



Bruxelles, 1° marzo 2017
(OR. en)

6845/17

TRANS 89

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	28 febbraio 2017
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2017) 99 final
Oggetto:	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 dichiarazione 2013-2014

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2017) 99 final.

All.: COM(2017) 99 final



Bruxelles, 28.2.2017
COM(2017) 99 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 dichiarazione 2013-2014

Indice

1.	INTRODUZIONE	3
2.	DIRETTIVA 2000/30/CE.....	4
3.	DATI TRASMESSI DAGLI STATI MEMBRI	5
4.	OGGETTO DEL CONTROLLO	6
5.	DATI STATISTICI	6
5.1.	Numero complessivo di veicoli controllati e relativa origine.....	6
5.2.	Veicoli oggetto di un provvedimento di sospensione.....	8
5.3.	Tipi di difetti e dati per Stato membro.....	11
5.4.	Veicoli oggetto di un provvedimento di sospensione, ripartiti per categoria di veicolo e per Stato membro di immatricolazione.....	12

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. Tali misure comprendono:

- 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 (nel prosieguo, "la direttiva"), i veicoli commerciali e i relativi rimorchi e semirimorchi che circolano nei territori degli Stati membri devono essere sottoposti a controlli tecnici su strada ai fini del miglioramento della sicurezza stradale e della tutela dell'ambiente.

Ai sensi dell'articolo 6 della 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.

Nella direttiva sono elencati nove punti distinti (cfr. la sezione 4 in appresso) che possono essere sottoposti a controllo tecnico su strada. La mancata conformità ai pertinenti requisiti di sicurezza stradale di uno qualsiasi degli elementi sottoposti a controllo può comportare la sospensione dell'uso del veicolo. Eventuali difetti del veicolo ispezionato devono essere menzionati nella relazione di controllo tecnico da consegnare al conducente del veicolo. La direttiva dispone che la Commissione presenti al Consiglio e al Parlamento europeo una

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).

relazione sull'applicazione della direttiva elaborata in base ai dati ricevuti dagli Stati membri e corredata di una sintesi dei risultati.

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 2014/47/UE⁴, che gli Stati membri sono tenuti ad applicare dal 20 maggio 2018. La nuova direttiva dispone, tra l'altro, che 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. 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/CE⁵ 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 per tutto l'anno, è necessario attuare, come misura di applicazione della normativa, controlli su strada supplementari mirati.

La direttiva nella versione modificata⁶, che rimane di applicazione fino al 19 maggio 2018, definisce una serie di condizioni per l'effettuazione dei controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali che circolano nel territorio dell'Unione.

La direttiva 2010/47/UE ha modificato dal 1° gennaio 2012 le categorie di veicoli e l'elenco degli elementi di cui all'allegato I della direttiva.

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 t (categorie N2 e N3) agganciato a un rimorchio (categorie O3 e O4). Al 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".

La direttiva 2010/47/UE ha tuttavia introdotto 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. Tenuto conto del fatto che il veicolo trainante e il rimorchio possono essere immatricolati in Stati membri diversi, questa distinzione fornisce informazioni più precise ed è importante anche ai fini dell'obbligo di informare lo Stato membro di immatricolazione nel caso in cui siano riscontrate carenze gravi su uno dei veicoli.

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 Direttiva 2009/40/CE⁵ del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 maggio 2009, concernente il controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi (GU L 141 del 6.6.2009, pag. 12).

⁶ Direttiva 2010/47/UE della Commissione, del 5 luglio 2010, recante adeguamento al progresso tecnico della direttiva 2000/30/CE (GU L 173 dell'8.7.2010, pag. 33).

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 sul paese in cui è immatricolato o messo in circolazione il veicolo commerciale e tenendo conto della necessità di 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 manutenzione.

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 effettuato e al controllo tecnico obbligatorio cui è stato sottoposto il veicolo. Può anche essere effettuato un controllo dettagliato alla ricerca di irregolarità basato sull'elenco degli elementi riportato nella direttiva. Nel caso di un controllo dettagliato, i risultati del controllo su strada devono essere documentati mediante una relazione di controllo tecnico su strada secondo il modello riportato nella direttiva. Tale documentazione costituisce la base delle informazioni che gli Stati membri sono tenuti a trasmettere alla Commissione.

