCLUSIONI	16
7.1	Controlli	16
7.2	Provvedimenti di sospensione	16
7.3	Difetti	17

1. INTRODUZIONE

Al fine di promuovere la sicurezza stradale, la protezione dell'ambiente e il rispetto di eque condizioni di concorrenza, la legislazione europea prevede una serie di misure intese a garantire che i veicoli commerciali in circolazione sulle strade europee siano in buone condizioni tecniche. Rientrano in tale contesto:

- norme sull'accesso alla professione che richiedono ai trasportatori una capacità finanziaria sufficiente per effettuare la corretta manutenzione dei veicoli [regolamento (CE) n. 1072/2009¹];
- controlli tecnici periodici dei veicoli, effettuati negli Stati membri sui veicoli immatricolati nel rispettivo territorio, con una frequenza minima stabilita a livello europeo (direttiva 2009/40/CE²);
- controlli tecnici su strada, oggetto della presente relazione, intesi ad assicurare che i veicoli commerciali siano utilizzati soltanto se sottoposti ad una manutenzione tale da garantire un livello elevato di conformità alla normativa tecnica (direttiva 2000/30/CE³).

A norma della direttiva 2000/30/CE i veicoli commerciali circolanti negli Stati membri sono soggetti a controlli tecnici su strada, ossia controlli della conformità dei veicoli alla normativa, destinati a migliorare la sicurezza stradale e a proteggere l'ambiente. Ai sensi dell'articolo 6 di tale direttiva, ogni due anni gli Stati membri sono tenuti a comunicare alla Commissione i dati raccolti per i due anni precedenti in relazione:

- al numero dei veicoli commerciali controllati, classificati secondo sette categorie e per paese di immatricolazione;
- agli elementi controllati in base alla direttiva; e
- ai difetti riscontrati.

In seguito alla raccolta di tali dati, la direttiva 2000/30/CE richiede inoltre che la Commissione presenti al Consiglio una relazione sull'applicazione della direttiva, basata sui dati ricevuti dagli Stati membri, unitamente a una sintesi dei risultati ottenuti. La presente relazione adempie tale obbligo. La direttiva 2000/30/CE impone altresì alla Commissione di trasmettere al Parlamento europeo le informazioni ricevute dagli Stati membri a norma dell'articolo 6 della stessa.

La direttiva 2000/30/CE elenca nove diversi ambiti soggetti a controllo nel quadro di un controllo tecnico su strada. Ulteriori dettagli sono inclusi nella sezione 4. Qualora, durante un controllo, risulti evidente che un veicolo commerciale rappresenta un rischio considerevole per i suoi occupanti o per gli altri utenti della rete stradale, l'uso di tale veicolo può essere sospeso fino a quando non siano stati risolti eventuali difetti pericolosi riscontrati. Inoltre, dopo aver effettuato un controllo di un veicolo, eventuali difetti individuati devono essere documentati in una relazione di controllo consegnata al conducente.

Nel 2014 il Parlamento europeo e il Consiglio hanno riveduto le norme e le procedure relative ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali. Il 3 aprile 2014 è stata adottata la direttiva

¹ Regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada (rifusione) (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 72).

² 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 (rifusione) (GU L 141 del 6.6.2009, pag. 12).

³ Direttiva 2000/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 giugno 2000, relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nella Comunità (GU L 203 del 10.8.2000, pag. 1).

2014/47/UE⁴ (in seguito denominata "direttiva 2014/47/UE"), applicata a decorrere dal 20 maggio 2018. La direttiva 2014/47/UE ha introdotto, tra l'altro, due tipi di controlli, quelli iniziali e quelli più approfonditi⁵, oltre al fatto che in ogni anno civile il numero complessivo di controlli su strada iniziali nell'Unione deve essere pari almeno al 5 % del numero totale di tali veicoli immatricolati negli Stati membri. Al fine di conseguire tale obiettivo, ogni Stato membro deve adoperarsi per eseguire un numero adeguato di controlli su strada, proporzionato al numero complessivo di tali veicoli immatricolati sul suo territorio. Tenendo presente tale obiettivo, gli Stati membri devono trasmettere per la prima volta i loro dati entro il 31 marzo 2021 per il periodo 2019-2020.

2. DIRETTIVA 2000/30/CE

A norma della direttiva 2009/40/CE concernente il controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, i veicoli ad uso commerciale devono essere sottoposti a controllo con cadenza annuale. Poiché tuttavia il controllo annuale è ritenuto insufficiente a garantire che tali veicoli siano mantenuti in condizioni di conformità alla normativa tecnica nel periodo tra due controlli annuali successivi, occorre attuare anche controlli tecnici su strada, come misura di applicazione della normativa e di sicurezza stradale.

Un controllo tecnico su strada è un controllo, non annunciato dalle autorità, di un veicolo commerciale che circola nel territorio di uno Stato membro. Il controllo è effettuato principalmente sulla strada pubblica dalle autorità o da un altro organismo che agisca sotto la sorveglianza di queste ultime.

Tutti i controlli tecnici su strada devono essere effettuati senza discriminazioni fondate sulla nazionalità del conducente o sullo Stato in cui è immatricolato o messo in circolazione il veicolo commerciale. Le attività di controllo devono essere condotte in maniera tale da ridurre al minimo i costi e i ritardi causati ai conducenti e alle imprese.

Per selezionare i veicoli commerciali da sottoporre ai controlli è opportuno adottare un approccio mirato, prestando particolare attenzione ai veicoli che da un semplice esame fanno presumere un cattivo stato di manutenzione⁶.

I controlli su strada seguono solitamente un approccio graduale. In primo luogo si esegue, a veicolo fermo, un esame visivo delle condizioni di manutenzione del veicolo, cui si aggiunge il controllo della documentazione relativa all'ultimo controllo tecnico su strada (se del caso) e al controllo tecnico obbligatorio cui è stato sottoposto il veicolo. In loco o presso un centro di controllo nelle vicinanze, può anche essere effettuato un controllo approfondito alla ricerca di irregolarità basato sull'elenco degli elementi riportato nella direttiva 2000/30/CE. Nel caso di un controllo approfondito, i risultati devono essere documentati mediante una relazione di controllo tecnico su strada secondo il modello riportato nella direttiva. Tale documentazione è la base delle informazioni che gli Stati membri sono tenuti a trasmettere alla Commissione europea.

Se un veicolo commerciale con difetti pericolosi comporta un rischio grave per la sicurezza stradale, il suo uso può essere sospeso finché non siano stati eliminati tali difetti. Inoltre i veicoli immatricolati in un altro Stato, sui quali sono riscontrati difetti gravi, devono essere segnalati allo Stato membro di immatricolazione, che adotterà opportuni provvedimenti.

⁴ Direttiva 2014/47/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione (GU L 127 del 29.4.2014, pag. 134).

⁵ I controlli iniziali comprendono una verifica della documentazione e una valutazione visiva delle condizioni tecniche del veicolo, mentre i controlli più approfonditi (che fanno seguito ai controlli iniziali, se necessario) vanno svolti avvalendosi di un'unità mobile di controllo, di un impianto apposito per i controlli su strada o di un centro di controllo.

