



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 17 gennaio 2011 (18.01)
(OR. it)**

5258/11

TRANS 5

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Signor Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	20 dicembre 2010
Destinatario:	Signor Pierre de BOISSIEU, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
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

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento della Commissione COM(2010) 754 definitivo.

All.: COM(2010) 754 definitivo



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 17.12.2010
COM(2010) 754 definitivo

**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**

Periodi di dichiarazione 2005-2006 e 2007-2008

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

**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**

Periodi di dichiarazione 2005-2006 e 2007-2008

INDICE

1.	INTRODUZIONE.....	4
2.	DIRETTIVA 2000/30/CE	5
3.	DATI TRASMESSI DAGLI STATI MEMBRI	5
4.	TIPI DI INFRAZIONE	6
5.	DATI STATISTICI.....	7
6.	TIPI DI SANZIONE	29
7.	CONCLUSIONI.....	29

1. INTRODUZIONE

La legislazione europea prevede 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:

- le norme 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 sui veicoli immatricolati nel loro territorio, con una frequenza minima stabilita a livello europeo (direttiva 96/96/CE²);
- i controlli tecnici su strada, intesi ad assicurare che i veicoli commerciali possano essere utilizzati soltanto se sottoposti a una manutenzione tale da garantire un livello elevato di conformità alla regolamentazione tecnica (direttiva 2000/30/CE)³.

La terza misura, ossia l'ispezione su strada, è l'oggetto della presente relazione. 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 il numero di veicoli commerciali controllati nei due anni precedenti, 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 Commissione comunica tali informazioni al Parlamento europeo. La direttiva elenca dodici punti che possono essere controllati. 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.

La presente relazione è la seconda presentata dalla Commissione sull'applicazione della direttiva 2000/30/CE. A causa dei ritardi nella ricezione delle informazioni per il periodo 2005-2006, essa comprende sia il periodo 2005-2006 che il periodo 2007-2008.

Le scadenze entro le quali gli Stati membri avrebbero dovuto inviare le informazioni alla Commissione erano il 31 marzo 2007 per il periodo 2005-2006 e il 31 marzo 2009 per il periodo 2007-2008. Al 31 marzo 2007 gli Stati membri che avevano fornito le informazioni

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, pagg. 1-10.

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.

richieste erano soltanto tre. Per ottenere un quadro della situazione il più possibile completo, dalla fine di marzo 2007 la Commissione ha inviato diversi solleciti. Alla fine del 2007, gli Stati membri che avevano fornito le informazioni richieste erano 25. A seguito di un ultimo sollecito, alla fine di aprile 2008 il numero di Stati membri che hanno inviato le informazioni richieste è salito a 26.

A seguito di un sollecito inviato un mese prima della scadenza, al 31 marzo 2009 gli Stati membri che avevano inviato le informazioni relative ai controlli tecnici su strada erano 20. Per ottenere un quadro della situazione il più possibile completo, a maggio la Commissione ha inviato un nuovo sollecito. Alla fine del 2009, gli Stati membri che avevano fornito le informazioni relative ai controlli tecnici su strada erano 26.

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 dell'Unione europea.

Essa definisce come "controllo tecnico su strada" il controllo di natura tecnica non annunciato dalle autorità e quindi impreveduto 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.

Ciascun controllo deve essere effettuato 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.

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 rappresenta un rischio per la sicurezza stradale, il suo uso può essere sospeso fintantoché non sono stati rimossi i difetti pericolosi riscontrati.

3. DATI TRASMESSI DAGLI STATI MEMBRI

La situazione riguardante la comunicazione dei dati relativi al **periodo 2005-2006** da parte degli Stati membri alla Commissione è la seguente:

Stati membri che hanno trasmesso dati	Belgio, Bulgaria ¹ , Repubblica ceca ¹ , Danimarca, Germania, Estonia, Grecia, Spagna ² , Francia, Italia, Cipro, Lettonia,
---------------------------------------	--

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.