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. I veicoli immatricolati in un altro Stato su cui sono riscontrati difetti gravi devono essere segnalati allo Stato membro di immatricolazione, che adotterà opportuni provvedimenti.

3. DATI TRASMESSI DAGLI STATI MEMBRI

La presente costituisce la quinta relazione sull'applicazione della direttiva 2000/30/CE negli Stati membri ed è relativa al periodo 2013-2014. I dati raccolti dagli Stati membri in relazione a tale periodo avrebbero dovuto essere comunicati alla Commissione entro e non oltre il 31 marzo 2015.

Per facilitare la trasmissione obbligatoria delle informazioni da parte degli Stati membri, all'inizio del mese di marzo 2015 la Commissione ha trasmesso una lettera d'informazione corredata di un modello di tabella. Il modello è stato elaborato congiuntamente dalla Commissione e da esperti degli Stati membri per facilitare la raccolta e la comunicazione di serie di dati assai complessi. Il suo utilizzo, comunque, non è obbligatorio. Ogni Stato membro che ha assolto il proprio obbligo di comunicazione ha utilizzato il modello e ha trasmesso i dati in un formato elettronico che ne ha semplificato notevolmente la successiva analisi.

Tuttavia non sempre i dati sono stati trasmessi in maniera tempestiva. 18 Stati membri (Belgio, Bulgaria, Croazia, Danimarca, Estonia, Finlandia, Grecia, Lettonia, Lituania, Malta, Paesi Bassi, Polonia, Romania, Slovenia, Spagna, Svezia, Regno Unito, Ungheria) hanno fornito dati sul numero dei veicoli controllati, raggruppati per categoria e paese di immatricolazione, nonché dati sugli elementi sottoposti a controllo e sui difetti riscontrati. In

seguito a contatti bilaterali tra la Commissione e i rimanenti 10 Stati membri, 8 paesi hanno fornito i dati necessari. Nel corso del dialogo con la Francia e con la Germania, è tuttavia emerso che questi Stati membri non sono in grado di fornire i dati richiesti conformemente alle prescrizioni della direttiva.

La Francia ha trasmesso soltanto dati cumulati riguardanti le due categorie di veicoli commerciali pesanti (N2 e N3) e le due categorie di bus (M2 e M3) anziché trasmetterli separatamente e non ha fornito informazioni sui rimorchi (categorie O3 e O4). Di conseguenza ai fini della presente relazione sono stati utilizzati soltanto i totali e per il raffronto dei dati non sono state prese in considerazione le informazioni fornite dalla Francia.

La Germania ha invece utilizzato classi di veicoli che erano in uso prima delle modifiche introdotte dalla direttiva 2010/47/UE e non ha potuto trasmettere i dati in base alle categorie di veicoli previste dalle modifiche. Di conseguenza non è possibile individuare il dettaglio dei dati per le categorie di veicoli e dunque ai fini della presente relazione sono stati utilizzati soltanto i totali.

Gli Stati membri hanno fornito i dati con diversi gradi di completezza. L'Austria, la Croazia, la Grecia, il Lussemburgo, i Paesi Bassi, la Polonia, la Repubblica ceca e la Romania hanno trasmesso dati anche sui veicoli immatricolati fuori dall'UE, classificati per paese di immatricolazione, mentre il Belgio e l'Italia hanno fornito una sintesi dei dati per i paesi non UE.

4. OGGETTO DEL CONTROLLO

I punti che possono essere controllati e su cui gli Stati membri devono trasmettere i dati sono almeno quelli menzionati al punto 10 del modello di relazione di cui all'allegato I della direttiva 2000/30/CE. Essi sono:

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

5. DATI STATISTICI

5.1. Numero complessivo di veicoli controllati e relativa origine

A norma dell'articolo 3 della direttiva 2000/30/CE, i controlli devono essere effettuati senza discriminazioni fondate sulla nazionalità del conducente o sullo Stato di immatricolazione.