⁶ A decorrere dal 20 maggio 2019 la direttiva 2014/47/UE ha introdotto un sistema obbligatorio di classificazione del rischio in tutti gli Stati membri. Risultati scarsi registrati in occasione dei controlli su strada in termini di numero e di gravità delle carenze individuate durante i controlli sulla conformità alla normativa tecnica e sulla sicurezza del carico porteranno all'attribuzione agli operatori di un fattore di rischio più elevato. Le autorità competenti degli Stati membri utilizzeranno quindi queste informazioni per sottoporre a controlli più frequenti gli operatori che presentano un fattore di rischio elevato.

La direttiva 2000/30/CE modificata⁷, applicabile fino al 19 maggio 2018, definiva determinate condizioni per la realizzazione dei controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali che circolano nel territorio dell'Unione. Dal 1° gennaio 2012 la direttiva 2010/47/UE ha modificato le categorie di veicoli e l'elenco degli elementi da controllare di cui all'allegato I.

Prima della modifica, i veicoli figuranti nella relazione di controllo tecnico su strada (allegato I) erano classificati per categoria: ad esempio rientrava nella categoria "autotreno" qualsiasi veicolo a motore, destinato al trasporto di merci, avente peso massimo superiore a 3,5 tonnellate (categorie N2 e N3) agganciato a un rimorchio (categorie O3 e O4). Nel contempo i veicoli della categoria N2 dovevano essere classificati come "veicoli commerciali leggeri", i veicoli della categoria N3 come "autocarri" e i veicoli delle categorie O3 e O4 come "rimorchi" o "semirimorchi".

Tuttavia una delle modifiche introdotte dalla direttiva 2010/47/UE ha istituito una nuova modalità di classificazione dei veicoli, basata sulla designazione della categoria secondo la legislazione relativa all'omologazione. Di conseguenza un veicolo che avrebbe potuto rientrare in diverse categorie può ora essere classificato in una sola categoria di veicoli. Inoltre il veicolo trainante e il rimorchio devono essere indicati separatamente. Tenendo conto del fatto che il veicolo trainante e il rimorchio possono essere immatricolati in Stati membri diversi, queste classificazioni rivedute forniscono informazioni più accurate, migliorando nel contempo la situazione per gli Stati membri nelle circostanze in cui occorre informare un altro Stato membro in merito a difetti gravi riscontrati su un veicolo immatricolato in tale Stato membro.

3. DATI TRASMESSI DAGLI STATI MEMBRI

La presente costituisce la settima relazione sull'applicazione della direttiva 2000/30/CE negli Stati membri e riguarda gli anni civili 2017 e 2018. Occorre osservare che la direttiva 2000/30/CE è stata abrogata dalla direttiva 2014/47/UE il 20 maggio 2018; tuttavia la prima relazione basata sulla direttiva 2014/47/UE riguarderà soltanto gli anni 2019-2020. Ciò significa che, in assenza di misure transitorie stabilite dalla direttiva 2014/47/UE, gli Stati membri sono stati incoraggiati a presentare la loro relazione in linea con i requisiti della direttiva 2000/30/CE anche per il periodo compreso tra il 20 maggio 2018 e il 31 dicembre 2018 al fine di conseguire l'obiettivo delle direttive 2000/30/CE e 2014/47/UE, che non è mutato, sebbene i controlli effettuati e i dati raccolti si basassero già sulla direttiva 2014/47/UE. Questo vuoto giuridico ha causato notevoli problemi pratici agli Stati membri e, in alcuni casi, ha determinato la redazione di relazioni errate: eventuali conclusioni andrebbero tratte con cautela. Il termine imposto agli Stati membri per la presentazione dei propri dati alla Commissione per tale periodo di riferimento era il 31 marzo 2019.

Al fine di facilitare l'obbligo di rendicontazione e in linea con la prassi precedente, a metà febbraio 2019 la Commissione ha inviato una lettera di informazione agli Stati membri. Tale lettera era accompagnata da un modello predisposto (sviluppato congiuntamente da esperti della Commissione e degli Stati membri) che gli Stati membri sono stati incoraggiati a utilizzare per la presentazione delle loro dichiarazioni per via elettronica, ossia per semplificare l'attività di trattamento dei dati una volta ricevute tutte le informazioni. Nel marzo 2019 è stata emessa una comunicazione di sollecito che informava gli Stati membri dell'imminente scadenza del termine per la presentazione delle loro dichiarazioni. Un terzo sollecito è stato inviato nel maggio 2019 a quegli Stati membri che non avevano presentato le loro relazioni entro la data di scadenza. Sono seguiti ulteriori scambi specifici tra la Commissione e determinati Stati membri. Per la presentazione dei loro dati per via elettronica tutti gli Stati membri hanno utilizzato il modello predisposto, circostanza accolta favorevolmente in quanto ha semplificato il compito di raccolta dei dati.

⁷

Direttiva 2010/47/UE della Commissione, del 5 luglio 2010, recante adeguamento al progresso tecnico della direttiva 2000/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nella Comunità (GU L 173 dell'8.7.2010, pag. 33).

Non tutti gli Stati membri hanno però rispettato il termine per la presentazione dei propri dati. Estonia, Grecia, Cipro, Lettonia, Lituania, Paesi Bassi, Austria, Polonia, Portogallo e Svezia hanno comunicato i dati in maniera tempestiva prima del termine del 31 marzo 2019. Alcuni altri Stati membri hanno registrato un leggero ritardo (ossia Bulgaria, Danimarca, Germania, Irlanda, Lussemburgo, Regno Unito e Slovenia), mentre altri (ossia Malta, Ungheria, Francia, Spagna e Finlandia) hanno presentato i loro dati soltanto nel settembre 2019. Durante questo periodo non è stata avviata alcuna procedura di infrazione nei confronti di nessuno degli Stati membri che hanno omesso di comunicare i dati alla Commissione.

Diciassette Stati membri, ossia Austria, Bulgaria, Danimarca, Estonia, Finlandia, Germania, Irlanda, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Paesi Bassi, Polonia, Repubblica ceca, Romania, Slovenia, Svezia e Ungheria, hanno presentato dati sui veicoli immatricolati al di fuori dell'UE classificati per paese di immatricolazione. Belgio, Italia e Regno Unito hanno fornito dati sui controlli totali dei veicoli immatricolati al di fuori dell'UE senza specificare a quali Stati membri si riferivano. La Slovacchia non ha comunicato statistiche dettagliate per i veicoli non appartenenti all'UE in un formato utilizzabile: è stato pertanto necessario ignorare tali dati.

Francia, Spagna e Grecia non hanno comunicato alcuna informazione in merito a paesi terzi e Croazia; tuttavia la Grecia ha confermato di non aver sottoposto a controllo alcun veicolo appartenente a tali zone geografiche. Cipro non ha fornito alcuna informazione per nessun altro Stato membro, confermando di aver sottoposto a controllo soltanto i veicoli immatricolati nel proprio territorio. Anche Malta non ha fornito dati su veicoli provenienti da paesi terzi a conferma del fatto che tali controlli non sono stati effettuati. Malta e Austria hanno inoltre fornito informazioni anche per le categorie T5, un obbligo sancito dalla direttiva 2014/47/UE.

