



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 18 giugno 2013 (19.06)
(OR. en)**

10990/13

TRANS 326

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine: Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data: 24 maggio 2013
Destinatario: Uwe CORSEPIUS, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.: COM(2013) 303 final
Oggetto: Relazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo 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 - Periodo di dichiarazione 2009-2010

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento della Commissione COM(2013) 303 final.

All.: COM(2013) 303 final



Bruxelles, 24.5.2013
COM(2013) 303 final

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

**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**

Periodo di dichiarazione 2009-2010

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

**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**

Periodo di dichiarazione 2009-2010

INDICE

1.	INTRODUZIONE	4
2.	Direttiva 2000/30/CE	5
3.	DATI TRASMESSI DAGLI STATI MEMBRI	5
4.	OGGETTO DELL'ISPEZIONE	6
5.	DATI STATISTICI	7
5.1.	Numero complessivo di veicoli controllati e relativa origine	7
5.2.	Veicoli oggetto di un provvedimento di sospensione	9
5.3.	Tipi di difetti e dati per Stato membro	11
6.	TIPI DI SANZIONE	11
7.	CONCLUSIONI.....	12
	ALLEGATO I: DIFETTI RISCONTRATI PER ELEMENTO ISPEZIONATO.....	13
	ALLEGATO II: VEICOLI CONTROLLATI E TASSO DI DIVIETI COMMINATI PER STATO MEMBRO	14

1. INTRODUZIONE

La legislazione europea prevede una serie di misure intese ad 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:

- 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 a scadenze fisse sui veicoli immatricolati nel loro territorio, con una frequenza minima stabilita a livello europeo (direttiva 2009/40/CE²);
- controlli tecnici su strada, che sono oggetto della presente relazione, intesi ad assicurare che in qualsiasi momento i veicoli commerciali siano utilizzati soltanto se sottoposti a una manutenzione tale da garantire un livello elevato di conformità alla regolamentazione tecnica (direttiva 2000/30/CE³).
- A norma della direttiva 2000/30/CE i veicoli commerciali, e relativi rimorchi e semirimorchi, che circolano nei territori degli Stati membri, sono sottoposti a controlli tecnici su strada allo scopo di migliorare la sicurezza stradale e l'ambiente.

Ai sensi dell'articolo 6 della direttiva summenzionata, ogni due anni gli Stati membri sono tenuti a comunicare alla Commissione i dati raccolti per i due anni precedenti in relazione al numero di veicoli commerciali controllati, classificati secondo le sette categorie di veicoli commerciali definite nella direttiva e per paese d'immatricolazione, nonché agli elementi sottoposti a controllo e ai difetti riscontrati. La direttiva elenca 12 punti differenti (cfr. sezione 4) che possono essere sottoposti a controllo tecnico su strada. La mancata conformità ai requisiti di sicurezza stradale di uno qualsiasi degli elementi sottoposti a controllo può comportare il divieto di utilizzare il veicolo su strada. Gli eventuali difetti del veicolo ispezionato devono essere menzionati nelle relazioni di ispezione da consegnare al conducente del veicolo commerciale. La direttiva stabilisce che la Commissione presenti una relazione sull'applicazione della direttiva al Consiglio e al Parlamento europeo sulla base dei dati ricevuti dagli Stati membri, oltre a una sintesi dei risultati ottenuti.

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, pagg. 72-88.

² Direttiva 2009/40/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 maggio 2009, recante modifica della 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 141 del 6.6.2009, pagg. 12-29.

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.

La presente costituisce la terza relazione sull'applicazione della direttiva 2000/30/CE negli Stati membri ed è relativa al periodo 2009-2010. I dati raccolti dagli Stati membri in relazione a tale periodo dovevano essere comunicati alla Commissione al più tardi entro il 31 marzo 2011.

In tale data soltanto nove Stati membri avevano comunicato informazioni relative ai controlli tecnici su strada. A partire dalla fine di marzo 2011 la Commissione ha inviato diversi richiami allo scopo di acquisire il massimo numero di dati statistici e di essere in grado di presentare un quadro completo della situazione dei controlli tecnici su strada nell'intera Unione. Al termine del 2012 tutti i 27 Stati membri avevano finalmente trasmesso le informazioni richieste sull'applicazione della direttiva 2000/30/CE.

2. DIRETTIVA 2000/30/CE

La direttiva 2000/30/CE, e successive modifiche⁴, definisce determinate condizioni per la realizzazione dei controlli tecnici su strada sui veicoli commerciali che circolano nel territorio dell'Unione.

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 da parte delle autorità, o per il tramite di un altro organismo che opera per loro conto, è effettuato in generale sulle arterie pubbliche.

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 e tenuto 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, dedicando particolare attenzione a individuare i veicoli che presentano un rischio maggiore di un livello insufficiente di manutenzione.

Se le condizioni di un veicolo commerciale rappresentano 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. Se un veicolo commerciale con difetti pericolosi rappresenta un rischio per la sicurezza stradale, il suo uso può essere sospeso fintantoché non siano stati rimossi tali difetti.

3. DATI TRASMESSI DAGLI STATI MEMBRI

Per facilitare la comunicazione delle informazioni di cui all'articolo 6 della direttiva 2000/30/CE, la Commissione, di concerto con gli esperti degli Stati membri, ha messo a punto un modello di relazione standardizzato. La maggior parte delle relazioni degli Stati membri ha seguito il modello raccomandato, anche nel caso delle tabelle stampate. L'uso del modello standardizzato di relazione favorisce notevolmente la raccolta dei dati, benché il suo uso non sia obbligatorio.

Tutti gli Stati membri hanno trasmesso i dati relativi al periodo 2009-2010. I dati, tuttavia, non sono stati trasmessi entro i tempi previsti. Un anno dopo la scadenza del

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.

termine del 31 marzo 2011, cinque Stati membri (Cipro, Francia, Portogallo, Svezia e Spagna) non avevano ancora trasmesso i dati relativi al numero di veicoli sottoposti a controllo ripartiti per categoria e paese di immatricolazione, come pure i dati sugli elementi sottoposti a controllo e i difetti riscontrati. Tuttavia, dopo l'avvio di procedure di pre-infrazione, i cinque Stati membri in parola hanno finalmente trasmesso i dati richiesti.