Nel periodo 2013-2014 il numero dei controlli è **diminuito del 31,5%** rispetto al periodo precedente (**2 561 820 controlli in meno**).

Si osserva un cambiamento di rilievo nei dati trasmessi dalla Finlandia, che non comprendono i controlli sui veicoli immatricolati all'esterno dell'UE, con il risultato che il numero complessivo dei controlli risulta dimezzato rispetto al periodo precedente, mentre la quota rappresentata dai veicoli immatricolati in Finlandia è aumentata del 30%.

Sebbene la Polonia abbia trasmesso anche dati riferiti a paesi non UE, il numero totale dei controlli si è dimezzato rispetto al periodo precedente. Al contempo la percentuale dei veicoli polacchi sottoposti a controllo è scesa dal 92,1% al 47,3%; ciò significa che la Polonia ha intensificato i controlli sui veicoli stranieri, soprattutto quelli immatricolati in paesi non UE, dato che il numero di tali controlli è quintuplicato rispetto al periodo 2011-2012.

Il Belgio e il Lussemburgo hanno segnalato una quota maggiore di veicoli esteri sottoposti a controlli su strada, come peraltro avvenuto nei due periodi precedenti (2011-2012 e 2009-2010)⁷. Altri Stati membri con una significativa densità di traffico di transito hanno evidenziato una distribuzione più equilibrata dei controlli tra veicoli nazionali e veicoli esteri. A causa della loro posizione geografica, Cipro e l'Irlanda hanno trasmesso dati che si riferiscono unicamente a veicoli immatricolati sul proprio territorio. Anche a Malta, in Estonia e in Romania la quota dei veicoli nazionali controllati è assai elevata.

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 (%)
Belgio	6 203	11 287	583	18 073	34,3%
Bulgaria	254 651	65 752	922	321 325	79,3%
Repubblica ceca	81 711	51 945	3 325	136 981	59,7%
Danimarca	1 748	333		2 081	84,0%
Germania	989 524	541 168	70 036	1 600 728	61,8%
Estonia	1 669	20		1 689	98,8%
Irlanda	12 939			12 939	100,0%
Grecia	14 922	1 424	470	16 816	88,7%
Spagna	652 259	70 991		723 250	90,2%
Francia*	460 918	572 841	19 933	1 053 692	43,7%
Italia	10 153	4 576	414	15 143	67,0%

⁷COM(2013) 303; COM(2014) 569.

Stato membro dichiarante (SM)	Veicoli immatricolati nello SM	Veicoli immatricolati in un altro SM	Veicoli immatricolati fuori dall'UE	Totale	Veicoli dello SM (%)
Cipro	1 174			1 174	100,0%
Lettonia	4 196	1 711	194	6 101	68,8%
Lituania	64 531	15 329		79 860	80,8%
Lussemburgo	125	584	17	726	17,2%
Ungheria	164 307	52 197		216 504	75,9%
Malta	3 968	44		4 012	98,9%
Paesi Bassi	4 373	4 256	231	8 860	49,4%
Austria	23 416	23 932	1 536	48 884	47,9%
Polonia	420 147	74 007	393 957	888 111	47,3%
Portogallo	602	29		631	95,4%
Romania	7 404	516	215	8 135	91,0%
Slovenia	3 948	1 165		5 113	77,2%
Slovacchia	11 135	5 076		16 211	68,7%
Finlandia	9 250	1 902		11 152	82,9%
Svezia	46 059	7 468		53 527	86,0%
Regno Unito	174 678	118 160		292 838	59,7%
Totale	3 455 127	1 629 421	499 616	5 584 164	61,9%

* La Francia non ha trasmesso dati sulle categorie di rimorchi O3, O4.

5.2. Veicoli oggetto di un provvedimento di sospensione

I veicoli con difetti pericolosi, che rappresentano un rischio considerevole per gli occupanti o per gli altri utenti della rete stradale, possono essere oggetto di un divieto di circolazione fino a quando non siano stati rimossi i difetti individuati. In base alle informazioni trasmesse dagli Stati membri, la percentuale di veicoli oggetto di un provvedimento di sospensione sul totale di tutti i veicoli ispezionati varia notevolmente da uno Stato membro all'altro, passando dal **90,1% dell'Estonia** ad appena lo **0,2% della Repubblica ceca o addirittura allo 0% del Portogallo**.