Infine dodici Stati membri, ossia Austria, Bulgaria, Danimarca, Francia, Malta, Paesi Bassi, Portogallo, Repubblica ceca, Romania, Slovenia, Slovacchia e Regno Unito, hanno fornito ulteriori informazioni in relazione ai codici dei difetti nel contesto degli elementi ispezionati (ad es.: 1. impianto freni; 1.1.8. giunti mobili di accoppiamento per freni di rimorchio). Tali dettagli sono stati introdotti dalla direttiva 2010/47/UE che ha modificato l'allegato I della direttiva 2000/30/CE a decorrere dal 1° gennaio 2012; tuttavia non è obbligatorio fornire tale ulteriore livello di dettaglio.

Dopo la prima analisi delle relazioni nazionali, la Commissione ha contattato diversi Stati membri per comprendere le potenziali ragioni di risultati o variazioni eccezionali rispetto al periodo precedente. Secondo le spiegazioni fornite dagli Stati membri, diverse circostanze hanno inciso negativamente sul numero e sulla qualità dei controlli tecnici su strada. Tali circostanze sono state, tra l'altro, la raccolta di dati basata sulla direttiva 2014/47/UE, la riorganizzazione o il decentramento delle competenze e le restrizioni finanziarie che hanno comportato carenze di personale, un numero limitato di controlli e un accesso limitato alle attrezzature. Gli scambi con gli Stati membri hanno altresì consentito di constatare l'esistenza di differenze significative nella comprensione e nell'esecuzione della raccolta dei dati e della rendicontazione, che possono anch'esse contribuire a spiegare le differenze riscontrate. È possibile che tali differenze si siano ridotte a decorrere dal 20 maggio 2018, dato che la direttiva 2014/47/UE ha introdotto una maggiore armonizzazione dei metodi di prova, della valutazione dei difetti, dell'impiego di attrezzature di controllo e degli obblighi di rendicontazione. La prima relazione basata sulla direttiva 2014/47/UE riguarderà il periodo 2019-2020 e gli Stati membri dovranno presentare le loro relazioni nazionali entro il 31 marzo 2021.

4. OGGETTO DEL CONTROLLO

Alla Commissione devono essere trasmessi quanto meno i dati relativi agli ambiti oggetto di controllo di cui al punto 10 del modello di relazione riportato nell'allegato I della direttiva 2000/30/CE. Tali ambiti sono:

- identificazione;
- impianto freni;
- sterzo;
- visibilità;
- luci e impianto elettrico;
- assi, ruote, pneumatici, sospensioni;
- telaio ed elementi fissati al telaio;
- altre dotazioni, compreso il tachigrafo e i limitatori di velocità;
- effetti nocivi tra cui emissioni e fuoriuscita di combustibile e/o olio.

Allo scopo di facilitare la registrazione dei difetti riscontrati dagli ispettori in tali ambiti, la relazione di controllo deve riportare sul verso un elenco completo di elementi da controllare. Gli ispettori sono tenuti a contrassegnare sulla relazione (utilizzando i codici predefiniti) tutti gli ambiti nei quali hanno rilevato difetti e a consegnare una copia di tale relazione al conducente del veicolo al termine del loro controllo.

Qualora l'ispettore ritenga che eventuali difetti riscontrati possano rappresentare un rischio per la sicurezza tale da giustificare ulteriori controlli, in particolare per quanto concerne i freni, può ordinare che il veicolo sia portato presso un impianto apposito di controllo tecnico per l'esecuzione di un esame più approfondito.

Inoltre, qualora durante un controllo risulti evidente che un veicolo commerciale rappresenta un rischio considerevole per i suoi occupanti o per gli altri utenti della rete stradale, l'uso di tale veicolo può essere vietato fino a quando non siano stati risolti eventuali difetti pericolosi riscontrati.

5. DATI STATISTICI

5.1. Volumi di controlli

Nel periodo 2017-2018 sono stati ispezionati **1 048 863 veicoli in meno** rispetto al periodo di riferimento 2015-2016, il che equivale a una **diminuzione del 20,9 %**.

Occorre osservare che già nel periodo 2015-2016 erano stati svolti **534 473 controlli in meno** rispetto al periodo 2013-2014. Mentre nel periodo 2011-2012 sono stati ispezionati **6 016 947** veicoli, nel periodo 2017-2018 i controlli sono stati soltanto **3 980 900: ciò significa che il numero di controlli effettuati è diminuito di 1/3 dal 2011 al 2018**. Se la diminuzione del numero di controlli svolti fosse accompagnata da tassi di provvedimenti di sospensione più elevati, indici di un sistema avanzato di selezione dei veicoli, tale riduzione dei controlli non sarebbe allarmante; tuttavia, come evidenziato dai dati, la situazione non è necessariamente questa.

Tabella 1: volumi di controlli - raffronto tra i periodi 2015-2016 e 2017-2018

Stato membro dichiarante (SM)	Veicoli ispezionati nel periodo 2015-2016	Veicoli ispezionati nel periodo 2017-2018	Differenza tra i periodi 2015-2016 e 2017-2018	% di differenza tra i periodi 2015-2016 e 2017-2018
Austria	42 438	39 754	-2 684	-6,3 %

Belgio	9 693	11 282	1 589	16,4 %
Bulgaria	250 516	153 748	-96 768	-38,6 %
Croazia	39 204	22 169	-17 035	-43,5 %
Cipro	6 214	5 984	-230	-3,7 %
Repubblica ceca	88 389	96 261	7 872	8,9 %
Danimarca	3 753	5 054	1 301	34,7 %
Estonia	2 768	2 281	-487	-17,6 %
Finlandia	8 390	12 060	3 670	43,7 %
Francia	996 892	612 476	-384 416	-38,6 %
Germania	1 620 465	1 247 506	-372 959	-23,0 %
Grecia	5 395	360	-5 035	-93,3 %
Ungheria	195 905	202 323	6 418	3,3 %
Irlanda	29 840	27 501	-2 339	-4,5 %
Italia	5 514	5 446	-68	-1,2 %
Lettonia	8 652	8 804	152	1,8 %
Lituania	70 586	50 238	-20 348	-28,8 %
Lussemburgo	398	2 107	1 709	429,4 %
Malta	6 943	6 305	3 172	-9,2 %
Paesi Bassi	6 709	10 989	1 004	63,8 %
Polonia	627 384	758 414	131 030	20,9 %
Portogallo	1 522	962	-560	-36,8 %
Romania	13 144	19 535	6 391	48,6 %
Slovacchia	18 760	23 582	4 822	25,7 %
Slovenia	4 945	5 402	457	9,2 %
Spagna	654 392	345 620	-308 772	-47,2 %
Svezia	45 417	44 711	-706	-1,6 %
Regno Unito	265 535	260 026	-5 509	-2,1 %
Totali	5 029 763	3 980 900	-1 048 863	-20,9 %

Sedici Stati membri hanno effettuato meno controlli durante il periodo 2017-2018 rispetto al periodo 2015-2016.