La tabella 1 fornisce un quadro d'insieme sull'utilizzo da parte degli Stati membri del modello standardizzato raccomandato.

Tabella 1: Quadro d'insieme sulla comunicazione dei dati

Stati membri che hanno utilizzato il modello standardizzato	Austria, Belgio ¹ , Cipro ^{6,7} , Danimarca ¹ , Estonia ¹ , Finlandia ⁵ , Grecia, Irlanda ^{1,2} , Lituania ⁵ , Lussemburgo ¹ , Malta ^{1,6} , Paesi Bassi ¹ , Portogallo ¹ , Romania ¹ , Slovacchia ¹ , Svezia ¹ , Regno Unito ¹ , Ungheria ¹ .
Stati membri che non hanno utilizzato il modello standardizzato	Bulgaria ^{1,4} , Repubblica ceca, Germania ^{6,7} , Italia ^{4,6,7} , Spagna ^{1,2,3} , Francia ^{1,2,3,4} , Lettonia ^{4,5,6} , Polonia ^{5,6} , Slovenia ^{3,4,5,6} .

1: nessun dato sui paesi di origine al di fuori dell'UE;

2: nessun dato su tutte le categorie di veicoli;

3: nessun dato sui punti di ispezione;

4: dati trasmessi disgiuntamente per il 2009 e il 2010;

5: nessun dato sui punti di ispezione per tutte le categorie di veicoli;

6: nessun dato sui punti di ispezione per i veicoli immatricolati al di fuori dello Stato membro;

7: nessun dato sulle categorie di veicoli immatricolati al di fuori dello Stato membro.

Si può osservare che gli Stati membri che si sono serviti del modello standardizzato per la raccolta delle informazioni hanno comunicato alla Commissione serie di dati più complete.

4. OGGETTO DELL'ISPEZIONE

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

- impianto frenante e suoi componenti;
- impianto di scarico;
- opacità dei fumi (diesel);
- emissioni gassose [benzina, gas naturale o gas di petrolio liquefatto (GPL)];
- sistema sterzante;

- luci e dispositivi di illuminazione e segnalazione;
- ruote/pneumatici;
- sospensione (presenza di difetti visibili);
- telaio (presenza di difetti visibili);
- tachigrafo (montaggio);
- limitatore di velocità (montaggio);
- perdita di carburante e/o olio.

5. DATI STATISTICI

Al fine di acquisire informazioni comparabili sui veicoli sottoposti a controllo da parte degli Stati membri, è stato necessario ripartire i dati relativi ad autotreni e veicoli articolati rispettivamente in autocarri e rimorchi e autocarri e semirimorchi. I dati risultanti da questa suddivisione sono riportati in corsivo in tutta la relazione.

5.1. Numero complessivo di veicoli controllati e relativa origine

Il numero totale di veicoli controllati è risultato pari a **8 869 882 unità** nel periodo 2009-2010. Nello stesso periodo il **numero di veicoli commerciali presenti nell'UE era pari a 72 264 857⁵**. Il rapporto tra veicoli controllati nel periodo 2009-2010 e la flotta complessiva è pari all'**11,9%**, corrispondente al **5,9%** annuo di controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali.

L'articolo 3 della direttiva 2000/30/CE sancisce che le ispezioni devono avere carattere non discriminatorio. I dati di diversi Stati membri, in particolare Belgio e Lussemburgo, evidenziano una quota maggiore di veicoli stranieri sottoposti a controlli tecnici su strada, mentre quelli di altri Stati membri con una significativa densità di traffico di transito dimostrano una distribuzione più equilibrata delle ispezioni di veicoli appartenenti a residenti e non residenti. Per quanto ciò possa essere dovuto ad altri fattori non correlati alla natura dell'ispezione, va comunque sottolineato che i dati di Belgio e Lussemburgo sono simili a quelli della relazione precedente sull'applicazione della direttiva⁶. Si deve inoltre tenere conto della situazione geografica di alcuni Stati membri, quali Cipro o Malta.

⁵ Il trasporto dell'UE in cifre: prontuario statistico Eurostat 2009-2012. Per le categorie: N1, N2, N3, N4, M2, M3, O3 e O4.

⁶ COM(2007) 270 definitivo.

Tabella 2: origine dei veicoli controllati

Stato membro dichiarante	Veicoli immatricolati nello Stato membro	Veicoli immatricolati in altri Stati membri dell'UE	Veicoli immatricolati al di fuori dell'UE	Totale	% di veicoli dello Stato membro
Austria	14 199	13 874	3 452	31 525	45,04%
Belgio	6 173	12 608	n.d.	18 781	32,87%
Bulgaria	685 349	96 056	n.d.	781 405	87,71%
Cipro	1 148	n.d.	n.d.	1 148	n.d.
Repubblica ceca	44 067	24 164	553	68 784	64,07%
Danimarca	1 364	131	n.d.	1495	91,24%
Estonia	2 867	155	n.d.	3 022	94,87%
Finlandia	17 192	2 331	8 230	27 753	61,95%
Francia	970 433	885 713	n.d.	1 856 146	52,28%
Germania	2 168 588	958 115	165 234	3 291 937	65,88%
Grecia	22 799	4 011	2 559	29 369	77,63%
Ungheria	456 338	91 115	n.d.	547 453	83,36%
Irlanda	6 102	159	n.d.	6 261	97,46%
Italia	n.d.	n.d.	n.d.	35 654	n.d.
Lettonia	4 840	2 671	141	7 652	63,25%
Lituania	28 877	1 692	28 622	59 191	48,79%
Lussemburgo	182	982	n.d.	1 164	15,64%
Malta	5 502	78	n.d.	5 580	98,60%
Paesi Bassi	3 725	1 697	n.d.	5 422	68,70%
Polonia	n.d.	n.d.	n.d.	1 658 996	n.d.
Portogallo	802	68	n.d.	870	92,18%
Romania	24 684	463	n.d.	25 147	98,16%

Stato membro dichiarante	Veicoli immatricolati nello Stato membro	Veicoli immatricolati in altri Stati membri dell'UE	Veicoli immatricolati al di fuori dell'UE	Totale	% di veicoli dello Stato membro
Slovacchia	16 402	4 436	n.d.	20 838	78,71%
Slovenia	4 218	1 350	1 345	6 913	61,02%
Spagna	3 808	n.d.	n.d.	3 808	n,d,
Svezia	37 164	10 756	n.d.	47 920	77,55%
Regno Unito	154 677	170 971	n.d.	325 648	47,50%
Totale	4 681 500	2 283 596	210 136	8 869 882	52,78%

5.2. Veicoli oggetto di un provvedimento di sospensione

I veicoli con difetti pericolosi, che presentano un rischio serio per gli occupanti o altri utenti della strada, possono essere oggetto di un divieto di circolazione fino a quando non sia stato posto rimedio a tali difetti.

