

Bruxelles, 24 marzo 2020
(OR. en)

6990/20

TRANS 132

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	23 marzo 2020
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2020) 109 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 riferimento 2015-2016

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2020) 109 final.

All.: COM(2020) 109 final



Bruxelles, 23.3.2020
COM(2020) 109 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 2015-2016

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	7
5.1.	Volumi di controlli	7
5.2.	Origine dei veicoli ispezionati.....	9
5.3.	Volumi dei provvedimenti di sospensione	10
5.4.	Origine dei veicoli oggetto di un provvedimento di sospensione	12
5.5.	Veicoli oggetto di provvedimenti di sospensione, ripartiti per categoria di veicolo e per Stato membro di immatricolazione.....	14
5.6.	Tipi di difetti segnalati dagli Stati membri.....	15
6.	TIPI DI SANZIONE	16
7.	SINTESI DELLE CONCLUSIONI	17
7.1	Controlli	17
7.2	Provvedimenti di sospensione	17
7.3	Difetti	18

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, compresi i veicoli a motore e i loro rimorchi e semirimorchi, circolanti negli Stati membri sono soggetti a controlli tecnici su strada 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.

Nel quadro di un controllo tecnico su strada la direttiva 2000/30/CE stabilisce nove ambiti diversi soggetti a controllo (cfr. sezione 4 in appresso). 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

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).

effettuato un controllo di un veicolo, eventuali difetti individuati devono essere documentati in una relazione di controllo consegnata al conducente.

Nel 2014, nel contesto del pacchetto "controllo tecnico", 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 (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

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 porteranno all'attribuzione alle imprese di un fattore di rischio più elevato. Le autorità competenti degli Stati membri possono quindi utilizzare queste informazioni per sottoporre a controlli più frequenti le imprese che presentano un fattore di rischio elevato.

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.

La direttiva 2000/30/CE modificata⁷, che è rimasta di applicazione fino al 19 maggio 2018, definiva determinate condizioni per la realizzazione dei controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali che circolavano 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 sesta relazione sull'applicazione della direttiva 2000/30/CE negli Stati membri e riguarda gli anni civili 2015 e 2016. Il termine imposto agli Stati membri per la presentazione dei propri dati alla Commissione per tale periodo di riferimento era il 31 marzo 2017.

Al fine di facilitare l'obbligo di rendicontazione e in linea con la prassi precedente, all'inizio di gennaio 2017 la Commissione ha inviato una lettera di informazione agli Stati membri. Tale lettera era accompagnata da un modello (sviluppato congiuntamente da esperti della Commissione e degli Stati membri) che gli Stati membri sono stati incoraggiati a utilizzare per la presentazione delle loro relazioni.

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).

All'inizio di marzo 2017 è stata emessa una comunicazione di sollecito che informava gli Stati membri dell'imminente scadenza del termine per la presentazione delle loro dichiarazioni. Tutti gli Stati membri hanno utilizzato il modello per inviare i propri dati per via elettronica, circostanza accolta con favore dato che ha semplificato il compito di raccolta dei dati.

Non tutti gli Stati membri hanno però rispettato il termine per la presentazione dei propri dati. Alcuni (Belgio, Finlandia, Francia e Repubblica ceca) hanno registrato un leggero ritardo nella presentazione, mentre altri (Malta e Paesi Bassi) hanno presentato i loro dati soltanto, rispettivamente, a gennaio e a marzo 2018.

Undici Stati membri, ossia Austria, Bulgaria, Croazia, Repubblica ceca, Germania, Danimarca, Estonia, Lussemburgo, Paesi Bassi, Polonia e Romania, hanno presentato dati anche in merito a veicoli immatricolati al di fuori dell'UE classificati per paese di immatricolazione; mentre altri due, ossia Belgio e Italia, hanno fornito dati totali per il numero di veicoli non UE ispezionati.

Cipro ha fornito dati concernenti soltanto i veicoli nazionali. L'Irlanda inizialmente aveva fatto lo stesso, ma successivamente ha presentato un insieme riveduto di dati che includeva i dettagli dei veicoli ispezionati, immatricolati in altri Stati membri.