In termini percentuali le riduzioni sono variate dall'1,2 % nel caso dell'Italia al 93,3 % della Grecia. Altri Stati membri che hanno registrato riduzioni significative sono stati la Spagna (47,2 %), la Croazia (43,5 %), la Bulgaria (38,6 %), la Francia (38,6 %) e il Portogallo (36,8 %). Per quanto concerne i motivi di tali riduzioni, fatta eccezione per la Svezia che ha chiarito di aver applicato un approccio basato sul rischio a norma della direttiva 2014/47/UE, gli Stati membri hanno spiegato che si tratta del risultato combinato di risorse ridotte, attività di riorganizzazione, modifiche della legislazione nazionale e applicazione inefficace delle norme.

Al contrario, dodici Stati membri hanno registrato aumenti del numero di controlli effettuati nel periodo 2017-2018. Gli aumenti in termini percentuali sono stati compresi tra l'1,8 % nel caso della Lettonia e il 48,6 % della Romania, il 63,8 % dei Paesi Bassi e il 429,4 % del Lussemburgo.

5.2. Origine dei veicoli ispezionati

La tabella 2 offre una panoramica dell'origine dei veicoli sottoposti a controllo dagli Stati membri. Come menzionato in precedenza, soltanto Cipro non ha fornito dati relativi a controlli su veicoli "stranieri", ovvero immatricolati in un altro Stato membro o al di fuori dell'UE. Ventisette Stati membri hanno comunicato dati sui controlli effettuati su veicoli immatricolati in un altro Stato membro, mentre venti Stati membri hanno svolto controlli anche su veicoli immatricolati al di fuori dell'UE che circolavano nel loro territorio.

Alcuni aspetti importanti da sottolineare in considerazione dei dati riportati nella tabella 2 sono il fatto che il 57,7 % dei controlli effettuati durante il periodo 2017-2018 ha riguardato veicoli immatricolati nello Stato membro nel quale si sono svolti i controlli, il 34,1 % veicoli immatricolati in un altro Stato membro e soltanto l'8,2 % veicoli immatricolati al di fuori dell'Unione.

Solo il 14,4 % dei controlli effettuati in Lussemburgo ha riguardato veicoli immatricolati in tale paese, mentre l'80,1 % dei controlli ha interessato veicoli immatricolati in un altro Stato membro. Al contrario, rispettivamente il 49,4 % e il 63,4 % dei veicoli ispezionati dalle autorità polacche e bulgare erano immatricolati in tali Stati membri, mentre tali autorità hanno condotto una percentuale maggiore di controlli su veicoli immatricolati al di fuori dell'UE rispetto a quelli effettuati su veicoli provenienti da altri Stati membri. La logica alla base di tali statistiche è presumibilmente legata all'ubicazione geografica di tali Stati membri soggetti a un intenso traffico di transito.

Tabella 2: origine dei veicoli controllati

Stato membro dichiarante (SM)	Veicoli immatricolati nello SM	Veicoli immatricolati in un altro SM	Veicoli immatricolati fuori dall'UE	Totale	Veicoli dello SM (%)
Austria	16 667	21 399	1 688	39 754	41,9 %
Belgio	3 825	7 118	339	11 282	33,9 %
Bulgaria	97 469	14 782	41 497	153 748	63,4 %
Croazia	18 418	3 751	0	22 169	83,1 %
Cipro	5 984	0	0	5 984	100,0 %
Repubblica ceca	54 001	39 397	2 863	96 261	56,1 %
Danimarca	4 199	806	49	5 054	83,1 %
Estonia	1 858	152	271	2 281	81,5 %
Finlandia	7 408	2 102	2 550	12 060	61,4 %
Francia	220 388	392 088	0	612 476	36,0 %
Germania	735 289	475 644	36 573	1 247 506	58,9 %
Grecia	204	156	0	360	56,7 %
Ungheria	148 164	51 517	2 642	202 323	73,2 %
Irlanda	24 539	2 953	9	27 501	89,2 %
Italia	4 480	954	12	5 446	82,3 %
Lettonia	5 491	2 908	405	8 804	62,4 %
Lituania	35 081	9 137	6 020	50 238	69,8 %
Lussemburgo	303	1 726	78	2 107	14,4 %
Malta	6 277	28	0	6 305	99,6 %

Paesi Bassi	7 816	2 993	180	10 989	71,1 %
Polonia	374 840	158 367	225 207	758 414	49,4 %
Portogallo	935	27	0	962	97,2 %
Romania	18 686	513	336	19 535	95,7 %
Slovacchia	14 923	8 659	0	23 582	63,3 %
Slovenia	4 271	1 028	103	5 402	79,1 %
Spagna	316 637	28 983	0	345 620	91,6 %
Svezia	37 658	6 727	326	44 711	84,2 %
Regno Unito	131 402	122 409	6 215	260 026	50,5 %
Totali	2 297 213	1 356 324	327 363	3 980 900	57,7 %
Svizzera	85 873	91 914	3 935	181 722	47,3 %
Totali	2 383 086	1 448 238	331 298	4 162 622	57,2 %

5.3. Volumi dei provvedimenti di sospensione

Nel periodo di riferimento 2017-2018 sono stati oggetto di provvedimenti di sospensione 99 617 **veicoli in meno** rispetto al periodo 2015-2016, dato equivalente a una **diminuzione del 24,7 %**. La tabella 3 fornisce una ripartizione per ciascuno Stato membro. Considerando che allo stesso tempo anche il numero di veicoli controllati è diminuito del 20,9 % rispetto al periodo 2015-2016, ciò potrebbe non indicare alcun miglioramento del metodo di selezione dei veicoli.

Tabella 3: provvedimenti di sospensione - raffronto tra i periodi 2015-2016 e 2017-2018

Stato membro dichiarante (SM)	Veicoli oggetto di un provvedimento di sospensione nel periodo 2015-2016	Veicoli oggetto di un provvedimento di sospensione nel periodo 2017-2018	Differenza tra i periodi 2015-2016 e 2017-2018	% di differenza tra i periodi 2015-2016 e 2017-2018
Austria	24 194	25 180	986	4,1 %
Belgio	691	1 015	324	46,9 %
Bulgaria	1 646	1 720	74	4,5 %
Croazia	2 548	1 675	-873	-34,3 %
Cipro	1 232	1 012	-220	-17,9 %
Repubblica ceca	375	7 620	7 245	1 932,0 %
Danimarca	1 192	1 292	100	8,4 %
Estonia	2 636	2 067	-569	-21,6 %
Finlandia	163	5 384	5 221	3 203,1 %
Francia	103 720	49 592	-54 128	-52,2 %
Germania	26 768	26 912	-469	-1,7 %
Grecia	71	12	-59	-83,1 %
Ungheria	8 388	8 830	442	5,3 %
Irlanda	1 909	1 420	930	189,8 %
Italia	2 923	2 864	-59	-2,0 %
Lettonia	61	833	772	1 265,6 %

Lituania	311	1 371	1 060	340,8 %
Lussemburgo	12	34	22	183,3 %
Malta	3 674	3 172	-502	-13,7 %
Paesi Bassi	172	1 004	832	483,7 %
Polonia	38 374	34 017	-4 357	-11,4 %
Portogallo	776	8	-768	-99,0 %
Romania	3 825	1 804	-2 021	-52,8 %
Slovacchia	5 955	4 575	-1 380	-23,2 %
Slovenia	109	154	45	41,3 %
Spagna	57 239	60 546	3 307	5,8 %
Svezia	42 087	1 827	-40 260	-95,7 %
Regno Unito	72 886	58 380	-14 506	-19,9 %
Totali	403 937	304 320	-99 617	-24,7 %

Durante il periodo di riferimento 2017-2018 quattordici Stati membri hanno registrato un aumento del numero di provvedimenti di sospensione rispetto al periodo di riferimento 2015-2016. Gli aumenti percentuali sono oscillati dal 4,1 % nel caso dell'Austria a circa il 3 203 % nel caso della Finlandia, probabilmente in ragione di un approccio maggiormente basato sul rischio. Altri Stati membri che hanno registrato aumenti notevoli sono stati la Repubblica ceca (1 932,0 %), la Lettonia (1 265,6 %), i Paesi Bassi (483,7 %) e la Lituania (340,8 %).