Sulla base delle informazioni trasmesse dagli Stati membri, la percentuale di veicoli oggetto di un provvedimento di sospensione sul totale di tutti i veicoli ispezionati varia in modo considerevole da Stato membro a Stato membro, passando dal **58,5%** del **Regno Unito** (dato più elevato) a solo lo **0,3%** in **Bulgaria**.

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

Stato membro dichiarante	Veicoli immatricolati nello Stato membro dichiarante			Veicoli immatricolati nell'UE (compreso lo Stato membro dichiarante)		
	Veicoli controllati	Numero di provvedimenti di sospensione	% di provvedimenti di sospensione (*)	Veicoli controllati	Numero di provvedimenti di sospensione	% di provvedimenti di sospensione (*)
Austria	14 199	5 827	41,0%	28 073	12 970	46,2%
Belgio	6 173	436	7,1%	18 781	1 155	6,1%
Bulgaria	685 349	1 224	0,2%	781 405	2 357	0,3%
Cipro*	1 148	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Repubblica ceca	44 067	790	1,8%	67 225	945	1,4%
Danimarca	1 364	31	2,3%	1 495	31	2,1%

Stato membro dichiarante	Veicoli immatricolati nello Stato membro dichiarante			Veicoli immatricolati nell'UE (compreso lo Stato membro dichiarante)		
	Veicoli controllati	Numero di provvedimenti di sospensione	% di provvedimenti di sospensione (*)	Veicoli controllati	Numero di provvedimenti di sospensione	% di provvedimenti di sospensione (*)
Estonia	2 867	733	25,6%	3 022	582	19,3%
Finlandia	17 192	194	2,0%	19 523	207	1,1%
Francia	970 433	39 470	4,1%	1 856 146	86 797	4,7%
Germania	2 168 588	14 510	0,7%	3 126 703	32 027	1,0%
Grecia	22 799	2 957	13,0%	26 810	3 059	11,4%
Ungheria*	456 338	n.d.	n.d.	547453	n.d.	n.d.
Irlanda*	6 102	n.d.	n.d.	6 261	n.d.	n.d.
Italia	19 717	n.d.	n.d.	24 059	n.d.	n.d.
Lettonia*	4 840	n.d.	n.d.	7 511	602	8,0%
Lituania	28 877	196	0,7%	30 605	219	0,7%
Lussemburgo*	182	n.d.	n.d.	1 164	n.d.	n.d.
Malta	5 502	2 578	46,9%	5 580	2 877	51,6%
Paesi Bassi	3 725	66	1,8%	5 422	173	3,2%
Polonia	1 658 996	8 506	0,5%	n.d.	n.d.	n.d.
Portogallo	802	16	2,0%	n.d.	n.d.	n.d.
Romania	24 684	9 675	39,2%	25 147	11 604	46,1%
Slovacchia*	16 407	n.d.	n.d.	20 838	n.d.	n.d.
Slovenia	4 218	101	2,4%	5 618	131	2,3%
Spagna	3 808	641	16,83%	n.d.	n.d.	n.d.
Svezia	37 164	2 285	6,1%	47 920	9 103	19,0%
Regno Unito	154 677	47 362	30,6%	325 648	190 585	58,5%
Totale	6 360 218	137 598	2,2%	6 982 409	355 424	5,1%

* Questi Stati membri hanno indicato il numero di difetti anziché il numero di provvedimenti di sospensione.

I dati sembrano indicare che le ispezioni tecniche su strada mirate a individuare i veicoli che presentano un livello insufficiente di manutenzione migliorano l'efficienza operativa

e riducono gli oneri amministrativi. Gli Stati membri che adottano questo approccio evidenziano un tasso più elevato di intercettazione dei veicoli difettosi mediante un numero minore di ispezioni rispetto ad altri Stati membri che effettuano un numero di ispezioni superiore. È il caso del **Regno Unito**, dell'**Austria** e di **Malta**, che presentano il tasso più elevato di provvedimenti di sospensione, mentre **Bulgaria**, **Lituania** e **Germania** evidenziano il tasso più ridotto di provvedimenti di sospensione di veicoli immatricolati in tutta l'Unione.

5.3. Tipi di difetti e dati per Stato membro

Il maggior numero di difetti constatati durante le ispezioni riguarda la funzionalità dei **sistemi di frenatura** e l'idoneità tecnica di **pneumatici** e **impianti di illuminazione** (difettosi rispettivamente nel **19,8%**, **15,9%** e **42,5%** dei casi). Si tratta di dati che evidenziano l'importanza delle ispezioni stradali per garantire la sicurezza stradale e il confronto dei dati con quelli dell'esercizio precedente evidenzia la persistenza delle stesse aree problematiche. (Allegato I)

Per quanto riguarda emissioni e perdite che, oltre all'incidenza che possono avere sulla sicurezza stradale, presentano anche un potenziale impatto negativo sull'ambiente, si è riscontrata una diminuzione dell'1,5% nelle perdite di carburante e/o lubrificanti (4,1% rispetto al 5,6%) rispetto all'esercizio di rendicontazione precedente. I **difetti inerenti alle emissioni**, per i veicoli commerciali sia diesel sia a benzina, sono diminuiti ma non in maniera significativa.

Anche nelle diverse categorie di elementi controllati – quale ad esempio il sistema di frenatura – sono state segnalate differenze significative nei difetti constatati, dal **2,1%** del **Portogallo** al **48,3%** del **Regno Unito**. Ciò può essere dovuto ai diversi metodi adottati dagli Stati membri per l'effettuazione delle prove. Con la sua proposta COM(2012) 382, che costituisce parte integrante del pacchetto "controllo tecnico", la Commissione ha introdotto una iniziativa legislativa mirante a una maggiore armonizzazione dei metodi di prova applicati durante i controlli tecnici.