Infine tredici Stati membri, ossia Austria, Bulgaria, Repubblica ceca, Danimarca, Grecia, Francia, Irlanda, Malta, Paesi Bassi, Portogallo, Romania, Slovacchia e Regno Unito, hanno fornito altresì 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 riorganizzazione o il decentramento delle competenze che hanno determinato periodi durante i quali non sono stati effettuati controlli, nonché restrizioni finanziarie che hanno portato a carenze di personale, a un numero limitato di controlli e ad 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 sottoposto ad un esame più approfondito presso un impianto apposito di controllo tecnico nelle vicinanze.

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 2015-2016 sono stati ispezionati 534 473 **veicoli in meno** rispetto al periodo 2013-2014, dato corrispondente a una **diminuzione del 9,6 %**. La tabella 1 che segue fornisce una ripartizione per Stato membro.

Nel periodo 2011-2012 sono stati ispezionati **8 145 984** veicoli, mentre nel periodo 2013-2014 sono stati effettuati **5 584 164 controlli** (ossia **2 561 820 controlli in meno**). Nel periodo 2015-2016 si può osservare un'ulteriore riduzione del 10 % circa, essendo stati effettuati **5 029 763** controlli.

Tabella 1: volumi di controlli - raffronto tra i periodi 2013-2014 e 2015-2016

Stato membro dichiarante (SM)	Veicoli ispezionati nel periodo 2013-2014	Veicoli ispezionati nel periodo 2015-2016	Differenza tra i periodi 2013-2014 e 2015-2016	% di differenza tra i periodi 2013-2014 e 2015-2016
Austria	48 884	42 438	-6 446	-13,2 %
Belgio	18 073	9 693	-8 380	-46,4 %

Bulgaria	321 325	250 516	-70 809	-22,0 %
Croazia	39 608	39 204	-404	-1,0 %
Cipro	1 174	6 214	5 040	429,3 %
Repubblica ceca	136 981	88 389	-48 592	-35,5 %
Danimarca	2 081	3 753	1 672	80,3 %
Estonia	1 689	2 768	1 079	63,9 %
Finlandia	11 152	8 390	-2 762	-24,8 %
Francia	1 053 692	996 892	-56 800	-5,4 %
Germania	1 600 728	1 620 465	19 737	1,2 %
Grecia	16 816	5 395	-11 421	-67,9 %
Ungheria	216 504	195 905	-20 599	-9,5 %
Irlanda	12 939	29 840	16 901	130,6 %
Italia	15 147	5 514	-9 633	-63,6 %
Lettonia	6 101	8 652	2 551	41,8 %
Lituania	79 860	70 586	-9 274	-11,6 %
Lussemburgo	726	398	-328	-45,2 %
Malta	4 012	6 943	2 931	73,1 %
Paesi Bassi	8 860	6 709	-2 151	-24,3 %
Polonia	888 111	627 384	-260 727	-29,4 %
Portogallo	631	1 522	891	141,2 %
Romania	8 135	13 144	5 009	61,6 %
Slovacchia	16 211	18 760	2 549	15,7 %
Slovenia	5 113	4 945	-168	-3,3 %
Spagna	723 250	654 392	-68 858	-9,5 %
Svezia	53 527	45 417	-8 110	-15,2 %
Regno Unito	292 838	265 535	-27 303	-9,3 %
Totali	5 584 164	5 029 763	-554 401	-9,9 %

Diciotto Stati membri hanno effettuato meno controlli durante il periodo 2015-2016 rispetto al periodo 2013-2014. In termini percentuali le riduzioni sono variate dall'1 % nel caso della Croazia al **68 % nel caso della Grecia**. Altri Stati membri che hanno registrato riduzioni significative sono stati l'Italia (64 %), il Belgio (46 %), il Lussemburgo (45 %) e la Repubblica ceca (35 %). Secondo le spiegazioni fornite dagli Stati membri, i motivi di tali riduzioni sono le restrizioni finanziarie e le carenze di risorse umane oppure la riorganizzazione delle competenze. Anche le modifiche della legislazione nazionale e delle procedure amministrative interne hanno influito sulle attività di applicazione.

