



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 29 maggio 2007 (30.05)
(OR. en)**

10119/07

TRANS 196

NOTA DI TRASMISSIONE

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

Data: 24 maggio 2007

Destinatario: Signor Javier SOLANA, Segretario Generale/Alto Rappresentante

Oggetto: Relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'applicazione da parte degli Stati membri della 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

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento della Commissione COM(2007) 270 definitivo.

All.: COM(2007) 270 definitivo



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 23.5.2007
COM(2007) 270 definitivo

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

**SULL'APPLICAZIONE DA PARTE DEGLI STATI MEMBRI
DELLA 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**

INDICE

1.	INTRODUZIONE.....	3
2.	DIRETTIVA 2000/30/CE.....	4
3.	DATI TRASMESSI DAGLI STATI MEMBRI	4
4.	TIPI DI INFRAZIONE	5
5.	DATI STATISTICI.....	6
6.	TIPI DI SANZIONE	12
7.	CONCLUSIONI.....	13

1. INTRODUZIONE

La legislazione europea prevede una serie di misure per assicurare che i veicoli commerciali in circolazione sulle strade europee siano in buono stato, ai fini della sicurezza stradale, della protezione dell'ambiente e del rispetto di eque condizioni di concorrenza. Tali misure riguardano:

- le norme di accesso alla professione, che richiedono ai trasportatori una capacità finanziaria sufficiente per effettuare la corretta manutenzione dei veicoli (direttiva 96/26/CE¹);
- i controlli tecnici periodici dei veicoli, effettuati negli Stati membri a scadenze fisse, in base a una frequenza minima stabilita a livello europeo, per i veicoli immatricolati nel loro territorio (direttiva 96/96/CE²);
- i controlli tecnici su strada, oggetto della presente relazione, che permettono di assicurare che i veicoli commerciali possano essere utilizzati soltanto se sono sottoposti a manutenzione in modo da garantire un livello elevato di conformità alla regolamentazione tecnica (direttiva 2000/30/CE³).

A norma della direttiva 2000/30/CE, gli Stati membri sono tenuti ad attuare le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi ad essa entro il 10 agosto 2002.

Ai sensi dell'articolo 6 della direttiva summenzionata, ogni due anni gli Stati membri sono tenuti a comunicare alla Commissione i dati che hanno raccolto nei due anni precedenti sul numero di veicoli commerciali controllati, classificati secondo le sette categorie di veicoli commerciali definite nella direttiva e per paese d'immatricolazione, nonché sui punti controllati e i difetti riscontrati. La direttiva elenca dodici punti che possono essere controllati in occasione dei controlli su strada. Nelle relazioni di ispezione devono essere menzionate la non conformità dei punti controllati e l'eventuale sospensione dell'uso dei veicoli che presentano difetti gravi. Ai sensi dell'articolo 11, sulla base dei dati ricevuti dagli Stati membri la Commissione presenta al Consiglio una relazione sull'applicazione della direttiva corredata di una sintesi dei risultati ottenuti.

La presente relazione della Commissione - la prima sull'applicazione della direttiva 2000/30/CE negli Stati membri - riguarda il biennio 2003-2004. I dati raccolti dagli Stati membri relativi a questo periodo dovevano essere trasmessi alla Commissione entro il 31 marzo 2005.

¹ Direttiva 96/26/CE del Consiglio, del 29 aprile 1996, riguardante l'accesso alla professione di trasportatore su strada di merci e di viaggiatori, nonché il riconoscimento reciproco di diplomi, certificati e altri titoli allo scopo di favorire l'esercizio della libertà di stabilimento di detti trasportatori nel settore dei trasporti nazionali ed internazionali. *GU L 124 del 23.5.1996*, pag. 1.

² Direttiva 96/96/CE del Consiglio del 20 dicembre 1996 concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative al controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi; *GU L 46 del 17.2.1997*, pagg. 1 – 19.

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*, pagg. 1 – 8.