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

L'allegato II presenta un quadro d'insieme del numero di veicoli ispezionati dagli Stati membri ripartiti per paese di immatricolazione oltre che sulla percentuale di provvedimenti di sospensione emessi.

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.

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 fintantoché 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 del loro uso, devono essere denunciati alle autorità competenti dello Stato membro in cui sono immatricolati.

Le autorità competenti dello Stato membro in cui è stato riscontrato un difetto grave possono chiedere alle autorità competenti dello Stato membro in cui il veicolo è immatricolato di adottare opportuni provvedimenti, per esempio sottoponendo il veicolo a un nuovo controllo tecnico. Tali casi non sono tuttavia riportati nelle relazioni.

7. CONCLUSIONI

Il numero annuo totale di veicoli controllati corrisponde al **5,9%** del parco di veicoli commerciali dell'intera Unione europea.

Rispetto al precedente periodo di rendicontazione sono stati riscontrati miglioramenti sia nel numero di Stati membri che ha trasmesso dati statistici sia nel livello di dettaglio di tali dati. Tuttavia, la trasmissione dei dati non è avvenuta nei tempi previsti e la Commissione è stata costretta ad avviare procedure di pre-infrazione.

La direttiva presenta un modello per la stesura delle relazioni sui singoli controlli su strada. Poiché, tuttavia, la direttiva non specifica il formato da utilizzare per la trasmissione dei dati statistici, gli Stati membri comunicano le informazioni nei formati più diversi, rendendo difficoltoso il consolidamento dei risultati.

Per questo motivo la Commissione ha messo a punto un modello elettronico standardizzato ad uso degli Stati membri. Non tutti gli Stati membri, però, se ne sono serviti, rendendo difficile per la Commissione trarre conclusioni affidabili su aspetti quali il luogo di immatricolazione dei veicoli ispezionati e la natura dei divieti imposti, come pure per stilare le percentuali dei difetti riscontrati.

I dati trasmessi sembrano indicare che alcuni Stati membri (se confrontati con altri che presentano dati comparabili sul traffico di transito) tendono a orientare i controlli su strada soprattutto sui veicoli immatricolati al di fuori del loro territorio. I dati trasmessi indicano che l'efficienza dei controlli tecnici su strada può essere incrementata operando controlli mirati, riducendo in questo modo gli oneri amministrativi sia per le autorità, sia per i trasportatori.

Per quanto concerne l'idoneità tecnica dei veicoli circolanti sul territorio dell'Unione, si invitano gli Stati membri a tributare una particolare attenzione alle categorie di difetti che continuano ad essere le più problematiche, ovvero sistemi di frenatura, pneumatici e impianti di illuminazione.