Dal raffronto tra la percentuale dei provvedimenti di sospensione aventi a oggetto veicoli immatricolati sul territorio nazionale e la percentuale dei provvedimenti riguardanti veicoli immatricolati in altri Stati membri emerge che in genere i veicoli nazionali risultano in condizioni di manutenzione migliori rispetto ai veicoli esteri. Si osservano notevoli differenze in **Estonia, dove la percentuale dei provvedimenti di sospensione è pari al 90,1% per quanto riguarda i veicoli nazionali e al 45% per quanto concerne i veicoli stranieri**. Le percentuali sono rispettivamente l'**82,3%** e il **39,6%** in **Svezia**, il **48,7%** e il **13,6%** a **Malta**, il **44,6%** e il **26,1%** in **Italia**.

L'**Austria** ha registrato un tasso di provvedimenti di sospensione piuttosto elevato ma la distribuzione dei provvedimenti tra veicoli nazionali ed esteri è equilibrata (**55,9% per i veicoli nazionali e 58,7% per i veicoli esteri**). I dati sembrano indicare che in Austria si effettuano controlli più mirati sui veicoli aventi un livello insufficiente di manutenzione, con

il risultato di una maggiore efficacia operativa e di una riduzione degli oneri amministrativi. In alcuni Stati membri si effettuano controlli più mirati sui veicoli nazionali, mentre il tasso di provvedimenti di sospensione aventi a oggetto veicoli immatricolati in altri Stati membri indica che i veicoli in cattivo stato di manutenzione hanno minore probabilità di essere oggetto di un controllo su strada. È il caso dell'**Estonia** (dove la percentuale di provvedimenti sospensivi è pari al **90,1% per i veicoli nazionali e al 45% per i veicoli esteri**), della **Finlandia** (rispettivamente **56% e 34,9%**) e dell'**Italia** (**44,6% e 26,1%**). La percentuale di provvedimenti di sospensione aventi a oggetto veicoli nazionali ed esteri è particolarmente bassa in alcuni paesi, quali la **Repubblica ceca** (**0,5% per i veicoli nazionali, 0,2% per i veicoli esteri**), la **Bulgaria** (rispettivamente **1,7% e 2,3%**), la **Lettonia** (**0,7% e 1,1%**), la **Lituania** (**1% e 2%**) e i **Paesi Bassi** (**1,2% e 1,3%**). Questi dati indicano che il metodo di selezione dei veicoli commerciali da sottoporre a controllo non è molto efficace.

Rispetto alla percentuale di provvedimenti sospensivi del periodo precedente, i risultati indicano un notevole affinamento del metodo utilizzato in alcuni Stati membri per selezionare i veicoli da controllare. In Svezia la **percentuale complessiva di provvedimenti di sospensione** aventi a oggetto veicoli immatricolati nell'UE per il periodo **2011-2012 era del 17,8%**, mentre nel **periodo in esame è risultata pari al 76,4%**. Notevoli miglioramenti si sono registrati anche in **Italia** (**38,9%** nel periodo in esame contro il **12,9%** del periodo precedente) e in **Slovacchia** (**38%** contro il **22,6%** del periodo precedente). I dati indicano tuttavia un sostanziale rallentamento in **Romania** e in **Lussemburgo**, dove la percentuale di provvedimenti di sospensione è diminuita passando rispettivamente dal **39,9% al 4,3%** e dal **58,9% al 4,4%**. In **Irlanda** il calo è stato pari al **37,4%**: il tasso di provvedimenti di sospensione è infatti passato **dal 43,4% del periodo precedente al 6% del periodo in esame**, tenendo anche conto che l'Irlanda ha trasmesso, per entrambi i periodi, soltanto dati riferiti ai controlli effettuati su veicoli nazionali. La Commissione ignora i motivi alla base di tale diminuzione.