Entro tale data soltanto tre Stati membri avevano fornito le informazioni richieste. Per ottenere un quadro della situazione il più possibile completo, dalla fine di marzo 2005 la Commissione ha inviato diversi solleciti per ottenere il massimo numero di dati statistici. Alla fine del 2005 nove Stati membri avevano trasmesso informazioni sull'attuazione della direttiva 2000/30/CE. A seguito di un ultimo sollecito, inviato all'inizio di aprile 2006, alla fine di giugno 2006 il numero di Stati membri che hanno risposto è salito a diciassette.

La Commissione ritiene che la presente relazione, basata sulle risposte di diciassette Stati membri, permetta di effettuare una prima analisi globale che giustifica i tempi necessari per ottenere le informazioni richieste.

2. DIRETTIVA 2000/30/CE

La direttiva 2000/30/CE, modificata⁴, definisce determinate condizioni per la realizzazione dei controlli tecnici su strada sui veicoli commerciali che circolano sul territorio della Comunità.

Per “controllo tecnico su strada” si intende un controllo di natura tecnica non annunciato dalle autorità, e quindi imprevisto, di un veicolo commerciale che circola nel territorio di uno Stato membro, effettuato sulla strada pubblica dalle autorità o sotto la sorveglianza di queste ultime.

I controlli tecnici su strada devono essere effettuati senza discriminazioni fondate sulla nazionalità del conducente o sullo Stato in cui il veicolo commerciale è immatricolato o messo in circolazione 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 tecnici su strada può essere adottato un approccio mirato, identificando con particolare attenzione i veicoli che presentano un rischio maggiore di un livello insufficiente di manutenzione.

Se le condizioni del veicolo commerciale possono rappresentare un rischio per la sicurezza tale da giustificare un esame più approfondito, il veicolo in questione può essere sottoposto a un controllo più rigoroso presso un centro di prova situato in prossimità. L'uso di un veicolo che presenta gravi difetti può essere sospeso fintantoché non sono stati rimossi i gravi difetti riscontrati se il veicolo rappresenta un rischio considerevole per la sicurezza stradale.

3. DATI TRASMESSI DAGLI STATI MEMBRI

La situazione riguardante la comunicazione dei dati relativi al biennio 2003-2004 da parte degli Stati membri alla Commissione è la seguente:

Stati membri che hanno trasmesso dati	Belgio, Repubblica ceca ¹ , Danimarca, Germania, Estonia, Grecia, Italia, Lettonia, Lussemburgo, Ungheria, Malta, Paesi Bassi, Austria, Slovenia, Slovacchia, Finlandia, Svezia, Regno Unito
---------------------------------------	---

⁴ Direttiva 2003/26/CE della Commissione, del 3 aprile 2003, che adegua al progresso tecnico la direttiva 2000/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativamente ai limitatori di velocità e alle emissioni di gas di scarico dei veicoli commerciali; *GU L 90 dell'8.4.2003, pagg. 37 – 40.*

Stati membri che non hanno trasmesso dati	Spagna, Francia, Irlanda, Cipro, Lituania ² , Polonia, Portogallo
---	---

¹ Dati non utilizzabili

² Deroga

4. TIPI DI INFRAZIONE

I punti che possono essere controllati su cui gli Stati membri devono trasmettere i dati statistici riguardano almeno gli aspetti di cui al punto 10) del modello di relazione individuale di cui all'allegato I della direttiva:

- (1) impianto di frenatura e suoi componenti;
- (2) impianto di scarico;
- (3) opacità dei fumi (diesel);
- (4) emissioni gassose [benzina, gas naturale o gas di petrolio liquefatto (GPL)];
- (5) sistema di sterzo;
- (6) luci e dispositivi di illuminazione e segnalazione;
- (7) ruote/pneumatici;
- (8) sospensione (presenza di difetti visibili);
- (9) telaio (presenza di difetti visibili);
- (10) tachigrafo (montaggio);
- (11) limitatore di velocità (montaggio);
- (12) perdita di carburante e/o olio.