	Lituania, Lussemburgo, Ungheria, Malta, Paesi Bassi, Austria, Polonia, Portogallo, Romania, Slovenia, Slovacchia, Finlandia, Svezia, Regno Unito
Stati membri che non hanno trasmesso dati	Irlanda

¹ Dati trasmessi soltanto per il periodo 2007–2008 (non utilizzabili ai fini della presente relazione)

² Dati non utilizzabili

Per il **periodo 2007-2008** la Commissione ha inviato modelli per la relazione in un formato utilizzabile con gli strumenti informatici (Excel), come già discusso con i rappresentanti degli Stati membri nel corso della riunione del comitato istituito dalla direttiva 96/963/CE il 18 dicembre 2007. La maggior parte delle relazioni è conforme al modello, anche nel caso di tabelle stampate. Nella maggior parte dei casi, tuttavia, le informazioni trasmesse non erano della qualità richiesta per elaborare ed analizzare i dati in maniera automatica.

L'unico Stato membro che non ha inviato i dati per il periodo 2007-2008 è stata la Spagna. All'inizio del 2010, comunque, la Spagna ha dimostrato alla Commissione di avere nel frattempo instaurato un sistema di trasmissione dei dati. La Spagna potrà pertanto far fronte ai propri obblighi per il prossimo periodo di dichiarazione.

4. TIPI DI INFRAZIONE

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:

- (1) impianto frenante 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 sterzante;
- (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 nel periodo 2005-2006

Il numero di veicoli immatricolati nell'Unione europea controllati nel periodo 2005-2006 varia sensibilmente da uno Stato membro all'altro (cfr. tabella 1a).

Tabella 1a: Veicoli immatricolati nell'UE controllati dagli Stati membri nel periodo 2005-2006

Stato membro dichiarante	Numero di veicoli controllati immatricolati nell'UE		Traffico commerciale stradale 2005–2006 ⁽²⁾ (in milioni di veicoli*km)	Rapporto veicoli controllati/traffico
	Totale	di cui autobus		
Belgio	4 754	n.d.	4 754	0,1
Danimarca	1 518	n.d.	n.d.	n.d.
Germania	2 733 755 ⁽¹⁾	57 708	162 176	16,9
Estonia	2 046	162	n.d.	n.d.
Grecia	12 534	1 438	n.d.	n.d.
Francia	1 684 546	n.d.	242 500	6,9
Italia	5 133	n.d.	n.d.	n.d.
Cipro	269	60	n.d.	n.d.
Lettonia	7 000	n.d.	n.d.	n.d.
Lituania	31 197	1 566	n.d.	n.d.
Lussemburgo	468	n.d.	n.d.	n.d.
Ungheria	606 648	60 046	n.d.	n.d.
Malta	1 538	437	n.d.	n.d.
Paesi Bassi	1 776	n.d.	n.d.	n.d.
Austria	18 344	298	31 051	0,6
Polonia	412 337	n.d.	n.d.	n.d.
Portogallo	707	13	n.d.	n.d.
Romania	48 053	6 009	n.d.	n.d.
Slovenia	6 352	1 121	3 489	1,8
Slovacchia	8 752	75	n.d.	n.d.
Finlandia	10 622	25	14 995	0,7
Svezia	40 037	2 493	40 037	1,7
Regno Unito	201 328	28 613	196 466 ⁽³⁾	1,0

⁽¹⁾ Compresi gli Stati membri SEE (Spazio economico europeo) Islanda, Norvegia e Svizzera.

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

⁽³⁾ Esclusa l'Irlanda del Nord.

n.d.: non disponibile.

Il numero di controlli tecnici non è proporzionale al volume del traffico stradale in ciascuno Stato membro. Il rapporto veicoli controllati/milione di chilometri percorsi va da 0,1 in Belgio

a 16,9 in Germania. I valori assoluti mostrano che i Paesi Bassi, la Danimarca, il Lussemburgo e il Portogallo effettuano relativamente pochi controlli.

La percentuale di autobus rispetto all'insieme dei veicoli controllati per ogni Stato membro è generalmente bassa. Supera il 15% soltanto in Slovenia (17,6%), a Cipro (22,3%) e a Malta (28,4%). Gli autobus rappresentano meno dell'1% del totale dei veicoli controllati in Finlandia e in Slovacchia.

Veicoli controllati nel periodo 2007-2008

Il numero di veicoli immatricolati nell'Unione europea controllati nel periodo 2007-2008 varia sensibilmente da uno Stato membro all'altro (cfr. tabella 1b).