Al contrario, dieci Stati membri hanno registrato aumenti del numero di controlli effettuati nel periodo 2015-2016. Gli aumenti in termini percentuali sono stati compresi tra l'1,2 % nel caso della Germania e il 122 % dell'Irlanda, il 141 % del Portogallo e il 429 % di Cipro. Per quanto concerne Cipro, tuttavia, è noto che il raffronto è avvenuto rispetto a valori di riferimento bassi in termini di rendimenti per il periodo di riferimento 2013-2014. Di conseguenza tale aumento percentuale è relativo. Nel caso dell'Irlanda, l'aumento è dovuto al fatto che le

autorità irlandesi hanno aumentato il numero di ispettori che effettuano controlli tecnici su strada.

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 e, di questi, tredici Stati membri hanno svolto controlli anche su veicoli immatricolati al di fuori dell'UE.

Alcuni aspetti importanti da sottolineare in considerazione dei dati riportati nella tabella 2 sono il fatto che il 62 % dei controlli effettuati durante il periodo 2015-2016 hanno riguardato veicoli nazionali, il 33 % veicoli immatricolati in un altro Stato membro e il 5 % veicoli immatricolati al di fuori dell'Unione.

Altri aspetti degni di nota sono il fatto che in Lussemburgo soltanto il 15,8 % dei controlli è stato svolto su veicoli nazionali e che, sebbene il 51 % dei veicoli ispezionati dalle autorità polacche fossero immatricolati in Polonia, tali autorità hanno condotto un numero doppio di controlli su veicoli immatricolati al di fuori dell'UE rispetto a quelli effettuati su veicoli immatricolati in altri Stati membri. La logica alla base di tali statistiche è presumibilmente legata all'ubicazione geografica di tali Stati membri.

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	18 672	22 188	1 578	42 438	44,0 %
Belgio	2 918	6 509	266	9 693	30,1 %
Bulgaria	209 717	40 016	783	250 516	83,7 %
Croazia	24 511	4 729	9 964	39 204	62,5 %
Cipro	6 214	0	0	6 214	100,0 %
Repubblica ceca	53 949	32 370	2 070	88 389	61,0 %
Danimarca	3 175	553	25	3 753	84,6 %
Estonia	2 581	92	95	2 768	93,2 %
Finlandia	6 646	1 744	0	8 390	79,2 %
Francia	369 857	627 035	0	996 892	37,1 %
Germania	1 055 997	525 616	38 852	1 620 465	65,2 %
Grecia	4 465	930	0	5 395	82,8 %
Ungheria	145 921	49 984	0	195 905	74,5 %
Irlanda	28 754	1 086	0	29 840	96,4 %
Italia	4 740	756	18	5 514	86,0 %
Lettonia	5 739	2 913	0	8 652	66,3 %
Lituania	56 237	14 349	0	70 586	79,7 %

Lussemburgo	63	311	24	398	15,8 %
Malta	6 924	19	0	6 943	99,7 %
Paesi Bassi	2 845	3 612	252	6 709	42,4 %
Polonia	317 270	100 168	209 946	627 384	50,6 %
Portogallo	1 435	87	0	1 522	94,3 %
Romania	12 018	768	358	13 144	91,4 %
Slovacchia	9 761	8 999	0	18 760	52,0 %
Slovenia	4 048	897	0	4 945	81,9 %
Spagna	592 537	61 855	0	654 392	90,5 %
Svezia	38 336	6 986	0	45 322	84,6 %
Regno Unito	130 661	134 874	0	265 535	49,2 %
Totali	3 115 991	1 649 446	264 231	5 029 667	62,0 %
Svizzera	39 813	20 034	4 492	64 339	61,9 %
Totali	3 155 804	1 669 480	268 423	5 094 017	62 %