5. DATI STATISTICI

Dati globali

Veicoli controllati

Il numero di veicoli immatricolati nell'Unione europea controllati nel biennio 2003-2004 varia sensibilmente da uno Stato all'altro (cfr. la tabella 1 qui di seguito).

Tabella 1: Stati membri classificati per numero decrescente di controlli tecnici su strada

Stato membro dichiarante	Numero di veicoli controllati immatricolati nell'UE		Traffico stradale 2003-2004 ² (in milioni di veicoli*km)	Rapporto veicoli controllati/traffico (x100)
	Totale	di cui autobus		
Germania	1 826 219	78 873	1 379 363	132
Ungheria	670 225	65 891	n.d.	n.d.
Regno Unito	221 875	34 255	988 933	22
Belgio ¹	104 621	6 211	187 634	56
Austria	53 942	4 814	160 708	34
Svezia	41 903	2.310	148 459	28
Finlandia	7 804	21	100 680	8
Slovacchia	4 853	20	n.d.	n.d.
Italia	2 633	1 082	n.d.	n.d.
Paesi Bassi	1 730	1	269 980	1
Estonia	1 705	144	n.d.	n.d.
Danimarca	1 485	13	95 880	2
Slovenia	1 313	182	29 625	4
Lituania	458	0	n.d.	n.d.
Grecia	306	n.d.	n.d.	n.d.
Malta	137	13	n.d.	n.d.
Lussemburgo	40	2	n.d.	n.d.

¹ Il Belgio effettua molti controlli lungo le strade, che tuttavia non sempre comprendono un controllo tecnico su strada, come illustrato di seguito.

² Fonte: International Road Traffic and Accident Database dell'OCSE.

n.d.: non disponibile.

Il numero di controlli tecnici su strada è proporzionale al volume del traffico stradale in ogni Stato membro, tranne che nel caso dei Paesi Bassi, che sono al 3° o 4° posto per volume di traffico stradale (il traffico stradale dell'Ungheria non è disponibile). Oltre ai Paesi Bassi, anche la Finlandia, la Danimarca e la Slovenia effettuano un numero relativamente limitato di controlli tecnici su strada rispetto al volume di traffico stradale registrato. Fra i sei Stati

membri che effettuano il maggior numero di controlli tecnici su strada, l'intensità dei controlli rispetto al volume di traffico stradale varia da 1 a 6.

La percentuale di autobus rispetto all'insieme dei veicoli controllati per ogni Stato membro è generalmente bassa. Supera il 10% soltanto in Slovenia (11,4%), Regno Unito (15,4%) e Italia (37,6%). Gli autobus rappresentano meno dell'1% del totale dei veicoli controllati per la Lettonia, i Paesi Bassi, la Finlandia, la Slovacchia e la Danimarca.

Immatricolazione dei veicoli controllati

Le percentuali dei veicoli controllati immatricolati in uno Stato membro rispetto al totale dei veicoli controllati in occasione di controlli tecnici su strada varia fortemente fra gli Stati membri (cfr. la tabella 2 qui di seguito).

Sei dei quattordici Stati membri per cui tutte le informazioni relative ai paesi di immatricolazione sono disponibili, controllano oltre l'80% dei veicoli immatricolati nel loro territorio. Mancano dati statistici globali per confrontare queste informazioni con il volume di traffico stradale osservato da ogni Stato membro in funzione del paese di immatricolazione dei veicoli.

Tabella 2: immatricolazione dei veicoli controllati

Stato membro dichiarante	Veicoli immatricolati nello Stato membro	Veicoli immatricolati nell'UE	Veicoli immatricolati al di fuori dell'UE	Totale	% di veicoli dello Stato membro
Belgio	54 356	50 265	7 358	111 979	48,54%
Danimarca	1 398	87	7	1 492	93,70%
Germania	1 414 943	411 276	226 046	2 052 265	68,95%
Estonia	1 235	470	n.d.	n.d.	n.d.
Grecia	299	7	286	592	50,51%
Italia	2 337	296	247	2 880	81,15%
Lettonia	349	109	99	557	62,66%
Lussemburgo	14	26	0	40	35,00%
Ungheria	653 041	17 184	n.d.	n.d.	n.d.
Malta	137	0	0	137	100,00%
Paesi Bassi	1 607	123	6	1 736	92,57%
Austria	35 319	18 623	11 701	65 643	53,80%
Slovenia	1 140	173	285	1 598	71,34%
Slovacchia	3 972	881	85	4 938	80,44%
Finlandia	6 993	811	2 234	10 038	69,67%
Svezia	34 702	7 201	1 016	42 919	80,85%
Regno Unito	211 822	10 053	n.d.	n.d.	n.d.