Tabella 1b: Veicoli immatricolati nell'UE controllati dagli Stati membri nel periodo 2007-2008

Stato membro dichiarante	Numero di veicoli controllati immatricolati nell'UE		Traffico stradale ⁽¹⁾ 2007-2008	Rapporto veicoli controllati/traffico
	Totale	di cui autobus	(in milioni di veicoli*km)	
Belgio	18 732	216	n.d.	n.d.
Bulgaria	472 324	127 580	n.d.	n.d.
Repubblica ceca	52 842	687	n.d.	n.d.
Danimarca	265	n.d.	n.d.	n.d.
Germania	2 679 907 ⁽²⁾	46 100	178 700	15,0
Estonia	2 236	107	n.d.	n.d.
Irlanda	5 204	54	20 327	0,3
Grecia	22 360	1 195	n.d.	n.d.
Spagna	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Francia	1 669 391	n.d.	244 700	6,8
Italia	13 577	n.d.	n.d.	n.d.
Cipro	919	63	n.d.	n.d.
Lettonia	9 294	n.d.	n.d.	n.d.
Lituania ⁽³⁾	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Lussemburgo	896	26	n.d.	n.d.
Ungheria	351 690	49 582	n.d.	n.d.
Malta	3 579	655	n.d.	n.d.
Paesi Bassi	4 147	47	n.d.	n.d.
Austria	12 658	222	n.d.	n.d.
Polonia	1 254 706	131 711	n.d.	n.d.
Portogallo	558	16	n.d.	n.d.
Romania	43 700	3 459	n.d.	n.d.
Slovenia	3 179	1 307	n.d.	n.d.
Slovacchia	4 631	195	n.d.	n.d.
Finlandia	9 267	14	15 385	0,6
Svezia	165 263	3 593	24 603	6,7

Regno Unito	165 927	35 517	205 328	0,8
Totale	6 967 252	402 346		

⁽¹⁾ Fonte: International Road Traffic and Accident Database dell'OCSE.

⁽²⁾ Compresi gli Stati membri SEE (Spazio economico europeo) Islanda, Norvegia e Svizzera.

⁽³⁾ La Lituania ha segnalato i difetti riscontrati ma non il numero di veicoli controllati.

n.d.: non disponibile.

Il numero di controlli tecnici non è proporzionale al volume del traffico stradale in ciascuno Stato membro. Il rapporto veicoli controllati/milione di chilometri percorsi va da 0,3 in Irlanda a 15,0 in Germania. I valori assoluti mostrano che Cipro, il Lussemburgo, il Portogallo e la Danimarca effettuano relativamente pochi controlli.

La percentuale di autobus rispetto all'insieme dei veicoli controllati per ogni Stato membro è generalmente bassa. Supera il 15% soltanto a Malta (18%), nel Regno Unito (21%) e in Slovenia (41%). Gli autobus rappresentano meno dell'1% del totale dei veicoli controllati in Finlandia. La Danimarca, la Francia, l'Italia e la Lettonia non hanno fatto una distinzione tra i dati relativi agli autobus e quelli relativi ai veicoli commerciali.

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. tabelle 2a e 2b qui di seguito).

Periodo 2005-2006

Dodici dei 22 Stati membri per i quali sono disponibili tutte le informazioni relative al paese di immatricolazione 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. Si deve inoltre tenere conto della situazione geografica di alcuni Stati membri, quali ad esempio Cipro o Malta.

Tabella 2a: Immatricolazione dei veicoli controllati nel periodo 2005-2006

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	1 878	2 876	365	5 119	36,7%
Danimarca	n.d.	n.d.	n.d.	1 518	n.d.
Germania	1 891 343	842 412	216 426	2 950 181	64,1%
Estonia	2 046	351	1 260	3 657	55,9%
Grecia	12 223	311	2 370	14 904	82,0%
Francia	1 315 664	368 882	0	1 684 546	78,1%
Italia	3 961	1 620	448	6 029	65,7%
Cipro	269	0	0	269	100,0%
Lettonia	6 533	467	67	7 067	92,4%

Lituania	28 312	2 885	0	31 197	90,8%
Lussemburgo	122	26 468	0	26 590	0,5%
Ungheria	561 263	45 583	0	606 846	92,5%
Malta	1 507	31	0	1 538	98,0%
Paesi Bassi	1 569	207	6	1 782	88,0%
Austria	12 114	6 230	127	18 471	65,6%
Polonia	284 702	127 635	65 044	477 381	59,6%
Portogallo	640	67	0	707	90,5%
Romania	47 816	237	87	48 140	99,3%
Slovenia	2 876	3 476	984	7 336	39,2%
Slovacchia	7 154	1 598	98	8 850	80,8%
Finlandia	9 333	1 289	4 666	15 288	61,0%
Svezia	33 437	6 600	721	40 758	82,0%
Regno Unito	179 135	22 193	0	201 328	89,0%
TOTALE	4 403 897	1 461 418	292 669	6 159 502	71,5%

n.d.: non disponibile.