Confrontando tali aumenti con la corrispondente variazione dei volumi di controlli per gli Stati membri interessati, fatta eccezione per la Lituania (che ha presentato una diminuzione del 28,8 %), Finlandia, Repubblica ceca, Lettonia e Paesi Bassi hanno registrato aumenti del volume di controlli pari rispettivamente al 43,7 %, all'8,9 %, all'1,8 % e al 63,8 %. Di conseguenza, dai dati risulta evidente che quanto meno la Lituania deve aver modificato la propria politica in materia di controlli fondata su un approccio basato sul rischio che ha portato a un numero maggiore di provvedimenti di sospensione.

Al contrario, quattordici Stati membri hanno presentato una riduzione del numero di provvedimenti di sospensione registrati, che oscillavano dall'1,7 % della Germania a una riduzione del 99,0 % nel caso del Portogallo, il quale ha comunicato soltanto 8 provvedimenti di sospensione per il periodo di riferimento in esame rispetto ai 776 casi comunicati per il periodo di riferimento 2015-2016.

5.4. Origine dei veicoli oggetto di un provvedimento di sospensione

La tabella 4 riepiloga i dati presentati dagli Stati membri e indica che la percentuale di veicoli nazionali oggetto di un provvedimento di sospensione varia dallo 0,9% in Portogallo, dall'1,1% in Bulgaria, dall'1,3% in Germania e dal 2,3% in Slovenia a oltre il 50,0% in Austria, Estonia, Italia e Malta. La percentuale di provvedimenti di sospensione nell'UE (escludendo lo Stato membro dichiarante) oscilla tra l'1,4 % in Lussemburgo, l'1,8 % in Bulgaria, il 2,1 % in Polonia e oltre il 50,0 % in Austria e in Estonia. Degno di nota è il fatto che l'Estonia ha registrato tassi di provvedimenti di sospensione superiori al 90,0 % per i veicoli nazionali, situazione imputabile alla metodologia di raccolta dei dati, mentre il tasso complessivo di provvedimenti di sospensione per i veicoli nazionali in tutti gli Stati membri è pari all'8,1 %, il che rappresenta un leggero aumento rispetto al 7,9 % del periodo di riferimento 2015-2016.

Nel considerare le differenze nei tassi di provvedimenti di sospensione per i veicoli nazionali rispetto a quelli per i veicoli immatricolati in un altro Stato membro, sei Stati membri, ossia Austria, Belgio,

Francia, Germania, Lussemburgo e Regno Unito, hanno presentato dati in base ai quali i veicoli stranieri soddisferebbero norme di conformità tecnica meno rigorose, dato che sono stati segnalati più divieti. Gli Stati membri che hanno riscontrato una differenza dei tassi di provvedimenti di sospensione superiore al 10 % per i veicoli nazionali sono stati la Danimarca (13,7 %), l'Estonia (23,9 %), l'Italia (39,2 %), Malta (36,2%) e la Spagna (13,0 %). Al contrario, l'unico Stato membro che ha registrato una differenza dei tassi di provvedimenti di sospensione pari a circa il 10,0 % per i veicoli immatricolati in un altro Stato membro è il Regno Unito (9,2 %).

Il tasso medio di provvedimenti di sospensione per i veicoli dell'UE (esclusi quelli nazionali) nei 28 Stati membri è stato pari al 7,6 %, un dato che rappresenta una leggera diminuzione rispetto al 9,0 % indicato per il periodo di riferimento 2015-2016.

Cipro non ha effettuato controlli su veicoli di altri Stati membri dell'UE, presumibilmente in ragione della sua ubicazione geografica all'interno dell'Unione. Il Portogallo non ha comunicato dati relativi a veicoli non appartenenti all'UE; di conseguenza il tasso di provvedimenti di sospensione del 7,6 % potrebbe essere impreciso in quanto non include i dati di uno Stato membro.

Tabella 4: ripartizione dei provvedimenti di sospensione – veicoli nazionali rispetto a veicoli UE

Stato membro dichiarante	Provvedimenti di sospensione nazionali			Provvedimenti di sospensione nell'UE (escluso lo Stato membro dichiarante)		
	Numero di veicoli nazionali controllati	Numero di provvedimenti di sospensione per veicoli nazionali	Percentuale di provvedimenti di sospensione per veicoli nazionali (%)	Numero di veicoli UE controllati	Numero di provvedimenti di sospensione per veicoli UE	Percentuale di provvedimenti di sospensione per veicoli UE (%)
Austria	16 667	10 297	61,8 %	21 399	13 627	63,7 %
Belgio	3 825	444	11,6 %	7 118	542	7,6 %
Bulgaria	97 469	1 111	1,1 %	14 782	263	1,8 %
Croazia	18 418	1 502	8,2 %	3 751	173	4,6 %
Cipro	5 984	1 012	16,9 %	0	0	n.a.
Repubblica ceca	54 001	5 126	9,5 %	39 397	2 362	6,0 %
Danimarca	4 199	1 167	27,8 %	806	114	14,1 %
Estonia	1 858	1 715	92,3 %	152	104	68,4 %
Finlandia	7 408	3 385	45,7 %	2 102	730	34,7 %
Francia	220 388	23 915	10,9 %	392 088	25 677	6,5 %
Germania	735 289	9 914	1,3 %	475 644	15 796	3,3 %
Grecia	204	5	2,5 %	156	7	4,5 %
Ungheria	148 164	6 845	4,6 %	51 517	1 940	3,8 %
Irlanda	24 539	1 253	5,1 %	2 953	166	5,6 %
Italia	4 480	2 668	59,6 %	954	195	20,4 %
Lettonia	5 491	511	9,3 %	2 908	260	8,9 %
Lituania	35 081	988	2,8 %	9 137	290	3,2 %
Lussemburgo	303	9	3,0 %	1 726	25	1,4 %
Malta	6 277	3 168	50,5 %	28	4	14,3 %
Paesi Bassi	7 816	562	7,2 %	2 993	405	13,5 %
Polonia	374 840	20 588	5,5 %	158 367	3 378	2,1 %
Portogallo	935	8	0,9 %	27	0	n.a.