ALLEGATO I: DIFETTI RICONTRATI PER ELEMENTO ISPEZIONATO

Stato membro	impianto frenante e suoi componenti		impianto di scarico		opacità dei fumi		emissioni gassose		sistema sterzante		luci e dispositivi di illuminazione e segnalazione		ruote / pneumatici		sospensioni		telaio		tachigrafo		limitatore di velocità		perdita di carburante e/o olio		Totale	
AT	6 144	22,6 %	1 053	3,9 %	27	0,1 %	4	0,0 %	1 578	5,8 %	4 374	16,1 %	3 878	14,3 %	2 869	10,6 %	4 423	16,3 %	450	1,7 %	38	0,1 %	2 304	8,5 %	27 142	
BE	823	15,4 %		N.D.		N.D.		N.D.	90	1,7 %	2 115	39,7 %	846	15,9 %		N.D.	1 183	22,2 %	253	4,7 %		N.D.	23	0,4 %	5 333	
BG	391	28,4 %	0	0,0 %	28	2,0 %	87	6,3 %	0	0,0 %	79	5,7 %	332	24,1 %	152	11,0 %	63	4,6 %	12	0,9 %	73	5,3 %	162	11,7 %	1 379	
CY	126	11,0 %	71	6,2 %	33	2,9 %	6	0,5 %	46	4,0 %	237	20,6 %	220	19,1 %	87	7,6 %	155	13,5 %	66	5,7 %	43	3,7 %	59	5,1 %	1 149	
CZ	1 496	8,1 %	1 071	5,8 %	0	0,0 %	1	0,0 %	326	1,8 %	6 494	35,2 %	3 147	17,1 %	440	2,4 %	4 396	23,8 %	277	1,5 %	3	0,0 %	803	4,4 %	18 454	
DE	27 178	18,2 %	6 335	4,2 %	732	0,5 %	218	0,1 %	4 803	3,2 %	49 689	33,3 %	29 306	19,7 %	5 171	3,5 %	11 210	7,5 %	6 381	4,3 %	1 752	1,2 %	6 331	4,2 %	149 106	
DK	207	40,1 %	17	3,3 %		N.D.		N.D.	23	4,5 %	186	36,0 %	19	3,7 %	14	2,7 %	43	8,3 %	5	1,0 %		N.D.	2	0,4 %	516	
EE	81	5,0 %	28	1,7 %	2	0,1 %	0	0,0 %	28	1,7 %	357	22,1 %	401	24,8 %	113	7,0 %	166	10,3 %	220	13,6 %	57	3,5 %	165	10,2 %	1 618	
EL	270	5,5 %	25	0,5 %	8	0,2 %	4	0,1 %	54	1,1 %	816	16,8 %	2 181	44,8 %	121	2,5 %	179	3,7 %	976	20,1 %	154	3,2 %	78	1,6 %	4 866	
ES	127	15,7 %	7	0,9 %	8	1,0 %	0	0,0 %	25	3,1 %	303	37,4 %	140	17,3 %	25	3,1 %	88	10,9 %	56	6,9 %	18	2,2 %	13	1,6 %	810	
FI	2 572	33,8 %	44	0,6 %	7	0,1 %	1	0,0 %	237	3,1 %	2 774	36,4 %	569	7,5 %	225	3,0 %	911	12,0 %	154	2,0 %	24	0,3 %	97	1,3 %	7 615	
FR		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		
HU	5 074	21,2 %		N.D.		N.D.	2 118	8,9 %	636	2,7 %	8 562	35,8 %	4 828	20,2 %		N.D.	1 316	5,5 %		N.D.	876	3,7 %	496	2,1 %	23 906	
IE	669	23,8 %	84	3,0 %	3	0,1 %	13	0,5 %	247	8,8 %	393	14,0 %	520	18,5 %	288	10,2 %	181	6,4 %	113	4,0 %	180	6,4 %	123	4,4 %	2 814	
IT		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		
LT	672	6,6 %	137	1,3 %	21	0,2 %	8	0,1 %	96	0,9 %	4 626	45,2 %	1 786	17,5 %	66	0,6 %	35	0,3 %	475	4,6 %	40	0,4 %	2 262	22,1 %	10 224	
LU	147	20,0 %	31	4,2 %	2	0,3 %		N.D.	28	3,8 %	172	23,4 %	135	18,4 %	103	14,0 %	68	9,3 %	3	0,4 %		N.D.	46	6,3 %	735	
LV	278	27,0 %	42	4,1 %	0	0,0 %	0	0,0 %	38	3,7 %	228	22,1 %	66	6,4 %	79	7,7 %	212	20,6 %	10	1,0 %	1	0,1 %	76	7,4 %	1 030	
MT	357	6,1 %	113	1,9 %	203	3,5 %	0	0,0 %	876	15,0 %	2 558	43,8 %	1 128	19,3 %	43	0,7 %	112	1,9 %	51	0,9 %	2	0,0 %	402	6,9 %	5 845	
NL	391	24,1 %	51	3,1 %	13	0,8 %	2	0,1 %	62	3,8 %	387	23,9 %	151	9,3 %	185	11,4 %	231	14,3 %	87	5,4 %	25	1,5 %	35	2,2 %	1 620	
PL	8 122	4,4 %	1 264	0,7 %	758	0,4 %	49	0,0 %	2 070	1,1 %	144 966	79,3 %	14 535	8,0 %	1 566	0,9 %	1 079	0,6 %	2 067	1,1 %	156	0,1 %	6 159	3,4 %	182 791	
PT	15	2,1 %	6	0,9 %		N.D.		N.D.	11	1,6 %	411	58,6 %	121	17,3 %	23	3,3 %	59	8,4 %	5	0,7 %	4	0,6 %	46	6,6 %	701	
RO	374	3,1 %	26	0,2 %	561	4,7 %	100	0,8 %	61	0,5 %	6 008	50,0 %	3 528	29,3 %	274	2,3 %	42	0,3 %	568	4,7 %	126	1,0 %	360	3,0 %	12 028	
SE	3 263	13,8 %	250	1,1 %	2	0,0 %	0	0,0 %	783	3,3 %	12 960	54,8 %	2 881	12,2 %	259	1,1 %	1 260	5,3 %	1 613	6,8 %	47	0,2 %	312	1,3 %	23 630	
SI		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		
SK	645	21,4 %	12	0,4 %	87	2,9 %	0	0,0 %	9	0,3 %	84	2,8 %	521	17,3 %	1	0,0 %	9	0,3 %	1 426	47,3 %	0	0,0 %	221	7,3 %	3 015	
UK	62 840	48,3 %	3 201	2,5 %	82	0,1 %	0	0,0 %	5 031	3,9 %	12 944	9,9 %	26 835	20,6 %	13 955	10,7 %	198	0,2 %	0	0,0 %	113	0,1 %	4 952	3,8 %	130 151	
Totale	122 262	19,8 %	13 868	2,2 %	2 577	0,4 %	2 611	0,4 %	17 158	2,8 %	261 723	42,5 %	98 074	15,9 %	26 059	4,2 %	27 619	4,5 %	15 268	2,5 %	3 732	0,6 %	25 527	4,1 %	616 478	
Totale 2007-2008	105 135	21%	14 941	3%	2 350	0,50%	905	0,20%	16 811	3,40%	147 363	29,80%	99 132	20,10%	21 189	4,30%	33 734	6,80%	20 427	4,10%	4 167	1%	27 591	5,60%	493 745	

ALLEGATO II: VEICOLI CONTROLLATI E TASSO DI DIVIETI COMMINATI PER STATO MEMBRO

NOTA: i dati riportati di seguito non tengono conto della separazione tra autotreni e veicoli articolati

Paesi controllati	Paesi controllanti (numero di veicoli controllati: % di sospensioni)													
	AT		BE		BG		CY		CZ		DE		DK	
	Controlli	%	Controlli	%	Controlli	%	Controlli	%	Controlli	%	Controlli	%	Controlli	%
AE	0	0,0%		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
AL	2	0,0%		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
AT	14 199	41,0%	101	1,0%	864	0,3%		n.d.	458	0,4%		n.d.		0,0%
AZ	1	100,0%		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
BA	174	60,9%		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
BE	67	29,9%	6 173	7,1%	330	1,8%		n.d.	17	5,9%		n.d.		0,0%
BG	761	50,9%	246	6,1%	266 621	0,5%		n.d.	157	3,8%		n.d.		0,0%
BI	2	50,0%		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
BY	91	62,6%		n.d.		n.d.		n.d.	141	0,0%		n.d.		n.d.
CH	144	51,4%		n.d.		n.d.		n.d.	2	0,0%		n.d.		n.d.
CS	361	52,4%		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
CY	18	38,9%	4	0,0%	520	0,0%	1 063	161 4%	0	0,0%		n.d.		0,0%
CZ	2 051	41,3%	524	6,3%	4 498	0,3%		n.d.	28 499	2,8%		n.d.		0,0%
DE	2 187	29,6%	1 864	4,3%	4 570	1,0%		n.d.	1 958	0,5%	1 510 158	1 0%	59	n.d.
DK	22	27,3%	37	5,4%	73	0,0%		n.d.	6	0,0%		n.d.	1 066	2,9%
EE	34	32,4%	50	6,0%	306	0,0%		n.d.	157	0,0%		n.d.	2	n.d.
EL	95	64,2%	16	6,3%	4 214	3,1%		n.d.	22	0,0%		n.d.		0,0%
ES	62	38,7%	650	7,5%	271	0,0%		n.d.	115	0,9%		n.d.	2	n.d.
FI	13	38,5%	20	5,0%	131	0,0%		n.d.	2	0,0%		n.d.	3	n.d.
FR	37	51,4%	1 649	4,7%	448	2,0%		n.d.	51	0,0%		n.d.		0,0%
GE	3	100,0%		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
HR	246	43,5%		n.d.		n.d.		n.d.	20	5,0%		n.d.		n.d.