Veicoli non conformi

Le informazioni trasmesse dagli Stati membri alla Commissione dimostrano che la percentuale di veicoli giudicati non conformi ai requisiti della direttiva 2000/30/CE rispetto al totale dei veicoli controllati immatricolati nell'Unione europea varia sensibilmente da uno Stato membro e l'altro e oscilla da un massimo del 72,1% per la Danimarca ad appena il 2,6% per il Belgio (cfr. la tabella 3 qui di seguito).

Tabella 3: percentuale di veicoli non conformi rispetto al totale dei veicoli controllati

Stato membro dichiarante	Veicoli immatricolati nell'UE (compreso lo Stato membro dichiarante)		Veicoli immatricolati nello Stato membro dichiarante	
	Veicoli controllati	% di veicoli non conformi	Veicoli controllati	% di veicoli non conformi
Danimarca	1 485	72,1%	1 398	73,0%
Malta	137	65,0%	137	65,0%
Svezia	41 903	46,9%	34 702	47,6%
Regno Unito	221 875	36,9%	211 822	35,5%
Estonia	1 705	11,9%	1 235	n.d.
Slovenia	1 313	11,0%	1 140	9,8%
Ungheria	670 225	10,4%	653 041	10,6%
Germania	1 826 219	10,3%	1 414 943	10,1%
Lussemburgo	40	10,0%	14	n.d.
Lettonia	458	8,5%	349	10,6%
Belgio	104 621	2,6%	54 356	4,9%
Austria	53 942	n.d.	35 319	n.d.
Finlandia	7 804	n.d.	6 993	n.d.
Slovacchia	4 853	n.d.	3 972	n.d.
Italia	2 633	n.d.	2 337	n.d.
Paesi Bassi	1 730	n.d.	1 607	n.d.
Grecia	306	n.d.	299	n.d.

n.d.: non disponibile.

Tali differenze possono rispecchiare l'importanza relativa che ogni Stato membro attribuisce ai controlli tecnici rispetto agli altri controlli effettuati lungo le strade e riguardanti altri aspetti del trasporto stradale. Per esempio, la relazione trasmessa dal Belgio non riguarda solo i controlli tecnici su strada ma include anche i controlli effettuati lungo le strade: in generale, la relazione stabilisce una distinzione fra i controlli riguardanti la regolamentazione sociale, i

trasporti eccezionali, i trasporti di merci pericolose, l'eurobollo e altri controlli. Di solito, i controlli tecnici su strada non sono specificamente identificati e le relative informazioni non sono dettagliate.

Sei degli undici Stati membri che hanno fornito informazioni sul numero di veicoli non conformi e sul numero totale di veicoli controllati immatricolati nell'Unione europea registrano tassi di non conformità compresi fra l' 8,5% e l'11,9% (cfr. la tabella 3).

Si registrano percentuali elevate di veicoli non conformi in Danimarca (72,1%), a Malta (65,0%), in Svezia (46,9%) e nel Regno Unito (36,9%). Mentre la Danimarca e Malta controllano relativamente pochi veicoli, le statistiche sui controlli tecnici su strada trasmesse dalla Svezia e dal Regno Unito sono basate su un numero elevato di veicoli, rispettivamente 41 903 e 221 875 veicoli immatricolati nell'Unione europea. La percentuale relativamente elevata di veicoli giudicati non conformi rispetto al totale dei veicoli controllati potrebbe dipendere da una selezione mirata dei veicoli sottoposti a controlli tecnici su strada da parte di questi due Stati membri. Nel Regno Unito, per esempio, si applica un approccio basato sull'analisi dei rischi presentati dagli operatori, partendo da parametri che riflettono le relative prestazioni precedenti: questo metodo è dovuto anche alla preoccupazione che la sosta di un veicolo per un controllo tecnico su strada possa avere pesanti ripercussioni economiche, vista la diffusione del sistema di gestione globale della produzione basato sul concetto di "just in time".