Romania	18 686	1 714	9,2 %	513	43	8,4 %
Slovacchia	14 923	3 115	20,9 %	8 659	1 460	16,9 %
Slovenia	4 271	98	2,3 %	1 028	49	4,8 %
Spagna	316 637	58 917	18,6 %	28 983	1 629	5,6 %
Svezia	37 658	1 622	4,3 %	6 727	190	2,8 %
Regno Unito	131 402	23 357	17,8 %	122 409	33 062	27,0 %
Totali	2 297 213	185 016	8,1 %	1 356 324	102 491	7,6 %
Svizzera	85 873	3 436	4,0 %	91 914	8 492	9,2 %
Totali	2 383 086	188 452	7,9 %	1 448 238	110 983	7,7 %

Come accennato in precedenza, venti Stati membri hanno presentato altresì dati relativi ai controlli condotti su veicoli immatricolati in paesi extra UE. Ulteriori dettagli in merito sono inclusi nella tabella 5. Sono stati controllati 327 273 veicoli non UE e tali controlli hanno portato all'emissione di 16 813 provvedimenti di sospensione, corrispondenti a una **percentuale di provvedimenti di sospensione del 5,1 %**, rispetto a un tasso dell'8,1 % per i veicoli nazionali e del 7,6 % per i veicoli UE (esclusi i veicoli nazionali). I tassi di provvedimenti di sospensione per i veicoli non UE rispetto a quelli per i veicoli UE sono aumentati di oltre il 10,0 % in Austria (10,7 %), Estonia (23,1 %) e Finlandia (15,1 %), mentre in Italia è stata registrata una riduzione del 12,1 %.

I dati trasmessi dagli Stati membri in relazione al numero di controlli effettuati su veicoli immatricolati in paesi non UE non sono ancora sufficienti per formulare conclusioni significative sulla loro conformità tecnica. Tuttavia 9 Stati membri supplementari hanno fornito dati relativi a veicoli immatricolati al di fuori dell'UE rispetto al periodo di riferimento 2015-2016.

Tabella 5: ripartizione dei provvedimenti di sospensione – veicoli non UE

Stato membro dichiarante	Provvedimenti di sospensione (veicoli immatricolati al di fuori dell'UE)		
	Numero di veicoli non UE controllati	Numero di veicoli non UE oggetto di provvedimenti di sospensione	Percentuale di provvedimenti di sospensione per i veicoli non UE (%)
Austria	1 688	1 256	74,4 %
Belgio	339	29	8,6 %
Bulgaria	41 497	346	0,8 %
Croazia	0	0	n.a.
Cipro	0	0	n.a.
Repubblica ceca	2 863	132	4,6 %
Danimarca	49	11	22,4 %
Estonia	271	248	91,5 %
Finlandia	2 550	1 269	49,8 %
Francia	0	0	n.a.
Germania	36 573	1 202	3,3 %
Grecia	0	0	n.a.

Ungheria	2 642	45	1,7 %
Irlanda	9	1	11,1 %
Italia	12	1	8,3 %
Lettonia	405	62	15,3 %
Lituania	6 020	93	1,5 %
Lussemburgo	78	0	0 %
Malta	0	0	n.a.
Paesi Bassi	180	37	20,6 %
Polonia	225 207	10 051	4,5 %
Portogallo	0	0	n.a.
Romania	336	47	14,0 %
Slovacchia	0	0	n.a.
Slovenia	103	7	6,8 %
Spagna	0	0	n.a.
Svezia	326	15	4,6 %
Regno Unito	6 125	1 961	31,6 %
Totali	327 273	16 813	5,1 %
Svizzera	3 935	530	13,5 %
Totali	331 208	17 343	5,2 %

5.5. Veicoli oggetto di provvedimenti di sospensione, ripartiti per categoria di veicolo e per Stato membro di immatricolazione

L'allegato 1 fornisce una panoramica dei tassi di provvedimenti di sospensione dei veicoli per Stato membro di immatricolazione. Il tasso medio di provvedimento di sospensione in tutti gli Stati membri è stato pari al 7,9 % e la categoria N2 (veicoli aventi un peso superiore a 3,5 tonnellate) è risultata essere il tipo di veicolo maggiormente soggetto a tali provvedimenti, con un tasso pari all'11,4 %.

I veicoli appartenenti alla categoria di veicoli non specificati "Altri" hanno registrato un tasso di provvedimenti di sospensione pari al 9,4 %. È però probabile che questa categoria comprenda numerosi tipi di veicoli, ad esempio veicoli agricoli (categoria T), rimorchi leggeri (categorie O1 e O2) e furgoni leggeri (categoria N1), i cui controlli si basano su misure legislative nazionali.

In ogni caso, a decorrere dal 20 maggio 2018 la direttiva 2014/47/UE ha reso obbligatorio il controllo di trattori veloci (in grado di superare i 40 km/h) quando vengono utilizzati principalmente su strade pubbliche per fini di trasporto commerciale di merci.

In termini di analisi, i dati mostrano che i veicoli provenienti da Austria e Malta sono stati più frequentemente oggetto di provvedimenti di sospensione, registrando rispettivamente tassi del 37,5 % e del 31,9 %. Al contrario, i veicoli di Germania e Lussemburgo hanno registrato la frequenza minore di provvedimenti di sospensione, con tassi rispettivamente dell'1,7 % e del 2,6 %.

Le differenze in questi tassi di provvedimenti di sospensione possono essere spiegate dall'applicazione di metodi diversi di selezione e controllo, nonché dalla categorizzazione diversa dei difetti tra gli Stati membri.

Germania, Regno Unito, Francia e Svezia hanno controllato nei rispettivi territori il 94,1 %, il 93,4 %, il 93 % e l'85,8 % del totale dei veicoli aventi un numero nazionale di immatricolazione. Dati superiori al 50 % sono stati rilevati per Austria, Bulgaria, Finlandia, Croazia, Irlanda, Malta, Polonia, Spagna e

Cipro. Come previsto, ciò indica che nella maggior parte dei casi i veicoli vengono ispezionati durante viaggi nazionali.

Vi sono tuttavia alcune eccezioni a tale constatazione. Ad esempio, secondo le autorità nazionali di Estonia, Italia, Lussemburgo, Portogallo, Romania e Grecia, meno del 10 % del totale dei veicoli ispezionati era rappresentato da veicoli immatricolati nei suddetti Stati membri.

Inoltre l'allegato 2 riporta i dettagli dei provvedimenti di sospensione per categoria di veicolo e per Stato membro in cui è stato eseguito il controllo. I tassi di provvedimenti di sospensione più elevati sono stati registrati in Estonia (90,6 %), in Austria (63,3 %), in Italia (52,6 %) e a Malta (50,3 %), mentre quelli più bassi sono stati osservati in Portogallo (0,8 %), Bulgaria (1,1 %), Lussemburgo (1,6 %) e Germania (2,2 %). Il tasso medio di provvedimenti di sospensione per tutti gli Stati membri dell'UE è stato pari al 7,6 %, un dato che rimane pressoché invariato rispetto al periodo di riferimento 2015-2016. Come previsto, gli Stati membri che effettuano controlli e presentano le percentuali di provvedimenti di sospensione più elevate sono anche quelli in cui tali percentuali sono maggiori per i veicoli immatricolati nel proprio territorio (tabella 4).