Paesi controllati	Paesi controllanti (numero di veicoli controllati: % di sospensioni)													
	AT		BE		BG		CY		CZ		DE		DK	
	Controlli	%	Controlli	%	Controlli	%	Controlli	%	Controlli	%	Controlli	%	Controlli	%
HU	3 378	51,4%	376	4,5%	5 431	0,3%		n.d.	1 062	1,0%		n.d.		0,0%
IE	21	23,8%	54	1,9%	39	0,0%		n.d.	3	0,0%		n.d.	2	n.d.
IN	0	0,0%		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
IR	5	40,0%		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
IT	668	40,3%	451	3,8%	557	0,4%		n.d.	52	1,9%		n.d.		0,0%
LI	15	40,0%		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
LK	1	100,0%		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
LT	196	50,0%	347	7,8%	832	0,4%		n.d.	319	0,6%		n.d.	3	n.d.
LU	20	5,0%	542	4,1%	62	0,0%		n.d.	1	0,0%		n.d.		0,0%
LV	56	41,1%	61	9,8%	505	0,4%		n.d.	241	0,0%		n.d.		0,0%
Macedonia (FYROM)	42	45,2%		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
MD		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	6	0,0%		n.d.		n.d.
ME	16	93,8%		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
MK	5	40,0%		n.d.		n.d.		n.d.	13	0,0%		n.d.		n.d.
Moldova	42	59,5%		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
MT	1	0,0%	7	42,9%	0	0,0%		n.d.		n.d.		n.d.		0,0%
NL	258	27,9%	2 194	6,8%	3 667	0,5%		n.d.	194	0,0%		n.d.	4	n.d.
NO	4	0,0%		n.d.		n.d.		n.d.	1	0,0%		n.d.		n.d.
Non UE		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
Altri SM UE		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	644 373	2,7%		n.d.
Altri Stati non SM UE		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	115 704	2,4%		n.d.
PA	0	0,0%		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.

Paesi controllati	Paesi controllanti (numero di veicoli controllati: % di sospensioni)													
	AT		BE		BG		CY		CZ		DE		DK	
	Controlli	%	Controlli	%	Controlli	%	Controlli	%	Controlli	%	Controlli	%	Controlli	%
PL	1 384	49,1%	1 406	6,9%	14 307	0,5%		n.d.	3 961	1,5%		n.d.	11	n.d.
PT	48	41,7%	313	7,0%	421	0,2%		n.d.	14	0,0%		n.d.		0,0%
PY	1	100,0%		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
RO	1 835	53,8%	316	8,2%	21 191	0,7%		n.d.	597	2,0%		n.d.	2	n.d.
RS	2	50,0%		n.d.		n.d.		n.d.	50	0,0%		n.d.		n.d.
RU	47	34,0%		n.d.		n.d.		n.d.	34	0,0%		n.d.		n.d.
SE	12	33,3%	35	8,6%	145	0,7%		n.d.	8	12,5%		n.d.	10	n.d.
SI	935	48,1%	225	4,0%	838	0,5%		n.d.	53	1,9%		n.d.		0,0%
SK	1 510	49,5%	402	4,7%	2 964	0,5%		n.d.	3 130	1,5%		n.d.	1	n.d.
SM	0	0,0%		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
SV	2	0,0%		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
TR	277	30,7%		n.d.		n.d.		n.d.	25	0,0%		n.d.		n.d.
UA	132	58,3%		n.d.		n.d.		n.d.	54	1,9%		n.d.		n.d.
UK	40	42,5%	223	5,4%	345	0,0%		n.d.	14	0,0%		n.d.		0,0%
US	1	100,0%		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
ZM	1	0,0%		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.

Paesi controllati	Paesi controllanti (numero di veicoli controllati:% di sospensioni)													
	EE		EL		ES		FI		FR		HU		IE	
	Controlli	%	Controlli	%	Controlli	%	Controlli	%	Controlli	%	Controlli	%	Controlli	%
AL		n.d.	285	28,1%		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
AT		n.d.	30	n.d.		0,0%	9	n.d.	4 269	5,9%	3 089	3,9%		0,0%
AZ		n.d.		n.d.		n.d.	7	14,3%		n.d.		n.d.		n.d.
BA		n.d.	22	n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
BE		n.d.	25	n.d.		0,0%	18	n.d.	78 515	5,0%	63	6,3%		0,0%
BG		n.d.	2 368	3,4%		0,0%	55	n.d.	12 899	9,2%	4 100	4,9%		0,0%
BY		n.d.		n.d.		n.d.	82	3,7%		n.d.		n.d.		n.d.
CH		n.d.		n.d.		n.d.	2	n.d.	6 868	4,7%		n.d.		n.d.
CY		n.d.	12	n.d.		0,0%		n.d.	0	0,0%	13	0,0%		0,0%
CZ	3	0,0%	37	2,7%		0,0%	38	n.d.	24 316	7,5%	6 317	5,0%		0,0%
DE	1	0,0%	125	1,6%		0,0%	147	n.d.	90 300	4,9%	2 786	2,5%		0,0%
DK		n.d.		n.d.		0,0%	78	n.d.	2 692	2,9%	23	0,0%		0,0%
EE	2 096	27,0%		n.d.		0,0%	589	0,5%	3 249	6,8%	161	5,0%		0,0%
EL		n.d.	18 530	16,0%		0,0%		n.d.	16 042	5,0%	216	0,0%		0,0%
ES		n.d.	1	n.d.	3,808	0,0%	9	n.d.	187 927	5,4%	198	3,0%		0,0%
FI	24	8,3%		n.d.		0,0%	12 474	1,6%	913	4,6%	5	0,0%		0,0%
FR		n.d.	1	n.d.		0,0%	11	n.d.	970 433	4,1%	100	12,0%		0,0%
GE		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
HR		n.d.	12	8,3%		n.d.	4	n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
HU	1	100,0%	22	n.d.		0,0%	17	n.d.	14 014	6,3%	456 338	4,1%		0,0%
IE		n.d.		n.d.		0,0%	2	n.d.	7 659	5,6%	60	3,3%	6 102	46,8%
IR		n.d.	13	n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
IT		n.d.	63	3,2%		0,0%	6	n.d.	82 041	4,7%	1 289	6,5%		0,0%
KZ		n.d.		n.d.		n.d.	11	n.d.		n.d.		n.d.		n.d.