Il tasso di provvedimenti sospensivi in Estonia (90,1%), in Svezia (82,3%) e a Cipro (146,4%) fa pensare a differenze non soltanto nei metodi di controllo e nella valutazione delle carenze ma anche nel metodo di stesura della relazione negli Stati membri. Nel caso di Cipro, dove, in base ai dati trasmessi, i provvedimenti di sospensione sono stati più numerosi dei veicoli controllati, si presume che quando sono stati riscontrati sullo stesso veicolo più difetti tali da giustificare un provvedimento sospensivo, tali difetti siano stati segnalati nel quadro di provvedimenti di sospensione distinti. Si osservi inoltre che, sebbene ai sensi della direttiva debba essere comunicato "il numero dei veicoli commerciali controllati", lo stesso veicolo può essere controllato dallo Stato membro più di una volta durante il periodo in esame, con il risultato che la relazione conterrà in realtà il numero dei controlli effettuati.

Tabella 3: rapporto tra i veicoli oggetto di un provvedimento di sospensione e tutti i veicoli dell'UE controllati

Stato membro dichiarante	Veicoli immatricolati nello Stato membro dichiarante			Veicoli immatricolati nell'UE (compreso lo Stato membro dichiarante)		
	Numero di veicoli controllati	Numero di provvedimenti di sospensione	Percentuale di provvedimenti di sospensione	Numero di veicoli controllati	Numero di provvedimenti di sospensione	Percentuale di provvedimenti di sospensione
Belgio	6 203	452	7,3%	17 490	972	5,6%

Bulgaria	254 651	4 319	1,7%	320 403	5 804	1,8%
Repubblica ceca	81 711	402	0,5%	133 656	507	0,4%
Danimarca	1 748	432	24,7%	2 081	532	25,6%
Germania	989 524	13 628	1,4%	1 530 962	32 125	2,1%
Estonia	1 669	1 504	90,1%	1 689	1 513	89,6%
Irlanda	12 939	779	6,0%	12 939	779	6,0%
Grecia	14 922	202	1,4%	16 346	228	1,4%
Spagna	652 259	79 872	12,2%	723 250	83 280	11,5%
Francia*	460 918	77 327	16,7%	1 033 759	165 465	16,0%
Italia	10 153	4 533	44,6%	14 729	5 728	38,9%
Cipro	1 174	1 719	146,4%	1 174	1 719	146,4%
Lettonia	4 196	28	0,7%	5 907	47	0,8%
Lituania	64 531	625	1,0%	79 860	933	1,2%
Lussemburgo	125	8	6,4%	709	31	4,4%
Ungheria	164 307	2 955	1,8%	216 504	5 651	2,6%
Malta	3 968	1 931	48,7%	4 012	1 937	48,3%
Paesi Bassi	4 373	51	1,2%	8 629	107	1,2%
Austria	23 416	13 078	55,9%	47 348	27 123	57,3%
Polonia	420 147	28 697	6,8%	494 154	29 740	6,0%
Portogallo	602	11	1,8%	631	11	1,7%
Romania	7 404	326	4,4%	7 920	342	4,3%
Slovenia	3 948	386	9,8%	5 113	477	9,3%
Slovacchia	11 135	4 738	42,6%	16 211	6 154	38,0%
Finlandia	9 250	5 177	56,0%	11 152	5 840	52,4%
Svezia	46 059	37 917	82,3%	53 527	40 871	76,4%
Regno Unito	174 678	37 310	21,4%	292 838	80 283	27,4%
Totale	3 455 127	319 420	9,2%	5 084 818	499 837	9,8%

* La Francia non ha trasmesso dati sulle categorie di rimorchi O3, O4.