Periodo 2007-2008

Dodici dei 26 Stati membri per i quali sono disponibili tutte le informazioni relative al paese di immatricolazione controllano oltre l'80% dei veicoli immatricolati nel loro territorio. Mancano ancora 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. Si deve inoltre tenere conto della situazione geografica di alcuni Stati membri, quali ad esempio Cipro o Malta.

Tabella 2b: Immatricolazione dei veicoli controllati nel periodo 2007-2008

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	6 871	11 861	533	19 265	35,7%
Bulgaria	425 143	47 181		472 324	90,0%
Repubblica ceca		52 842	53 628	106 470	
Danimarca	265			265	100,0%
Germania	1 818 940	860 967	153 586	2 833 493	64,2%
Estonia	1 981	255		2 236	88,6%
Irlanda	5 204			5 204	100,0%
Francia	1 304 850	364 541		1 669 391	78,2%
Grecia		22 360	2 071	24 431	
Italia	5 967	7 610	286	13 863	43,0%

Cipro	919			919	100,0%
Lettonia	8 633	661	147	9 441	91,4%
Lituania					
Lussemburgo	169	727		896	18,9%
Ungheria	296 273	55 417		351 690	84,2%
Malta	3 528	51		3 579	98,6%
Paesi Bassi	3 135	1 012		4 147	75,6%
Austria	6 513	6 145	702	13 360	48,8%
Polonia	1 148 087	106 619	74 122	1 328 828	86,4%
Portogallo	542	16		558	97,1%
Romania	43 093	607	0	43 700	98,6%
Slovenia	2 274	905	847	4 026	56,5%
Slovacchia	3 915	716	1 006	5 637	69,5%
Finlandia	8 152	1 115	4 931	14 198	57,4%
Svezia	157 648	7 615		165 263	95,4%
Regno Unito	122 608	43 319		165 927	73,9%
Totale	5 374 710	1 592 542	291 859	7 259 111	74,0%

Veicoli non conformi

Periodo 2005-2006

Dalle informazioni trasmesse dagli Stati membri alla Commissione emerge che la percentuale di veicoli giudicati non conformi ai requisiti della direttiva 2000/30/CE rispetto al totale dei veicoli immatricolati nell'Unione europea controllati varia sensibilmente da uno Stato membro all'altro e oscilla da un massimo del 131,1% per Malta ad appena il 2,3% per la Slovacchia (cfr. tabella 3a qui di seguito).

Tabella 3a: Percentuale di veicoli non conformi
rispetto al totale dei veicoli controllati nel periodo 2005-2006

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(*)
Belgio	4 754	n.d.	1 878	n.d.
Danimarca	1 518	n.d.	n.d.	n.d.
Germania	2 733 755	6,4%	1 891 343	6,2%
Estonia	2 046	29,8%	1 695	32,3%
Grecia	12 534	21,3%	12 223	21,7%
Francia	1 684 546	3,6%	1 315 664	2,7%

Italia	5 133	n.d.	3 961	n.d.
Cipro	269	117,5% ^(*)	269	117,5% ^(*)
Lettonia	7 000	n.d.	6 533	n.d.
Lituania	31 197	8,3%	28 312	8,4%
Lussemburgo	468	29,7%	122	33,6%
Ungheria	606 846	20,5%	561 263	21,8%
Malta	1 538	131,1% ^(*)	1 507	133,4% ^(*)
Paesi Bassi	1 776	n.d.	1 569	n.d.
Austria	18 344	52,1%	12 114	51,1%
Polonia	412 337	n.d.	284 702	n.d.
Portogallo	707	6,4%	640	7,0%
Romania	48 053	54,7%	47 816	54,6%
Slovenia	6 352	5,8%	984	4,4%
Slovacchia	8 752	2,3%	7 154	2,8%
Finlandia	10 622	30,6%	9 333	31,3%
Svezia	40 037	81,1%	33 437	n.d.
Regno Unito	201 328	38,3%	179 135	34,2%

^(*) la percentuale di veicoli non conformi può essere superiore a 100% in quanto i veicoli combinati quali "autotreni" e "veicoli articolati" vengono conteggiati come veicoli unici, mentre ciascuno dei veicoli che li compongono può essere conteggiato come non conforme.

n.d.: non disponibile.