Paesi controllati	Paesi controllanti (numero di veicoli controllati:% di sospensioni)													
	EE		EL		ES		FI		FR		HU		IE	
	Controlli	%	Controlli	%	Controlli	%	Controlli	%	Controlli	%	Controlli	%	Controlli	%
LI		n.d.		n.d.		n.d.	3	n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
LT	17	23,5%		0,0%		0,0%	91	n.d.	3 804	10,2%	1 359	8,1%		0,0%
LU		n.d.		n.d.		0,0%		n.d.	0	0,0%	9	0,0%		0,0%
LV	40	12,5%		n.d.		0,0%	103	3,9%	18 004	4,4%	433	7,2%		0,0%
MD		n.d.	52	1,9%		n.d.	7	n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
MK		n.d.	1 469	9,2%		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
MT		n.d.		n.d.		0,0%		n.d.	0	0,0%	1	0,0%		0,0%
NL		n.d.	10	n.d.		0,0%	72	n.d.	58 187	5,5%	665	0,2%		0,0%
NO		n.d.		n.d.		n.d.	12	n.d.	408	3,9%		n.d.		n.d.
Altri Stati non SM UE		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	51 983	5,0%		n.d.		n.d.
PL	27	14,8%	95	2,1%		0,0%	212	2,4%	70 253	6,3%	15 022	7,1%		0,0%
PT		n.d.		n.d.		0,0%		n.d.	68 860	4,0%	17	0,0%		0,0%
RO	1	0,0%	463	3,0%		0,0%	15	6,7%	32 116	7,1%	30 910	5,3%		0,0%
RS		n.d.	109	3,7%		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
RU		n.d.		0,0%		n.d.	5 106	1,7%		n.d.		n.d.		n.d.
SE	1	0,0%		0,0%		0,0%	165	n.d.	1 670	4,0%	130	0,8%		0,0%
SI		n.d.		0,0%		0,0%	6	n.d.	7 610	6,0%	6 600	9,2%		0,0%
SK	3	0,0%		0,0%		0,0%	25	n.d.	23 759	6,2%	17 438	4,9%		0,0%
TR		n.d.	297	2,0%		n.d.	19	5,3%		n.d.		n.d.		n.d.
UA		n.d.		0,0%		n.d.	240	2,9%		n.d.		n.d.		n.d.
UK		n.d.		0,0%		0,0%	9	n.d.	17 355	3,4%	111	1,8%	159	79,9%

Paesi controllati	Paesi controllanti (numero di veicoli controllati:% di sospensioni)													
	IT		LT		LU		LV		MT		NL		PL	
	Controlli	%	Controlli	%	Controlli	%	Controlli	%	Controlli	%	Controlli	%	Controlli	%
AL		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	7	n.d.
AR		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	23	n.d.
AT	111	n.d.	1	0,0%	2	150,0%		0,0%	2	50,0%	6	0,0%	781	n.d.
AZ		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	142	n.d.
BA		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	530	n.d.
BE	143	n.d.	1	0,0%	69	98,6%		0,0%		0,0%	138	8,7%	295	n.d.
BG	324	n.d.	14	0,0%	20	120,0%	15	n.d.		n.d.	20	5,0%	5 008	n.d.
BY		n.d.	244	7,0%		n.d.	18	n.d.		n.d.		n.d.	24 737	n.d.
CH		n.d.	1	0,0%		n.d.		n.d.	1	0,0%		n.d.	188	n.d.
CS		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	356	n.d.
CY	10	n.d.	0	0,0%		0,0%		0,0%		0,0%	3	0,0%	52	n.d.
CZ	202	n.d.	14	0,0%	15	120,0%	7	n.d.		0,0%	36	2,8%	20 660	n.d.
DE	267	n.d.	5	0,0%	149	120,1%	7	n.d.	2	50,0%	191	3,7%	10 745	n.d.
DK	13	n.d.	26	15,4%	2	0,0%	19	n.d.		0,0%	8	0,0%	383	n.d.
EE	15	n.d.	122	3,3%	4	100,0%	217	n.d.		0,0%	14	0,0%	7 766	n.d.
EL	174	n.d.	0	0,0%		0,0%		0,0%		0,0%	9	0,0%	737	n.d.
ES	321	n.d.	1	0,0%	50	94,0%		0,0%		0,0%	31	9,7%	1 174	n.d.
FI	12	n.d.	11	9,1%		0,0%	16	n.d.		0,0%	2	0,0%	234	n.d.
FR	735	n.d.	1	0,0%	34	132,4%		0,0%	1	0,0%	14	7,1%	216	n.d.
GE		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	309	n.d.
HR		n.d.	2	0,0%		n.d.	2	n.d.	2	0,0%		n.d.	1 098	n.d.
HU	235	n.d.	8	0,0%	15	133,3%	5	n.d.		0,0%	18	11,1%	5 424	n.d.
IE	21	n.d.	0	0,0%	2	150,0%	2	n.d.	6	33,3%	8	0,0%	236	n.d.
IS		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	133	n.d.