5.3. Volumi dei provvedimenti di sospensione

Nel periodo 2015-2016 è stato vietato l'utilizzo di **60 112 veicoli in più** rispetto al periodo 2013-2014, dato corrispondente a un **aumento del 17,5 %**. La tabella 3 fornisce una ripartizione per ciascuno Stato membro. Considerando che allo stesso tempo il numero di veicoli controllati è diminuito del 9,6 % rispetto al periodo 2013-2014, ciò può indicare un approccio più mirato durante i controlli su strada nella maggior parte degli Stati membri oppure, in alcuni casi, l'applicazione di un sistema di controlli più rigoroso.

Tabella 3: provvedimenti di sospensione - raffronto tra i periodi 2013-2014 e 2015-2016

Stato membro dichiarante (SM)	Veicoli oggetto di un provvedimento di sospensione nel periodo 2013-2014	Veicoli oggetto di un provvedimento di sospensione nel periodo 2015-2016	Differenza tra i periodi 2013-2014 e 2015-2016	% di differenza tra i periodi 2013-2014 e 2015-2016
Austria	28 088	24 194	-3 894	-13,9 %
Belgio	997	691	-306	-30,7 %
Bulgaria	5 798	1 646	-4 152	-71,6 %
Croazia	1 643	2 548	905	55,1 %
Cipro	1 719	1 232	-487	-28,3 %
Repubblica ceca	514	375	-139	-27,0 %
Danimarca	532	1 192	660	124,1 %
Estonia	1 513	2 636	1 123	74,2 %
Finlandia	5 840	163	-5 677	-97,2 %
Francia	2 714	103 720	101 006	3 721,7 %
Germania	34 269	26 768	-7 501	-21,9 %
Grecia	252	71	-181	-71,8 %

Ungheria	5 651	8 388	2 737	48,4 %
Irlanda	779	1 909	1 130	145,1 %
Italia	6 090	2 923	-3 167	-52,0 %
Lettonia	45	61	16	35,6 %
Lituania	931	311	-620	-66,6 %
Lussemburgo	31	12	-19	-61,3 %
Malta	1 937	3 674	1 737	89,7 %
Paesi Bassi	111	172	61	55,0 %
Polonia	32 969	38 374	5 405	16,4 %
Portogallo	11	776	765	6 954,5 %
Romania	357	3 035	2 678	850 %
Slovacchia	6 123	5 955	-168	-2,7 %
Slovenia	477	109	-368	-77,1 %
Spagna	83 280	57 239	-26 041	-31,3 %
Svezia	40 871	42 087	1 216	3,0 %
Regno Unito	80 283	72 886	-7 397	-9,2 %
Totali	343 825	403 937	60 112	17,5 %

Durante il periodo di riferimento 2015-2016 dodici Stati membri hanno registrato un aumento del numero di provvedimenti di sospensione rispetto al periodo di riferimento 2013-2014. Gli aumenti percentuali sono stati compresi tra il 3 % nel caso della Svezia e circa il 6,955 % nel caso del Portogallo, sebbene per quest'ultimo il raffronto sia stato effettuato rispetto a parametri di riferimento bassi per il periodo 2013-2014, con soltanto 11 provvedimenti di sospensione. Altri Stati membri che hanno registrato aumenti significativi sono stati la Romania (850 %), la Danimarca (124 %) e Malta (90 %). L'eccezionale aumento del 3 722 % in Francia è dovuto al fatto che per il periodo 2013-2014 tale paese non aveva fornito dati sui rimorchi (categorie O3 e O4) e che la relazione del 2013-2014 non riguardava tutte le autorità coinvolte nelle attività di svolgimento di controlli su strada. Alcuni altri aumenti eccezionali possono essere imputati a modifiche della legislazione nazionale nonché alla metodologia di raccolta dei dati e di rendicontazione.

Confrontando tali aumenti con la corrispondente variazione dei volumi dei controlli per gli Stati membri interessati, fatta eccezione per la Francia (che ha registrato un calo del 3,6 %), Romania, Malta, Danimarca e Portogallo hanno registrato aumenti del volume dei controlli rispettivamente pari al 61,6 %, al 73,1 %, all'80,3 % e al 141 %.