Tali differenze possono rispecchiare l'importanza relativa che ogni Stato membro attribuisce ai controlli tecnici rispetto ai controlli su strada riguardanti altri aspetti del trasporto stradale. Per esempio, la percentuale trasmessa dal Belgio non riguarda solo i controlli tecnici ma include anche tutti i controlli su strada. In generale, la relazione presentata dal Belgio stabilisce una distinzione fra i controlli riguardanti la conformità con la regolamentazione in materia di orari di lavoro, carichi eccezionali, trasporto di merci pericolose, eurobollo e altri aspetti. Di solito, i controlli tecnici non sono elencati separatamente e le relative informazioni non sono dettagliate.

Sei dei 23 Stati membri che hanno fornito informazioni sul numero di veicoli non conformi e sul numero totale di veicoli immatricolati nell'Unione europea controllati registrano tassi di non conformità compresi fra il 2,3% e l'8,3% (cfr. tabella 3a).

Si registrano percentuali elevate di veicoli non conformi a Malta (131,7%), a Cipro (117,5%), in Svezia (81,1%) e in Romania (54,7%). Mentre Malta e Cipro controllano relativamente pochi veicoli e i dati sono probabilmente basati su un diverso metodo di conteggio dei controlli e dei veicoli non conformi, le statistiche sui controlli tecnici trasmesse dalla Svezia e dalla Romania sono basate su un numero elevato di veicoli (rispettivamente 40 037 e 48 053 veicoli immatricolati nell'Unione europea controllati). La percentuale relativamente elevata di veicoli giudicati non conformi potrebbe dipendere da una selezione mirata dei veicoli da parte di questi due Stati membri.

Periodo 2007-2008

Dalle informazioni trasmesse dagli Stati membri alla Commissione emerge che la percentuale di veicoli giudicati non conformi ai requisiti della direttiva 2000/30/CE rispetto al totale dei veicoli immatricolati nell'Unione europea controllati varia sensibilmente da uno Stato membro all'altro e oscilla da un massimo del 63,0% per la Danimarca ad appena lo 0,3% per la Bulgaria (cfr. tabella 3b qui di seguito). La percentuale di veicoli non conformi a Cipro (197,3%) è probabilmente basata su un diverso metodo di conteggio dei controlli e dei veicoli non conformi.

Tabella 3b: Percentuale di veicoli non conformi
rispetto al totale dei veicoli controllati nel periodo 2007-2008

Stato membro dichiarante	Veicoli immatricolati nell'UE (compreso lo Stato membro dichiarante)			Veicoli immatricolati nello Stato membro dichiarante		
	Veicoli controllati	Numero di sospensioni	% di veicoli non conformi(*)	Veicoli controllati	Numero di sospensioni	% di veicoli non conformi(*)
Belgio	18 732	2 495	13,3%	6 871	1 308	19,0%
Bulgaria	472 324	1 421	0,3%	425 143	1 266	0,3%
Repubblica ceca	52 842					
Danimarca	265	167	63,0%	265	167	63,0%
Germania	2 679 907	60 340	2,3%	1 818 940	18 744	1,0%
Estonia	2 236	429	19,2%	1 981	373	18,8%
Irlanda	5 204			5 204		
Grecia	22 360	3 164	14,2%			
Francia	1 669 391	55 920	3,3%	1 304 850	34 995	2,7%
Italia	13 577			5 967		
Cipro	919	1 813	197,3% ^(*)	919	1 813	197,3% ^(*)
Lettonia	9 294	49	0,5%	8 633	49	0,6%
Lituania		442			441	
Lussemburgo	896	296	33,0%	169	51	30,2%
Ungheria	351 690	22 794	6,5%	296 273	21 640	7,3%
Malta	3 579	1 975	55,2%	3 528	1 936	54,9%
Paesi Bassi	4 147	115	2,8%	3 135	78	2,5%
Austria	12 658	5 246	41,4%	6 513	2 492	38,3%
Polonia	1 254 706	7 095	0,6%	1 148 087	7 095	0,6%
Portogallo	558	28	5,0%	542	28	5,2%
Romania	43 700	16 066	36,8%	43 093	15 897	36,9%
Slovenia	3 179	122	3,8%	2 274	72	3,2%
Slovacchia	4 631			3 915		
Finlandia	9 267			8 152		
Svezia	165 263	32 982	20,0%	157 648	32 982	20,9%
Regno Unito	165 927	81 126	48,9%	122 608	46 404	37,8%
Totale	6 967 252	294 085	4,2%	5 374 710	187 831	3,5%

(*) la percentuale di veicoli non conformi può essere superiore a 100% in quanto i veicoli combinati quali "autotreni" e "veicoli articolati" vengono conteggiati come veicoli unici, mentre ciascuno dei veicoli che li compongono può essere conteggiato come non conforme.