5.6. Tipi di difetti segnalati dagli Stati membri

L'allegato 3 mostra i tassi dei difetti riscontrati sui veicoli nei nove ambiti oggetto di controllo durante i controlli svolti dagli Stati membri nel periodo di riferimento 2017-2018.

Durante tale periodo di riferimento i difetti constatati con maggior frequenza durante i controlli hanno riguardato la conformità tecnica di:

- luci e impianto elettrico (26,4 % dei difetti totali registrati);
- assi, ruote, pneumatici, sospensioni (16,5 % dei difetti totali registrati);
- impianto freni (15,1 % dei difetti totali registrati); e
- telaio ed elementi fissati al telaio (12,3%).

Nel contesto dei nove ambiti oggetto di controllo, gli Stati membri hanno segnalato differenze considerevoli in termini di frequenza di individuazione dei difetti. Ad esempio, in Spagna i difetti relativi all'ambito oggetto di controllo "altre dotazioni, compreso il tachigrafo e i limitatori di velocità" hanno rappresentato il 64,9 % del totale dei difetti segnalati durante il periodo di riferimento, mentre i difetti in tale ambito hanno rappresentato soltanto lo 0,8 % del totale riscontrato nel Regno Unito. Ancora una volta, tale circostanza è molto probabilmente imputabile a metodi di prova diversi applicati dagli Stati membri, forse associati a una politica nazionale volta a porre maggiormente l'accento su un particolare ambito durante lo svolgimento dei controlli. Va tuttavia riconosciuto che dal 20 maggio 2018 la direttiva 2014/47/UE ha introdotto una maggiore armonizzazione dei metodi di prova, della valutazione dei difetti e dell'impiego di attrezzature di controllo.

Confrontando i dati con quelli del periodo precedente, le diminuzioni più significative riguardano gli ambiti oggetto di controllo "assi, ruote, pneumatici, sospensioni", passato dal 21,8 % del periodo di riferimento precedente al 16,5 % della presente relazione, nonché "altre dotazioni, compreso il tachigrafo e i limitatori di velocità", passato dal 15,5 % del periodo di riferimento precedente all'11,5 % di quello attuale. I difetti relativi all'ambito "luci e impianto elettrico" continuano però ad essere quelli più comuni, registrando un incremento fino al 26,4 % (un aumento del 3,4 % rispetto al 23 % del periodo di riferimento precedente). Per quanto concerne gli altri ambiti oggetto di controllo, le variazioni rispetto al periodo di riferimento precedente non sono così rilevanti da destare particolare preoccupazione o da indicare modifiche significative delle politiche attuate dagli Stati membri.

In quattro dei nove ambiti oggetto di controllo, ossia "identificazione", "visibilità", "luci e impianto elettrico" e "altre dotazioni, compreso il tachigrafo e i limitatori di velocità", i tassi sono in calo rispetto al periodo di riferimento precedente. I tassi relativi all'ambito "sterzo" rimangono invariati al livello del 2,3 %. In effetti, gli ambiti che hanno registrato lievi aumenti rispetto al periodo di riferimento precedente, ossia "impianto freni", "luci e impianto elettrico", "telaio ed elementi fissati al telaio" ed "effetti nocivi tra cui emissioni e fuoriuscita di combustibile e/o olio", hanno presentato tutti un aumento inferiore al 5 %.

Inoltre l'ambito "luci e impianto elettrico" rappresenta il difetto predominante, facendo registrare il tasso più elevato in dodici Stati membri, mentre i difetti relativi agli ambiti "identificazione", "sterzo" ed "effetti nocivi, tra cui emissioni e fuoriuscita di combustibile e/o olio" tendono ad attestarsi su valori inferiori al 10 % nella maggior parte degli Stati membri, fatta eccezione per la Francia, dove il tasso dell'ultima categoria menzionata raggiunge il 25 %: molto probabilmente tale dato suggerisce un approccio più rigoroso alle prestazioni ambientali dei veicoli. Per i difetti concernenti l'ambito "effetti nocivi, tra cui emissioni e perdite" che, oltre a costituire un pericolo per la sicurezza stradale, incidono anche sull'ambiente, dopo una riduzione dello 0,8 % (dal 4,1 % al 3,3 %) nel periodo precedente, è stato registrato un aumento del 3,0 %, con una progressione dal 3,3 % al 6,3 %.

Infine, come indicato nella tabella 2, venti Stati membri hanno svolto controlli su veicoli immatricolati al di fuori dell'UE. Tuttavia, poiché il numero totale di tali controlli equivale soltanto a circa l'8 % del numero totale di controlli effettuati durante il periodo di riferimento, non è possibile trarre conclusioni definitive in merito alla loro conformità tecnica.

Ciò nonostante, per completezza, l'allegato 4 della presente relazione contiene ulteriori dettagli in quanto fornisce una panoramica del numero di veicoli sottoposti a controllo dagli Stati membri per paese di immatricolazione e della percentuale di provvedimenti di sospensione.

6. TIPI DI SANZIONE

La direttiva 2000/30/CE non stabilisce un regime di sanzioni in funzione delle infrazioni constatate. Spetta invece agli Stati membri stabilire le sanzioni, senza discriminazioni fondate sulla nazionalità del conducente o sul paese in cui il veicolo è immatricolato o messo in circolazione.

Come menzionato in precedenza, qualora sia evidente che un veicolo commerciale rappresenta un rischio considerevole per i suoi occupanti o per gli altri utenti della rete stradale, la direttiva 2000/30/CE autorizza l'autorità o l'ispettore che effettua il controllo a sospendere l'uso di tale veicolo finché non siano stati rimossi i difetti pericolosi individuati.

Inoltre i difetti pericolosi riscontrati su veicoli commerciali appartenenti a non residenti, in particolare quelli che hanno dato luogo alla sospensione dell'uso di tali veicoli, devono essere segnalati alle autorità competenti dello Stato membro di immatricolazione.

Le autorità competenti dello Stato membro in cui sia stato riscontrato un difetto pericoloso possono chiedere alle autorità competenti dello Stato membro in cui il veicolo è stato immatricolato di adottare opportuni provvedimenti, ad esempio di sottoporre il veicolo a un nuovo controllo tecnico. In ogni caso spetta allo Stato membro di immatricolazione svolgere qualsiasi azione ritenuta appropriata, in merito alla quale non è richiesta alcuna segnalazione.

Nella pratica l'impatto finanziario su un operatore associato al divieto di utilizzo di un veicolo che presenta difetti pericolosi non corrisponde soltanto alla potenziale ammenda inflitta dalle autorità dello Stato membro che effettua il controllo. Potrebbero esserci ulteriori costi quali quelli legati al rimorchio del veicolo fino a un impianto per lo svolgimento di controlli "più approfonditi", associati ai costi delle prove stesse e a quelli di eventuali riparazioni necessarie per porre rimedio ai difetti. Esiste inoltre anche un costo indiretto a carico dell'operatore nel caso in cui non rispetti le scadenze.