Paesi controllati	Paesi controllanti (numero di veicoli controllati:% di sospensioni)													
	IT		LT		LU		LV		MT		NL		PL	
	Controlli	%	Controlli	%	Controlli	%	Controlli	%	Controlli	%	Controlli	%	Controlli	%
IT	19 717	n.d.	1	0,0%	14	135,7%	3	n.d.	22	40,9%	12	8,3%	1 454	n.d.
KG		n.d.	2	0,0%		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	1 051	n.d.
KZ		n.d.	6	0,0%		n.d.	2	n.d.		n.d.		n.d.	750	n.d.
LI		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	420	n.d.
LT	72	n.d.	39 923	1,3%	10	80,0%	675	n.d.		0,0%	64	1,6%	43 678	n.d.
LU	39	n.d.	0	0,0%	112	119,6%		0,0%		0,0%	9	0,0%	115	n.d.
LV	15	n.d.	317	3,2%	6	166,7%	4 840	12,4%		0,0%	13	7,7%	13 987	n.d.
Macedonia (FYROM)		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
MD		n.d.	8	0,0%		n.d.	4	n.d.		n.d.		n.d.	1 763	n.d.
MK		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	623	n.d.
MT	12	n.d.	0	0,0%		0,0%		0,0%	4 958	52,0%	0	0,0%	4	n.d.
NL	128	n.d.	13	0,0%	26	92,3%	12	n.d.	1	0,0%	2 131	3,1%	2 549	n.d.
NO		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	124	n.d.
Non UE	1 156	n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
PL	482	n.d.	833	5,9%	41	131,7%	285	n.d.	5	40,0%	246	4,1%	982 932	0,9%
PT	86	n.d.	0	0,0%	12	216,7%		0,0%		0,0%	13	0,0%	478	n.d.
PY		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
RO	302	n.d.	8	0,0%	18	133,3%	2	n.d.	1	0,0%	22	9,1%	5 971	n.d.
RS		n.d.	3	0,0%		n.d.	2	n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
RU		n.d.	861	2,8%		n.d.	91	n.d.		n.d.		n.d.	38 813	n.d.
SE	21	n.d.	5	20,0%		0,0%	2	n.d.		0,0%	7	0,0%	438	n.d.
SI	221	n.d.	6	0,0%		0,0%	2	n.d.		0,0%	8	12,5%	2 280	n.d.
SK	287	n.d.	21	4,8%	26	92,3%	18	n.d.		0,0%	18	0,0%	11 294	n.d.
SM		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	6	n.d.

Paesi controllati	Paesi controllanti (numero di veicoli controllati:% di sospensioni)													
	IT		LT		LU		LV		MT		NL		PL	
	Controlli	%	Controlli	%	Controlli	%	Controlli	%	Controlli	%	Controlli	%	Controlli	%
TJ		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	24	n.d.
TM		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	14	n.d.
TR		n.d.	2	0,0%		n.d.	2	n.d.		n.d.		n.d.	4 539	n.d.
UA		n.d.	71	9,9%		n.d.	22	n.d.		n.d.		n.d.	32 632	n.d.
UK	94	n.d.	1	0,0%	6	16,7%	1	n.d.	7	71,4%	15	6,7%	201	n.d.
UZ		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	24	n.d.
VA		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	1	n.d.

Paesi controllati	Paesi controllanti (numero di veicoli controllati:% di sospensioni)											
	PT		RO		SE		SK		SL		UK	
	Controlli	%	Controlli	%	Controlli	%	Controlli	%	Controlli	%	Controlli	%
AT		0,0%	4	25,0%	42	40,5%	55	27,3%	22	n.d.	504	58,3%
AZ		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
BA		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	224	2,7%		n.d.
BE		0,0%	2	0,0%	34	44,1%	2	0,0%		0,0%	2 164	68,3%
BG	3	n.d.	24	58,3%	120	154,2%	79	3,8%	83	6,0%	3 119	84,6%
BY		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	1	n.d.		n.d.
CH		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	4	n.d.		n.d.
CY		0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%		0,0%	56	82,1%
CZ		0,0%	12	8,3%	251	65,7%	552	31,3%	31	9,7%	5 012	66,3%
DE		0,0%	10	20,0%	486	34,0%	24	12,5%	5	n.d.	5 977	51,9%
DK		0,0%	0	0,0%	937	49,3%	0	0,0%		0,0%	203	64,5%
EE		0,0%	0	0,0%	393	54,2%	15	26,7%	1	n.d.	432	51,4%

Paesi controllati	Paesi controllanti (numero di veicoli controllati:% di sospensioni)											
	PT		RO		SE		SK		SL		UK	
	Controlli	%	Controlli	%	Controlli	%	Controlli	%	Controlli	%	Controlli	%
EL		0,0%	0	0,0%	6	33,3%	4	0,0%	1	n.d.	251	84,1%
ES	41	n.d.	8	62,5%	38	71,1%	6	0,0%	14	n.d.	8 293	79,4%
FI		0,0%	1	0,0%	1 251	35,5%	3	33,3%	1	n.d.	25	32,0%
FR		0,0%	5	20,0%	21	42,9%	3	0,0%		0,0%	2 613	57,2%
GE		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	1	n.d.		n.d.
HR		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	236	2,1%		n.d.
HU		0,0%	142	32,4%	106	63,2%	303	23,1%	162	5,6%	4 778	63,2%
IE		0,0%	0	0,0%	27	51,9%	0	0,0%		0,0%	10 661	68,0%
IT		0,0%	21	28,6%	5	100,0%	9	11,1%	61	3,3%	4 072	80,4%
LT		0,0%	4	100,0%	425	82,1%	32	3,1%	18	n.d.	4 184	71,3%
LU		0,0%	0	0,0%	6	n.d.	1	0,0%		0,0%	225	62,7%
LV		0,0%	2	50,0%	196	63,3%	12	8,3%	3	n.d.	694	64,7%
MD		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	8	n.d.		n.d.
ME		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	3	n.d.		n.d.
MK		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	35	n.d.		n.d.
MT		0,0%	0	0,0%	3	100,0%	0	0,0%		0,0%	81	92,6%
NL		0,0%	10	30,0%	492	35,0%	1	0,0%		0,0%	6 580	55,4%
PL		0,0%	101	24,8%	1 932	80,4%	1 368	8 6%	145	2,8%	17 907	72,3%
PT	598	2,7%	0	0,0%	17	82,4%	0	0,0%		0,0%	3 193	85,2%
RO		0,0%	20 879	46,3%	122	96,7%	196	18 4%	163	3,1%	4 916	86,4%
RS		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	148	1,4%		n.d.
RU		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	15	n.d.		n.d.
SE		0,0%	0	0,0%	26 550	8,6%	1	0,0%		0,0%	86	67,4%
SI		0,0%	2	50,0%	37	48,6%	23	0,0%	3 469	2,9%	1 657	71,5%

Paesi controllati	Paesi controllanti (numero di veicoli controllati:% di sospensioni)											
	PT		RO		SE		SK		SL		UK	
	Controlli	%	Controlli	%	Controlli	%	Controlli	%	Controlli	%	Controlli	%
SK		0,0%	21	38,1%	103	63,1%	0	0,0%	97	2,1%	3 430	69,0%
TR		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	12	8,3%		n.d.
UA		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	17	5,9%		n.d.
UK		0,0%	1	100,0%	37	59,5%	1	0,0%		0,0%	122 853	38,6%