Tali differenze possono rispecchiare l'importanza relativa che ogni Stato membro attribuisce ai controlli tecnici rispetto ai controlli su strada riguardanti altri aspetti del trasporto stradale. Per esempio, la percentuale trasmessa dal Belgio non riguarda solo i controlli tecnici su strada ma include tutti i controlli su strada. In generale, la relazione presentata dal Belgio stabilisce una distinzione fra i controlli riguardanti la conformità con la regolamentazione in materia di orari di lavoro, carichi eccezionali, trasporto di merci pericolose, eurobollo e altri aspetti. Di solito, i controlli tecnici non sono elencati separatamente e le relative informazioni non sono dettagliate.

Tre dei 26 Stati membri che hanno fornito informazioni sul numero di veicoli non conformi e sul numero totale di veicoli immatricolati nell'Unione europea controllati registrano tassi di non conformità inferiori all'1,0% (cfr. tabella 3b).

Si registrano percentuali elevate di veicoli non conformi in Danimarca (63,0%), a Malta (55,2%), nel Regno Unito (48,9%) e in Austria (41,4%). Mentre la Danimarca e Malta controllano relativamente pochi veicoli, le statistiche sui controlli tecnici su strada trasmesse dal Regno Unito e dell'Austria sono basate su un numero di veicoli statisticamente rilevante, ossia rispettivamente 165 927 e 12 658 veicoli immatricolati nell'Unione europea controllati. La percentuale relativamente elevata di veicoli giudicati non conformi rispetto al totale dei veicoli controllati potrebbe dipendere da una selezione mirata dei veicoli da parte di questi due Stati membri.

Come stabilito dal considerando 10 della direttiva 2000/30/CE, per selezionare i veicoli commerciali da sottoporre ai controlli dovrebbe essere adottato un approccio mirato, identificando con particolare attenzione i veicoli che presentano un rischio maggiore di un livello insufficiente di manutenzione.

Dati ripartiti per Stato membro

Generalmente i dati disponibili ripartiti per Stato membro relativi ai controlli effettuati sui veicoli immatricolati negli altri Stati membri 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.

Per il periodo di dichiarazione 2005-2006 si segnalano i seguenti esempi:

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

Per l'**Ungheria** (cfr. tabella 4a 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 (21,8%). Il numero di controlli su veicoli dell'UE non immatricolati in Ungheria (45 583) è tuttavia contenuto rispetto al totale dei controlli tecnici su strada dichiarati dalle autorità ungheresi (606 846).

Tabella 4a: Veicoli controllati dall'Ungheria nel periodo 2005-2006

Stato membro di immatricolazione	Veicoli controllati	Veicoli non conformi	Percentuale veicoli non conformi / veicoli controllati
Belgio	0	0	0,0%
Bulgaria	n.d.	n.d.	n.d.
Repubblica ceca	2 350	208	8,9%
Danimarca	56	0	0,0%
Germania	5 699	155	2,0%
Estonia	199	88	44,2%
Irlanda	0	0	0,0%
Grecia	900	148	16,4%
Spagna	30	2	6,7%
Francia	100	7	7,0%
Italia	2 345	254	10,8%
Cipro	0	0	0,0%
Lettonia	545	241	44,2%
Lituania	223	60	26,9%
Lussemburgo	125	0	0,0%
Ungheria	561 263	122 118	21,8%
Malta	0	0	0,0%
Paesi Bassi	2 900	129	4,4%
Austria	987	39	4,0%
Polonia	12 234	641	5,7%
Portogallo	35	1	2,9%
Romania	n.d.	n.d.	n.d.
Slovenia	5 700	139	2,4%
Slovacchia	12 000	454	3,8%
Finlandia	49	0	0,0%
Svezia	76	0	0,0%
Regno Unito	30	1	3,3%
Totale UE	606 846	124 645	20,5%

n.d.: non applicabile.