Al contrario, sedici Stati membri hanno registrato una riduzione del numero di provvedimenti di sospensione registrati, che varia dal 2,7 % nel caso della Slovacchia al 97,2 % nel caso della Finlandia; quest'ultima riduzione è stata causata da errori nella metodologia di rendicontazione per il periodo 2013-2014. È interessante osservare che ciò ha comportato un aumento del volume dei controlli del 15,7 % nel caso della Slovacchia e una diminuzione del 24,8 % nel caso della Finlandia. Ancora una volta, ciò indicherebbe una modifica della politica dei controlli, associata a un possibile miglioramento della conformità tecnica dei veicoli.

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 da meno dell'1 % in Bulgaria, Lettonia, Lituania e Repubblica ceca a oltre il 50 % in Austria, Estonia, Italia, Malta, Portogallo e Svezia. L'Estonia ha registrato un tasso di provvedimenti di sospensione superiore al 90 % 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 al 7,9 %. Va osservato che nel caso della Svezia una revisione dei dati comunicati ha rivelato un errore nella metodologia di raccolta e rendicontazione dei dati che è persistito per un lasso di tempo più lungo, includendo i periodi 2013-2014 e 2015-2016.

Nel considerare le differenze nei tassi di provvedimenti di sospensione per i veicoli nazionali rispetto a quelli stranieri, sei Stati membri hanno presentato dati in base ai quali i veicoli stranieri soddisferebbero norme di conformità tecnica meno rigorose in ragione dei tassi di provvedimenti di sospensione più elevati relativi ai veicoli nazionali. Tali Stati membri che presentano una differenza dei tassi di provvedimenti di sospensione superiore al 10 % per i veicoli stranieri sono Slovacchia, Italia, Danimarca, Romania, Malta e Portogallo.

Al contrario, in due Stati membri (Regno Unito e Irlanda) il tasso di provvedimenti di sospensione relativo ai veicoli stranieri è stato superiore di oltre il 10 % rispetto a quello per i veicoli nazionali.

Il tasso medio di provvedimenti di sospensione per i veicoli dell'UE (esclusi quelli nazionali) nei 28 Stati membri è stato pari al 9,0 % e, ancora una volta, ciò rappresenta una leggera diminuzione rispetto al 10,4 % indicato per il periodo di riferimento 2013-2014.

Inoltre, dato che Cipro non ha fornito dati concernenti i controlli svolti su veicoli stranieri, non è stato possibile includerli nell'analisi. Una situazione analoga si è verificata anche per il periodo di riferimento 2013-2014, presumibilmente in ragione dell'ubicazione geografica del paese.

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

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 (%)
Austria	18 672	10 315	55,2 %	22 188	12 882	58,1 %
Belgio	2 918	269	9,2 %	6 509	404	6,2 %
Bulgaria	209 717	1 144	0,5 %	40 016	500	1,2 %
Croazia	24 511	1 655	6,8 %	4 729	301	6,4 %
Cipro	6 214	1 232	19,8 %	0	0	n.a.
Repubblica ceca	53 949	285	0,5 %	32 370	85	0,3 %
Danimarca	3 175	1 091	34,4 %	553	95	17,2 %
Estonia	2 581	2 465	95,5 %	92	79	85,9 %
Finlandia*	6 646	130	2,0 %	1 744	33	1,9 %