Infine, a norma della direttiva 2014/47/UE, dal 20 maggio 2019 le informazioni relative al numero e alla gravità delle carenze devono essere aggiunte al sistema di classificazione del rischio istituito ai

sensi della direttiva 2006/22/CE⁸. I veicoli di imprese aventi un profilo di rischio elevato possono essere selezionati più frequentemente per controlli su strada.

7. SINTESI DELLE CONCLUSIONI

Come osservato nel capitolo 3 della presente relazione, in considerazione delle differenze riscontrate in relazione al metodo di controllo, alla raccolta dei dati e alla rendicontazione, non si dovrebbero trarre conclusioni di vasta portata sulla base della presente relazione e i risultati dovrebbero essere trattati con cautela. Tenendo conto di ciò, si riportano in appresso le principali risultanze derivanti dai dati raccolti per il periodo di riferimento 2017-2018.

7.1 Controlli

Nel periodo di riferimento 2017-2018 sono stati ispezionati **1 048 863 veicoli in meno** rispetto al periodo 2015-2016, un dato equivalente a una **diminuzione del 20,9 %**. Secondo le spiegazioni fornite dagli Stati membri, ciò sarebbe dovuto al risultato combinato di risorse ridotte, attività di riorganizzazione, modifiche della legislazione nazionale e applicazione inefficace delle norme.

In ogni caso sedici Stati membri hanno effettuato meno controlli, con riduzioni percentuali comprese tra l'1,2 % nel caso della Italia e il 93,3 % nel caso della Grecia. Al contrario, dodici Stati membri hanno registrato aumenti del numero di controlli svolti con incrementi percentuali che oscillano dall'1,8 % nel caso della Lettonia al 429,4 % nel caso di Lussemburgo.

Il 57,7 % dei controlli effettuati durante il periodo di riferimento ha riguardato veicoli immatricolati nello Stato membro nel quale si sono svolti i controlli, il 34,1 % veicoli immatricolati in un altro Stato membro e l'8,2 % veicoli immatricolati al di fuori dell'Unione.

Anche la quota di veicoli nazionali sul totale dei veicoli controllati varia considerevolmente. In Austria, Belgio, Francia, Lussemburgo e marginalmente in Polonia, dove la percentuale di controlli su veicoli nazionali è inferiore al 50 %, occorrerà adoperarsi per garantire una ripartizione più equilibrata dei controlli, maggiormente in linea con quella riscontrata in altri Stati membri anch'essi interessati da flussi significativi di traffico di transito.

7.2 Provvedimenti di sospensione

Rispetto al periodo precedente, sono stati oggetto di provvedimenti di sospensione 99 617 **veicoli in meno**, il che equivale a una **diminuzione del 24,7 %**.

Quattordici Stati membri hanno registrato un aumento del numero di provvedimenti di sospensione emessi, con percentuali che oscillano dal 4,1 % nel caso dell'Austria al 3 203 % nel caso della Finlandia. Al contrario, quattordici Stati membri hanno registrato una riduzione del numero di provvedimenti di sospensione emessi, compresa tra l'1,7 % nel caso della Germania e il 99,0 % nel caso del Portogallo. Fatta eccezione per Cipro, Francia e Slovacchia, i dati relativi ai provvedimenti di sospensione sono in genere aumentati o diminuiti in linea con i volumi dei controlli, il che suggerirebbe una modifica della politica in corso di attuazione in tali Stati membri.

⁸

Direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 35).

In termini di origine dei veicoli oggetto di provvedimenti di sospensione, il tasso complessivo di divieti per i veicoli nazionali era dell'8,1 %, quello per i veicoli UE del 7,6 % (escludendo quelli nazionali) e quello per i veicoli immatricolati al di fuori dell'UE del 5,1 %. Ciò suggerirebbe che le norme vengano in linea di massima applicate a tutti i veicoli dell'UE, indipendentemente dal paese di origine del veicolo. Forse il motivo per cui il tasso di provvedimenti di sospensione per i veicoli non UE è inferiore è dovuto al fatto che gli operatori scelgono di utilizzare i loro veicoli più recenti e meglio sottoposti a manutenzione per compiere trasferte che comportano viaggi all'interno dell'UE. Il tasso inferiore di provvedimenti di sospensione suggerisce che l'uso di un approccio più mirato non è diffuso; si auspica tuttavia che tale situazione muti con l'applicazione della direttiva 2014/47/UE, che impone agli Stati membri di adeguare i propri sistemi di controlli.

Infine il tasso medio di provvedimenti di sospensione per i veicoli immatricolati nell'UE in tutti gli Stati membri è stato pari al 7,9 %. I veicoli di categoria N2 (o veicoli commerciali pesanti) sono stati quelli maggiormente soggetti a tali provvedimenti, con un tasso pari all'11,4 %. I veicoli immatricolati in Svezia e a Malta sono stati più frequentemente oggetto di provvedimenti di sospensione, registrando rispettivamente tassi del 37,5 % e del 31,9 %. Al contrario, i veicoli di Germania e Lussemburgo hanno registrato la frequenza minore di provvedimenti di sospensione, con tassi rispettivamente dell'1,7 % e del 2,6 %. I motivi delle differenze riscontrate in relazione a tali tassi di provvedimenti di sospensione non sono noti alla Commissione; occorre quindi presumere che siano legati all'applicazione di metodi di controllo diversi e a una categorizzazione diversa dei difetti tra gli Stati membri.

7.3 Difetti

I due tipi di difetti riscontrati con maggiore frequenza durante i controlli svolti nel periodo di riferimento hanno riguardato gli ambiti oggetto di controllo "luci e impianto elettrico" ed "assi, ruote, pneumatici, sospensioni". Tali ambiti hanno rappresentato rispettivamente il 26,4 % e il 16,5 % dei difetti totali registrati. L'ambito "altre dotazioni, compreso il tachigrafo e i limitatori di velocità" ha rappresentato l'11,5 % del totale registrato in tutti gli Stati membri, in calo rispetto al 15,5 % del periodo di riferimento precedente. È degno di nota il fatto che i controlli per l'ambito "effetti nocivi tra cui emissioni e fuoriuscita di combustibile e/o olio" sono quasi raddoppiati rispetto al 3,3 % del periodo di riferimento 2015-2016, attestandosi sul 6,3 % nel periodo corrente e suggerendo una tendenza positiva verso controlli imperniati sulle prestazioni ambientali dei veicoli.

Tra gli Stati membri continuano tuttavia a sussistere differenze significative nei tassi di provvedimenti di sospensione per ambito oggetto di controllo. Ad esempio, in Spagna i difetti relativi all'ambito oggetto di controllo "altre dotazioni, compreso il tachigrafo e i limitatori di velocità" hanno rappresentato il 64,9 % del totale dei difetti segnalati durante il periodo di riferimento, mentre i difetti in tale ambito hanno rappresentato soltanto lo 0,8 % del totale riscontrato nel Regno Unito. Ancora una volta, tale circostanza è molto probabilmente imputabile a metodi di controllo diversi applicati dagli Stati membri. Tuttavia tali differenze dovrebbero essere diminuite dal 20 maggio 2018, data di entrata in vigore della direttiva 2014/47/UE, che ha introdotto una maggiore armonizzazione nei metodi di prova, nella valutazione dei difetti e nell'impiego di attrezzature di controllo.