Per l'**Austria** (cfr. tabella 5a), le percentuali della voce “veicoli non conformi/veicoli controllati” ripartiti per Stato membro variano fra il 39,3% per i veicoli immatricolati in Lettonia (28 veicoli controllati) e il 100,0% per la Danimarca (5 veicoli controllati). La percentuale dei veicoli immatricolati in Austria è del 51,1%. 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 comunque

segnalare, a fronte di un numero relativamente elevato di veicoli controllati, l'elevata percentuale di veicoli giudicati non conformi dalle autorità austriache fra quelli immatricolati in Germania, Repubblica ceca e Ungheria.

Tabella 5a: Veicoli controllati dall'Austria nel periodo 2005-2006

Stato membro di immatricolazione	Veicoli controllati	Veicoli non conformi	Percentuale veicoli non conformi / veicoli controllati
Belgio	49	27	55,1%
Bulgaria	2	0	0,0%
Repubblica ceca	1 022	491	48,0%
Danimarca	5	5	100,0%
Germania	1 007	521	51,7%
Estonia	0	0	0,0%
Irlanda	5	3	60,0%
Grecia	96	71	74,0%
Spagna	96	71	74,0%
Francia	17	9	52,9%
Italia	208	121	58,2%
Cipro	0	0	0,0%
Lettonia	28	11	39,3%
Lituania	124	68	54,8%
Lussemburgo	2	0	0,0%
Ungheria	1 442	797	55,3%
Malta	0	0	0,0%
Paesi Bassi	124	65	51,6%
Austria	12 114	6 196	51,1%
Polonia	650	297	45,7%
Portogallo	12	9	75,0%
Romania	728	482	66,2%
Slovenia	115	70	60,9%
Slovacchia	467	231	49,5%
Finlandia	0	0	0,0%
Svezia	13	7	53,8%
Regno Unito	18	9	50,0%
Totale UE	18 344	9 560	52,1%

Per quanto riguarda la prova delle emissioni, l'Austria ha dichiarato di avere usato uno sensore a distanza⁵ che consente di misurare le emissioni di CO, CO₂, HC, NO e particelle di carbonio dei veicoli in transito senza doverli fermare.

Nel corso del periodo 2007-2008 l'Austria ha effettuato 41 475 prove delle emissioni utilizzando questo sensore, oltre ai controlli indicati.

Quanto al totale dei veicoli controllati nel **Regno Unito** e immatricolati in un altro Stato membro (cfr. tabella 6a), le percentuali indicanti i veicoli non conformi e i veicoli non autorizzati a circolare sono ancora superiori alla percentuale corrispondente relativa ai veicoli immatricolati nel Regno Unito, ossia il 34,2%. 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 6a: veicoli controllati dal Regno Unito nel periodo 2005-2006

Stato membro di immatricolazione	Veicoli controllati	Veicoli non conformi	Percentuale veicoli non conformi/ veicoli controllati
Belgio	1 081	808	74,7%
Bulgaria	100	76	76,0%
Repubblica ceca	563	444	78,9%
Danimarca	90	40	44,4%
Germania	1 416	695	49,1%
Estonia	70	55	78,6%
Irlanda	5 763	4 302	74,6%
Grecia	103	93	90,3%
Spagna	1 514	1 273	84,1%
Francia	1 380	772	55,9%
Italia	949	797	84,0%
Cipro	17	17	100,0%
Lettonia	82	68	82,9%
Lituania	552	388	70,3%
Lussemburgo	109	70	64,2%
Ungheria	547	344	62,9%
Malta	11	11	100,0%
Paesi Bassi	3 160	1 902	60,2%
Austria	345	202	58,6%
Polonia	2 781	2 151	77,3%

⁵ Cfr. anche il progetto REVEAL, finanziato dall'UE:
http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/projects/reveal.pdf.

Portogallo	678		95,5%
Romania	304	243	79,9%
Slovenia	178	148	83,1%
Slovacchia	364	263	72,3%
Finlandia	1	1	100,0%
Svezia	35	18	51,4%
Regno Unito	179 135	61 184	34,2%
Totale UE	201 382	77 017	38,3%

I dati presentati per il periodo di dichiarazione 2007-2008 sono ancora insufficienti e non permettono di trarre conclusioni con valore statistico sulle condizioni medie dei veicoli che circolano al di fuori dei relativi paesi di immatricolazione

La tabella 4b fornisce il numero di veicoli controllati, per Stato membro, e la percentuale di sospensioni relativa ai veicoli controllati.