Francia	369 857	44 383	12,0 %	627 035	59 337	9,5 %
Germania	1 055 997	11 278	1,1 %	525 616	14 497	2,8 %
Grecia	4 465	55	1,2 %	930	16	1,7 %
Ungheria	145 921	6 884	4,7 %	49 984	1 504	3,0 %
Irlanda	28 754	1 716	6,0 %	1 086	193	17,8 %
Italia	4 740	2 616	55,2 %	756	297	39,3 %
Lettonia	5 739	32	0,6 %	2 913	29	1,0 %
Lituania	56 237	211	0,4 %	14 349	100	0,7 %
Lussemburgo	63	3	4,8 %	311	9	2,9 %
Malta	6 924	3 673	53,0 %	19	1	5,3 %
Paesi Bassi	2 845	41	1,4 %	3 612	127	3,5 %
Polonia	317 270	30 026	9,5 %	100 168	2 728	2,7 %
Portogallo	1 435	776	54,1 %	87	0	0,0 %
Romania	12 018	3 741	31,1 %	768	31	4,0 %
Slovacchia	9 761	3 667	37,6 %	8 999	2 288	25,4 %
Slovenia	4 048	53	1,3 %	897	56	6,2 %
Spagna	592 537	54 802	9,2 %	61 855	2 437	3,9 %
Svezia*	38 336	1 671	4,36 %	6 986	5 962	85,3 %
Regno Unito	130 661	28 735	22,0 %	134 874	44 151	32,7 %
Totali	3 116 086	247 403	7,9 %	1 649 446	148 142	9,0 %
Svizzera	39 813	1 825	4,6 %	20 034	1 733	8,7 %
Totali	3 155 899	249 228	7,9 %	1 669 480	149 875	9 %

Come accennato in precedenza, tredici Stati membri hanno anche presentato dati relativi ai controlli condotti su veicoli immatricolati in paesi extra UE. Ulteriori dettagli in merito sono inclusi nella tabella 5. Sono stati controllati 264 231 veicoli non UE e tali controlli hanno portato all'emissione di 8 392 provvedimenti di sospensione, corrispondenti a una **percentuale di provvedimenti di sospensione del 3,2 %**, rispetto a un tasso del 7,9 % per i veicoli nazionali e del 9,0 % per i veicoli UE (esclusi i veicoli nazionali). Fatta eccezione per Austria, Danimarca, Estonia, Italia e Romania, i tassi di provvedimenti di sospensione per i veicoli non immatricolati nell'UE rispecchiano in genere quelli relativi ai veicoli immatricolati nell'UE. Tali Stati membri hanno segnalato riduzioni del tasso di provvedimenti di sospensione rispettivamente pari al 5,1 %, al 6,8 %, all'11 %, al 16,4 % e al 10,8 % a favore dei veicoli immatricolati nell'UE.

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	1 578	997	63,2 %
Belgio	266	18	6,8 %
Bulgaria	783	2	0,3 %

Croazia	9 964	592	5,9 %
Cipro	0	0	n.a.
Repubblica ceca	2 070	5	0,2 %
Danimarca	25	6	24,0 %
Estonia	95	92	96,8 %
Finlandia	0	0	n.a.
Francia	0	0	n.a.
Germania	38 852	993	2,6 %
Grecia	0	0	n.a.
Ungheria	0	0	n.a.
Irlanda	0	0	n.a.
Italia	18	10	55,6 %
Lettonia	0	0	n.a.
Lituania	0	0	n.a.
Lussemburgo	24	0	0,0 %
Malta	0	0	n.a.
Paesi Bassi	252	4	1,6 %
Polonia	209 946	5 620	2,7 %
Portogallo	0	0	n.a.
Romania	358	53	14,8 %
Slovacchia	0	0	n.a.
Slovenia	0	0	n.a.
Spagna	0	0	n.a.
Svezia	0	0	n.a.
Regno Unito	0	0	n.a.
Totali	264 231	8 392	3,2 %
Svizzera	44 305	2 095	4,7 %
Totali	308 536	10 488	3,4 %

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 provvedimenti in tutti gli Stati membri è stato pari all'8,3 % e la categoria N3 (veicoli commerciali pesanti) è risultata essere il tipo di veicolo maggiormente soggetto a tali provvedimenti, con un tasso pari al 9,6 %.

I veicoli appartenenti alla categoria di veicoli non specificati "Altri" hanno registrato un tasso di provvedimenti di sospensione pari al 19,3 %. 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.