Tabella 4: rapporto tra i veicoli nazionali oggetto di un provvedimento di sospensione e gli altri veicoli dell'UE controllati

Stato membro dichiarante	Veicoli immatricolati nello Stato membro dichiarante			Veicoli immatricolati nell'UE (escluso lo Stato membro dichiarante)		
	Numero di veicoli controllati	Numero di provvedimenti di sospensione	Percentuale di provvedimenti di sospensione	Numero di veicoli controllati	Numero di provvedimenti di sospensione	Percentuale di provvedimenti di sospensione
Belgio	6 203	452	7,3%	11 287	520	4,6%

Bulgaria	254 651	4 319	1,7%	65 752	1 485	2,3%
Repubblica ceca	81 711	402	0,5%	51 945	105	0,2%
Danimarca	1 748	432	24,7%	333	100	30,0%
Germania	989 524	13 628	1,4%	541 438	18 497	3,4%
Estonia	1 669	1 504	90,1%	20	9	45,0%
Irlanda	12 939	779	6,0%	0	0	N.A.
Grecia	14 922	202	1,4%	1 424	26	1,8%
Spagna	652 259	79 872	12,2%	70 991	3 408	4,8%
Francia*	460 918	77 327	16,7%	572 841	88 138	15,4%
Italia	10 153	4 533	44,6%	4 576	1 195	26,1%
Cipro	1 174	1 719	146,4%	0	0	N.A.
Lettonia	4 196	28	0,7%	1 711	19	1,1%
Lituania	64 531	625	1,0%	15 329	308	2,0%
Lussemburgo	125	8	6,4%	584	23	3,9%
Ungheria	164 307	2 955	1,8%	52 197	2 696	5,2%
Malta	3 968	1 931	48,7%	44	6	13,6%
Paesi Bassi	4 373	51	1,2%	4 256	56	1,3%
Austria	23 416	13 078	55,9%	23 932	14 045	58,7%
Polonia	420 147	28 697	6,8%	74 007	1 043	1,4%
Portogallo	602	11	1,8%	29	0	0,0%
Romania	7 404	326	4,4%	516	16	3,1%
Slovenia	3 948	386	9,8%	1 165	91	7,8%
Slovacchia	11 135	4 738	42,6%	5 076	1 416	27,9%
Finlandia	9 250	5 177	56,0%	1 902	663	34,9%
Svezia	46 059	37 917	82,3%	7 468	2 954	39,6%
Regno Unito	174 678	37 310	21,4%	118 160	42 973	36,4%
Totale	3 455 127	319 420	9,2%	2 743 970	286 642	10,4%

* La Francia non ha trasmesso dati sulle categorie di rimorchi O3, O4.

5.3. Tipi di difetti e dati per Stato membro

Nell'allegato I è indicata la percentuale di difetti constatati sui veicoli durante i controlli effettuati dallo stesso Stato membro.

I difetti constatati con maggior frequenza durante i controlli riguardano la conformità alla normativa tecnica di:

- luci e impianto elettrico (20,9%);
- assi, ruote, pneumatici, sospensioni (20,6%);
- impianto freni (18,8%) e
- altre dotazioni tra cui tachigrafo e limitatore di velocità (17,4%).

Nelle diverse categorie di elementi da controllare emergono notevoli differenze in termini di percentuali di difetti riscontrati. Tali differenze potrebbero essere imputabili ai diversi metodi di controllo utilizzati dagli Stati membri e alla diversa importanza attribuita al controllo di determinati elementi. Quando diventerà di applicazione, la direttiva 2014/47/UE introdurrà una maggiore armonizzazione dei metodi di controllo, della valutazione dei difetti e dell'impiego di apparecchiature di controllo per l'esecuzione di controlli tecnici su strada più approfonditi.

Da un raffronto con i dati riferiti al periodo precedente emerge una notevole diminuzione dei difetti riscontrati a livello di **luci e impianto elettrico (dal 47% al 20,9%)**. A un esame più attento dei dati emergono tuttavia alcuni aspetti particolari. Nel 47,3% dei controlli eseguiti in Svezia e nel 45,4% dei controlli effettuati in Portogallo sono stati constatati difetti a livello di luci e impianto elettrico. Nel periodo precedente le percentuali in questi Stati membri erano pressappoco le stesse (Svezia 49%, Portogallo 50,7%).