Dati ripartiti per Stato membro

Generalmente i dati ripartiti per Stato membro relativi ai controlli tecnici su strada effettuati sui veicoli immatricolati negli altri Stati membri, ove disponibili, riguardano soltanto numeri esigui di veicoli e non permettono quindi di trarre conclusioni con valore statistico sulle condizioni medie dei veicoli che circolano al di fuori dei relativi paesi di immatricolazione. Le conclusioni che potrebbero essere tratte dai dati a livello nazionale sembrano in effetti contraddire studi più recenti e approfonditi⁵, secondo i quali i veicoli che circolano nel proprio paese di immatricolazione presentano condizioni tecniche meno soddisfacenti.

L'**Ungheria**, la **Svezia** e il **Regno Unito** forniscono dati statistici ripartiti per Stato membro di immatricolazione riguardanti un numero relativamente elevato di veicoli.

Per l'**Ungheria** (cfr. la tabella 4 qui di seguito), le percentuali della voce "*veicoli non conformi/veicoli controllati*" per Stato membro di immatricolazione sono generalmente inferiori alla percentuale corrispondente per i veicoli immatricolati in Ungheria (10,6%). Il numero di controlli su veicoli dell'UE non immatricolati in Ungheria (17 184) è tuttavia contenuto rispetto al totale dei controlli tecnici su strada dichiarati dalle autorità ungheresi (670 225).

Tabella 4: veicoli controllati dall'Ungheria

⁵ Lo studio pilota "*South East International Pilot*" – svolto nel 2005 e 2006 dalla *Vehicle and Operator Services Agency* e dalla *Highway Agency* – mostra che il 30,60% dei mezzi pesanti non britannici e il 42,79% dei rimorchi non britannici non sono conformi, mentre i tassi di non conformità sono rispettivamente del 24,60% e del 30,10% per i mezzi pesanti e i rimorchi britannici.

Stato membro di immatricolazione	Veicoli controllati	Veicoli non conformi	Percentuale veicoli non conformi / veicoli controllati
Belgio	34	0	0,0%
Repubblica ceca	1 272	13	1,0%
Danimarca	167	0	0,0%
Germania	634	4	0,6%
Estonia	317	7	2,2%
Grecia	27	1	3,7%
Spagna	41	0	0%
Francia	13	0	0%
Irlanda	0	n.a.	n.a.
Italia	162	5	3,1%
Cipro	0	n.a.	n.a.
Lettonia	246	6	2,4%
Lituania	225	4	1,8%
Lussemburgo	31	0	0%
Ungheria	653 041	69 438	10,6%
Malta	0	n.a.	n.a.
Paesi Bassi	1 202	7	0,6%
Austria	122	0	0,0%
Polonia	2 010	13	0,6%
Portogallo	36	0	0,0%
Slovenia	4 565	13	0,3%
Slovacchia	5 979	25	0,4%
Finlandia	21	0	0,0%
Svezia	79	0	0,0%
Regno Unito	1	0	0,0%
Totale UE	670 225	69 536	10,4%

n.a.:non applicabile.

Per la **Svezia** (cfr. la tabella 5), le percentuali della voce “*veicoli non conformi/veicoli controllati*” ripartiti per Stato membro variano fra il 24,2% per i veicoli immatricolati in Austria (95 veicoli controllati) e il 91,7% per l’Irlanda (12 veicoli controllati). La percentuale dei veicoli immatricolati in Svezia è del 47,6%. Tuttavia, generalmente i dati per Stato membro di immatricolazione si basano su un numero esiguo di veicoli controllati e quindi non permettono di trarre conclusioni con valore statistico. Occorre segnalare, a fronte di un numero relativamente elevato di veicoli controllati, l’elevata percentuale di veicoli giudicati non conformi dalle autorità svedesi fra quelli immatricolati in Polonia, Lettonia, Estonia e Lituania.