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

L'allegato 2 riporta i dettagli per categoria di veicolo e per Stato membro in cui è stato eseguito il controllo.

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 2015-2016.

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

- luci e impianti elettrici (23,0 %; 20,9 % nel periodo precedente);
- assi, ruote, pneumatici, sospensioni (21,8 %; 20,6 % nel periodo precedente);
- altre dotazioni, compreso il tachigrafo e i limitatori di velocità (15,5 %; 17,4 % nel periodo precedente); e
- impianto freni (13,9 %; 18,8 % nel periodo precedente).

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 l'86 % del totale dei difetti segnalati durante il periodo di riferimento, mentre i difetti in tale ambito hanno rappresentato soltanto lo 0,6 % 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, la diminuzione più significativa riguarda l'ambito oggetto di controllo "impianto freni", ossia difetti relativi alla frenata che hanno rappresentato il 13,9 % del totale registrato in tutti gli Stati membri; si tratta di un valore in calo rispetto al 20,7 % osservato per il periodo di riferimento precedente. I difetti relativi all'ambito "luci e impianto elettrico" continuano però ad essere quelli più comuni, registrando un aumento fino al 23 % (dal 20,4 % 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 cinque dei nove ambiti oggetto di controllo, ossia "identificazione", "impianto freni", "sterzo", "visibilità" ed "effetti nocivi tra cui emissioni e fuoriuscita di combustibile e/o olio", i tassi sono in calo. In effetti gli ambiti che hanno registrato lievi aumenti rispetto al periodo di riferimento precedente, ossia "luci e impianto elettrico", "assi, ruote, pneumatici,

sospensioni", "telaio ed elementi fissati al telaio" e "altre dotazioni, compreso il tachigrafo e i limitatori di velocità", hanno presentato tutti un aumento inferiore al 5 %.

Inoltre i difetti relativi all'ambito "impianto freni" sembrano essere riscontrati con maggiore frequenza nei controlli svolti dalle autorità del Regno Unito, della Lettonia e del Lussemburgo, dove si attestano rispettivamente al 33,6 %, al 33,5 % e al 29,6 % dei difetti totali. Al contrario, la Grecia non ha riscontrato difetti in questo ambito oggetto di controllo.

Per i difetti concernenti l'ambito "emissioni e perdite" che, oltre a costituire un pericolo per la sicurezza stradale, incidono anche sull'ambiente, dopo un aumento registrato nel periodo precedente, pari allo 0,9 % (dal 3,2 % al 4,1 %), si è verificato un calo dello 0,4 % (dal 4,1 % al 3,3 %), ossia i difetti relativi alle emissioni hanno rappresentato il 3,3 % del totale registrato durante il periodo.

Infine, come indicato nella tabella 2, tredici 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 il 5 % 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 2019⁸ 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/CE⁹. 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 2015-2016.

7.1 Controlli

Rispetto al periodo precedente, che mostrava già una diminuzione del 31,5 %, il numero di veicoli controllati è calato ulteriormente. Nel periodo 2015-2016 sono stati ispezionati 534 473 **veicoli in meno**, un dato corrispondente a una **diminuzione del 9,6 %**. Secondo le spiegazioni fornite dagli Stati membri, ciò sarebbe dovuto al risultato combinato di risorse ridotte, di attività di riorganizzazione, di modifiche della legislazione nazionale e dell'applicazione inefficace delle norme e, in alcuni casi, dell'introduzione di un approccio maggiormente mirato durante i controlli.

In ogni caso diciotto Stati membri hanno effettuato meno controlli, con riduzioni percentuali comprese tra l'1 % nel caso della Croazia e il 68 % nel caso della Grecia. Al contrario, dieci Stati membri hanno registrato aumenti del numero di controlli svolti con incrementi percentuali che oscillano dall'1,2 % nel caso della Danimarca al 429 % nel caso di Cipro.

Il 62 % dei controlli effettuati durante il periodo di riferimento hanno riguardato veicoli nazionali, il 33 % veicoli immatricolati in un altro Stato membro e il 5 % veicoli immatricolati al di fuori dell'Unione.