I difetti dell'**impianto freni** sono stati riscontrati più di frequente dalle autorità di Danimarca (46,7%), Regno Unito (34,3%) e Polonia (31,8%). In Grecia questi difetti sono stati riscontrati nell'1,6% dei veicoli controllati, in Estonia e Lussemburgo nel 2,9% dei casi; per contro in Spagna non sono stati rilevati difetti di questo tipo su nessuno dei veicoli controllati.

Per quanto riguarda i difetti relativi a **emissioni e perdite**, i quali, oltre all'incidenza sulla sicurezza stradale, possono anche avere un impatto sull'ambiente, la percentuale di casi in cui sono stati constatati questi difetti, che era diminuita dal 4,1% all'1,0% nell'arco del periodo precedente (-3,1%), è risalita al 4,2% (+3,2%). Questo tipo di difetti è stato riscontrato con maggiore frequenza in Lituania (14,6%) e a Cipro (10,6%). Occorre ricordare che in questo periodo Cipro ha effettuato controlli soltanto su veicoli nazionali.

Nell'allegato I sono riportati altri risultati dei controlli e i difetti constatati dallo Stato membro che ha effettuato i controlli.

I dati trasmessi dagli Stati membri in relazione al numero di controlli effettuati su veicoli immatricolati in paesi esterni all'UE non sono ancora sufficienti per formulare conclusioni significative sulla loro idoneità tecnica.

Nell'allegato IV della presente relazione è riportato il quadro d'insieme del numero di veicoli controllati negli Stati membri ripartiti per paese di immatricolazione, nonché la percentuale di provvedimenti di sospensione emessi.

5.4. Veicoli oggetto di un provvedimento di sospensione, ripartiti per categoria di veicolo e per Stato membro di immatricolazione

Nell'allegato II è illustrata la frequenza con cui, durante i controlli sui veicoli provenienti da un determinato Stato membro, sono stati constatati difetti che hanno determinato un provvedimento di sospensione. Per quanto riguarda la ripartizione dei veicoli per categoria, i provvedimenti di sospensione hanno interessato più di frequente gli autocarri pesanti (categoria N3) (13,6% sul totale dei controlli). La minore percentuale di veicoli difettosi è quella dei rimorchi appartenenti alla categoria O3 (6,8%). È opportuno sottolineare che nel 22,2% dei casi i veicoli appartenenti alla categoria "altri" (non meglio precisata) presentavano difetti gravi che hanno reso necessario un provvedimento di sospensione. I veicoli controllati nell'ambito di questa categoria sono generalmente veicoli agricoli, rimorchi leggeri (O1, O2) o furgoni leggeri (N1). La direttiva 2014/47/UE renderà obbligatorio il controllo dei trattori "ad alta velocità" (T5) nei casi in cui tali veicoli siano utilizzati principalmente sulle strade pubbliche per il trasporto commerciale di merci.

Il numero totale di provvedimenti di sospensione per Stato membro indica che i difetti gravi sono stati constatati con maggiore frequenza sui veicoli svedesi (80,9%) e finlandesi (53,2%) e solo raramente sui veicoli greci (2,2%) e lettoni (2,8%). Occorre tuttavia tenere presente che dei 47 046 controlli effettuati sui veicoli svedesi, 46 059 (97,9%) sono stati eseguiti dalle autorità svedesi, mentre dei 10 573 controlli sui veicoli finlandesi 9 520 (90%) sono stati eseguiti sul territorio finlandese. Per contro in tutta l'Europa sono stati controllati 29 360 veicoli greci, di cui il 50,8% (14 922) è stato sottoposto a controlli in Grecia, mentre nel caso della Lettonia i controlli su veicoli lettoni sono stati effettuati, nell'80% dei casi, da altri Stati membri (20 955 veicoli controllati, di cui 4 196 controllati dalle autorità lettoni).

Da un lato i dati riportati nell'allegato II interpretati alla luce dei dati della tabella 4 indicano quali veicoli degli Stati membri sono utilizzati e pertanto controllati più frequentemente in altri Stati membri. Dall'altro lato la percentuale particolarmente elevata di veicoli nazionali oggetto di un provvedimento di sospensione potrebbe dipendere dai diversi metodi di controllo utilizzati e dalla diversa valutazione dei difetti. A tale proposito la direttiva 2014/47/UE introdurrà una maggiore armonizzazione per quanto riguarda non soltanto i metodi di controllo ma anche la valutazione dei difetti e l'utilizzo delle apparecchiature di controllo per l'esecuzione di controlli tecnici più approfonditi.