Tabella 5: veicoli controllati dalla Svezia

Stato membro di immatricolazione	Veicoli controllati	Veicoli non conformi	Percentuale veicoli non conformi / veicoli controllati
Belgio	94	48	51,1%
Repubblica ceca	55	17	30,9%
Danimarca	1 536	536	34,9%
Germania	587	208	35,4%
Estonia	285	159	55,8%
Grecia	6	2	33,3%
Spagna	50	22	44,0%
Francia	26	7	26,9%
Irlanda	12	11	91,7
Italia	28	15	53,6%
Cipro	0	n.a.	n.a.
Lettonia	186	106	57,0%
Lituania	373	203	54,4%
Lussemburgo	1	0	0,0%
Ungheria	34	14	41,2%
Malta	0	n.a.	n.a.
Paesi Bassi	558	230	41,2%
Austria	95	23	24,2%
Polonia	1 281	766	59,8%
Portogallo	16	4	25,0%
Slovenia	38	25	65,8%
Slovacchia	18	13	72,2%
Finlandia	1 865	700	37,5%
Svezia	34 702	16 514	47,6%
Regno Unito	57	31	54,4%
Totale UE	41 903	19 654	46,9%

n.a.: non applicabile.

Quanto al totale dei veicoli controllati nel **Regno Unito** e immatricolati in un altro Stato membro (cfr. la tabella 6), le percentuali indicanti i veicoli non conformi e i veicoli non autorizzati a circolare sono sempre superiori alle percentuali corrispondenti relative ai veicoli immatricolati nel Regno Unito (rispettivamente 35,5% e 27,5%). Questo vale soprattutto, rispetto a un numero relativamente elevato di veicoli controllati nel Regno Unito, per i veicoli immatricolati in Portogallo, Spagna, Irlanda, Italia, Belgio, Repubblica ceca, Polonia e Francia.

Tabella 6: veicoli controllati dal Regno Unito

Stato membro di immatricolazione	Veicoli controllati	Veicoli non conformi	Percentual e veicoli non conformi / veicoli controllati	Veicoli non autorizzati a circolare	Percentual e veicoli non autorizzati a circolare/ veicoli controllati
Belgio	699	521	74,5%	428	61,2%
Repubblica ceca	181	128	70,7%	105	58,0%
Danimarca	60	23	38,3%	22	36,7%
Germania	797	324	40,7%	287	36,0%
Estonia	26	16	61,5%	10	38,5%
Grecia	34	29	85,3%	24	70,6%
Spagna	476	405	85,1%	341	71,6%
Francia	885	446	50,4%	398	45,0%
Irlanda	3 480	2 894	83,2	2 250	64,7%
Italia	448	355	79,2%	301	67,2%
Cipro	2	2	100,0%	2	100,0%
Lettonia	18	11	61,1%	10	55,6%
Lituania	87	59	67,8%	46	52,9%
Lussemburgo	75	32	42,7%	29	38,7%
Ungheria	134	51	38,1%	46	34,3%
Malta	6	6	100,0%	6	100,0%
Paesi Bassi	1 750	891	50,9%	712	40,7%
Austria	172	70	40,7%	64	37,2%
Polonia	397	258	65,0%	210	52,9%
Portogallo	193	172	89,1%	132	68,4%
Slovenia	51	30	58,8%	25	49,0%
Slovacchia	65	40	61,5%	33	50,8%
Finlandia	0	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.%
Svezia	17	11	64,7%	6	35,3%
Regno Unito	211 822	75 151	35,5%	58 229	27,5%
Totale UE	221 875	81 925	36,9%	63 716	28,7%

n.a.: non applicabile.