Continua a variare in misura rilevante anche la percentuale di veicoli nazionali ispezionati rispetto al totale sottoposto a controllo da ciascuno Stato membro, il che suggerisce che potrebbero essere necessari ulteriori sforzi per garantire un approccio più equilibrato. Ad esempio in Lussemburgo, in Belgio e in Francia i controlli sui veicoli nazionali hanno rappresentato meno del 40 % del numero totale, mentre la situazione in altri Stati membri di "transito" è più equilibrata.

7.2 Provvedimenti di sospensione

Rispetto al periodo precedente sono stati oggetto di provvedimenti di sospensione 60 112 **veicoli in più**, con un **aumento del 17,5 %**. Ciò indica l'inizio di una potenziale tendenza positiva e suggerirebbe l'avvio dell'attuazione di un approccio maggiormente mirato.

⁸ Articolo 26, paragrafo 1.

⁹ 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).

Tredici Stati membri hanno registrato un aumento del numero di provvedimenti di sospensione emessi, con aumenti che oscillavano dal 3 % nel caso della Svezia a circa il 7 000 % nel caso del Portogallo. Al contrario, quindici Stati membri hanno registrato una riduzione del numero di provvedimenti di sospensione emessi, con valori compresi tra il 2,7 % nel caso della Slovacchia e il 71,8 % della Grecia o il 71,6 % della Bulgaria.

In termini di origine dei veicoli oggetto di provvedimenti di sospensione, il tasso complessivo per i veicoli nazionali è stato pari al 7,9 %, rispetto al 9,0 % per i veicoli di altri Stati membri dell'UE e al 3,2 % per i veicoli immatricolati al di fuori dell'UE. Ciò suggerirebbe che le norme vengano in linea di massima applicate a tutti i veicoli dell'UE, indipendentemente dal paese di immatricolazione del veicolo. Il motivo per cui il tasso di provvedimenti di sospensione per i veicoli non UE è inferiore potrebbe essere 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.

Infine il tasso medio di provvedimenti di sospensione per i veicoli immatricolati nell'UE in tutti gli Stati membri è stato pari all'8,3 %. I veicoli di categoria N3 (veicoli commerciali pesanti) sono stati quelli maggiormente soggetti a tali provvedimenti, registrando un tasso pari al 9,6 %. I veicoli immatricolati a Malta sono stati quelli più frequentemente oggetto di provvedimenti di sospensione, con un tasso pari al 43,9 %. Al contrario, i veicoli immatricolati in Germania e in Bulgaria hanno registrato la frequenza minore di provvedimenti di sospensione, con tassi rispettivamente dell'1,5 % e del 3,7 %. Le differenze riscontrate in relazione a tali tassi di provvedimenti di sospensione potrebbero essere imputabili all'applicazione di metodi di controllo diversi ed a una categorizzazione diversa dei difetti tra gli Stati membri.

7.3 Difetti

I due tipi di difetti riscontrati con maggiore frequenza durante il 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 23 % e il 21,8 % dei difetti totali registrati. I difetti relativi all'ambito "impianto freni" hanno rappresentato il 13,9 % del totale registrato in tutti gli Stati membri, in calo rispetto al 20,7 % del periodo di riferimento precedente.

Tra gli Stati membri continuano tuttavia a sussistere differenze significative nei tassi di provvedimenti di sospensione per ambito oggetto di controllo. Ad esempio, i difetti riscontrati in Spagna in relazione all'ambito oggetto di controllo "altre dotazioni, compreso il tachigrafo e i limitatori di velocità" hanno rappresentato l'86 % del totale dei difetti registrati durante il periodo di riferimento, mentre i difetti in tale ambito hanno rappresentato soltanto lo 0,6 % del totale riscontrato nel Regno Unito. Ancora una volta, tale circostanza è molto probabilmente imputabile a metodi di controllo diversi applicati dagli Stati membri, nonché all'enfasi e all'attenzione dedicata dalle autorità a determinati difetti. 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.