Nell'allegato II sono fornite maggiori informazioni per categoria di veicolo e per Stato membro di immatricolazione. L'allegato III contiene i dati per categoria di veicolo e per Stato membro in cui è stato eseguito il controllo.

6. TIPI DI SANZIONE

La direttiva non stabilisce un regime di sanzioni in funzione delle infrazioni constatate. Le sanzioni devono essere stabilite dagli Stati membri senza discriminazioni fondate sulla nazionalità del conducente o sul paese in cui il veicolo è immatricolato o messo in circolazione.

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 riscontrati.

I difetti gravi riscontrati su veicoli commerciali appartenenti a non residenti, in particolare quelli che hanno dato luogo alla sospensione dell'uso dei veicoli, devono essere comunicati alle autorità competenti dello Stato membro di immatricolazione.

Le autorità competenti dello Stato membro in cui sia stato riscontrato un difetto grave 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. Tuttavia non è obbligatorio riportare tali casi nelle relazioni.

7. SINTESI DELLE CONCLUSIONI

Il rispetto degli obblighi di rendicontazione da parte degli Stati membri è migliorato, sebbene in molti casi non sia stato rispettato il termine ultimo per la trasmissione dei dati nonostante la lettera d'informazione inviata dalla Commissione all'inizio del mese di marzo 2015. In alcuni casi la relazione è stata fornita soltanto a seguito di contatti tra la Commissione e le autorità dello Stato membro interessato. Nella maggioranza dei casi gli Stati membri hanno utilizzato il formato elettronico standardizzato raccomandato dalla Commissione per la trasmissione delle relazioni. Nel caso della Francia e della Germania è stato chiarito che le relazioni non sono state trasmesse in quanto gli Stati membri non avevano ottemperato pienamente alla direttiva.

La presente relazione relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione europea consente di formulare diverse conclusioni.

Nel periodo 2013-2014 si è registrato un cambiamento di rilievo, giacché il numero dei controlli è **diminuito del 31,5%** rispetto al periodo precedente (**2 561 820 controlli in meno**). Questo dato potrebbe essere frutto di una selezione più efficiente dei veicoli probabilmente difettosi o di una minore disponibilità di risorse destinate ai controlli su strada negli Stati membri.

Anche la quota di veicoli nazionali sul totale dei veicoli controllati varia notevolmente tra gli Stati membri. Sarebbe dunque necessario intensificare gli sforzi per garantire una composizione più equilibrata dei controlli. In Belgio e in Lussemburgo, ad esempio, i veicoli nazionali sottoposti a controllo sono stati meno del 40%, mentre in altri Stati membri di transito la ripartizione è più equilibrata.

La proporzione di veicoli oggetto di un provvedimento di sospensione rispetto al totale dei veicoli controllati varia notevolmente: 0,4% nella Repubblica ceca, 0,8% in Lettonia, oltre l'89,6% in Estonia e 76,4% in Svezia. I dati trasmessi indicano che l'efficienza dei controlli tecnici su strada può essere incrementata attraverso controlli più mirati, che peraltro possono

evitare un dispendio di tempo per i trasportatori e ridurre gli oneri amministrativi sia per le autorità sia per i trasportatori stessi. Dal 2018 la nuova direttiva 2014/47/UE relativa ai controlli tecnici su strada impone agli Stati membri di adeguare i loro sistemi di controllo adottando un approccio più mirato rispetto agli attuali controlli a campione.

I difetti riscontrati con maggior frequenza in sede di controlli riguardano la conformità di luci, ruote, pneumatici e freni. Tuttavia si rilevano variazioni significative dell'incidenza di questi difetti da uno Stato membro all'altro. La Commissione europea invita gli Stati membri a prestare particolare attenzione alle categorie di difetti che continuano ad essere più problematiche e ad adattare di conseguenza i metodi di controllo applicati.