6. TIPI DI SANZIONE

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

La direttiva 2000/30/CE autorizza l'autorità o l'ispettore che effettua il controllo tecnico su strada a sospendere l'uso di un veicolo fintantoché non sono stati rimossi i difetti gravi individuati qualora sia evidente che tale veicolo rappresenta un rischio considerevole per i suoi occupanti o per gli altri utenti della rete stradale.

I difetti gravi di veicoli commerciali appartenenti a non residenti, in particolare quelli che hanno dato luogo alla sospensione del suo uso, devono essere denunciati alle autorità competenti dello Stato membro in cui sono immatricolati.

Le autorità competenti dello Stato membro in cui sia stato riscontrato un difetto grave in un veicolo commerciale appartenente a un non residente possono chiedere alle autorità competenti dello Stato membro in cui è immatricolato di adottare opportuni provvedimenti nei confronti dei trasgressori, per esempio sottoponendo il veicolo a un nuovo controllo tecnico.

7. CONCLUSIONI

1. La maggior parte degli Stati membri non rispetta gli obblighi in materia di trasmissione di dati statistici e informazioni previsti dalla direttiva 2000/30/CE:

- non tutti gli Stati membri trasmettono i dati;
- quando i dati sono trasmessi, non sono sufficientemente dettagliati e non consentono così una valutazione precisa dell'efficacia delle politiche comunitarie in materia di sicurezza stradale e protezione dell'ambiente.

Fin da subito la Commissione ha avviato una serie di procedure di infrazione per il mancato rispetto degli obblighi imposti dalla direttiva 2000/30/CE nei confronti degli Stati membri che non hanno comunicato i dati richiesti o che li hanno trasmessi solo in parte (procedure di infrazione da 2007-2041 a 2007-2045).

2. La direttiva definisce il modello di relazione individuale di controllo tecnico su strada. L'esperienza maturata dimostra che il modello in questione, nella sua forma attuale, non consente un'agevole trasmissione informatizzata dei dati statistici alla Commissione. Visto che la direttiva non precisa il formato di trasmissione da utilizzare per i dati statistici, gli Stati membri trasmettono le informazioni nei formati più diversi, complicando così il consolidamento dei risultati.

In futuro sarebbe preferibile trasmettere i dati in un formato direttamente utilizzabile con gli strumenti informatici. È quindi necessario definire un formato comune per lo scambio dei dati. In base all'esperienza maturata durante questo primo esercizio, la Commissione potrebbe proporre un formato comune per la trasmissione dei dati statistici in formato elettronico.

Nonostante la direttiva imponga l'obbligo di trasmettere dati sufficientemente dettagliati (veicoli ripartiti per categoria e per paese di immatricolazione, dettagli sui punti controllati e difetti constatati sulla base dell'allegato I della direttiva 2000/30/EC), spesso le informazioni richieste sono trasmesse in forma così aggregata da impedire un'analisi precisa.

I servizi della Commissione potrebbero considerare la possibilità di convocare il "Comitato per l'adattamento al progresso tecnico" incaricato di fornire assistenza nell'applicazione della direttiva 2000/30/CE per ricercare soluzioni alle difficoltà incontrate dagli Stati membri nella raccolta, compilazione e trasmissione dei dati statistici relativi ai controlli tecnici su strada. Potrebbero essere prese in considerazione anche eventuali modifiche del modello di relazione

di controllo tecnico su strada riportato nell'allegato I della direttiva 2000/30/CE. Analizzando le informazioni trasmesse, non si riescono a spiegare le forti variazioni fra le percentuali di non conformità riscontrate fra gli Stati membri. Sarà opportuno cercare una spiegazione insieme agli Stati membri.

3. Molti Stati membri controllano essenzialmente i veicoli immatricolati nel loro territorio. La percentuale di veicoli non immatricolati nel territorio nazionale rispetto al totale dei veicoli controllati dagli Stati membri varia sensibilmente (cfr. la tabella 2). Occorre attirare l'attenzione degli Stati membri sul fatto che i controlli sui veicoli non immatricolati nel loro territorio contribuiscono a generalizzare le migliori pratiche. Tale percentuale dovrebbe quindi essere il più possibile elevata rispetto ai flussi stradali osservati.