Tabella 4b Veicoli controllati e percentuali di sospensioni per Stato membro nel periodo 2007-2008

Paesi controllanti (numero di veicoli controllati, % di sospensioni)

	AT		BE		BG		CY		CZ		DE		DK		EE		FI	
	Control li	%	control li	%	controlli	%	control li	%	controlli	%	controlli	%	control li	%	control li	%	control li	%
AL	4	50,0																
AT	6.513	38,3	179	10,1	1208	0,2											4	n.d.
AZ	2	0,0															1	n.d.
BA	74	52,7																
BE	33	45,5	6871	19,0	146	0,0											14	n.d.
BG	238	51,7	94	18,1	425	143	0,3								1	0,0	28	n.d.
BI	7	42,9																
BO	3	0,0																
BY	88	62,5															57	n.d.
CH	89	42,7															3	n.d.
CS	119	54,6																
CY	16	68,8	5	0,0	85	0,0	919	197,3										
CZ	635	45,2	581	8,1	4319	0,3									15	20,0	31	n.d.
DE	895	35,5	2293	7,5	3025	0,2					1818	940	1,0		1	0,0	83	n.d.
DK	3	33,3	59	11,9	223	0,0							265	63,0			39	n.d.
EE	1	0,0	49	6,1	570	0,0									1981	18,8	364	n.d.
EL	55	43,6	20	25,0	3499	0,7												
ES	61	52,5	647	9,3	156	0,0											13	n.d.
EU									105684	n.d.								
FI	9	55,6	15	20,0	136	0,0												
FR	25	32,0	1601	10,3	210	0,0									4	25,0	8152	n.d.
GE																	11	n.d.
GR																		
HR	126	50,0																
HU	1331	48,4	336	8,9	6705	0,6												
IE	5	20,0	35	0,0	19	0,0											18	n.d.
																	3	n.d.

UK		8	25,0	198	9,1	245	0,0												9	n.d.
UNK																				
US		1	0,0																	
UZ																				
VA																				

Tabella 4b (continua): Veicoli controllati e percentuali di sospensioni per Stato membro nel periodo 2007-2008
Paesi controllanti (numero di veicoli controllati, % di sospensioni)

Paesi controllati	FR			GR			HU			IE			IT			LT			LU		
	controlli	%	controlli	%	controlli	%	controlli	%	controlli	%	controlli	%	controlli	%	controlli	%	controlli	%			
AL			297	30,3																	
AT	4 302	6,0	32	3,1	2 785	0,9							101	n.d.	n.d.	n.d.	3	33,3			
AZ																					
BA			28	3,6																	
BE	33 596	7,5	24	4,2	111	0,0							130	n.d.	n.d.	n.d.	160	36,9			
BG			2 176	3,4	2 228	1,8							78	n.d.	n.d.	n.d.	9	22,2			
BI																					
BO																					
BY																					
CH																					
CS																					
CY			11	0,0	5	0,0							29	n.d.	n.d.	n.d.					
CZ	6 158	7,8	31	3,2	3 175	1,4							81	n.d.	n.d.	n.d.	11	0,0			
DE	61 960	5,4	109	1,8	4 736	0,7							279	n.d.	n.d.	n.d.	258	26,4			
DK	1 171	4,6			11	0,0							10	n.d.	n.d.	n.d.	11	0,0			
EE	400	7,8			128	0,0							5	n.d.	n.d.	n.d.	2	50,0			
EL	2 343	6,5	19 209	15,9	445	2,9							154	n.d.	n.d.	n.d.					
ES	102 067	6,8	4	0,0	172	0,0							52	n.d.	n.d.	n.d.	32	43,8			
EU																					
FI	366	3,6			11	0,0							11	n.d.	n.d.	n.d.	5	0,0			
FR	1 304 850	2,7	4	0,0	250	0,0							330	n.d.	n.d.	n.d.	63	42,9			
GE																					
GR																					
HR			4	25,0																	
HU	2 835	6,3	21	4,8	296 273	7,3							505	n.d.	n.d.	n.d.	6	50,0			
IE	3 896	6,3			46	0,0	5 204	0,0	933	n.d.	n.d.	n.d.					1	0,0			

UK		8 392	2,6	1	0,0	111	5,4			54	n.d.	n.d.	n.d.	6	33,3
UNK											n.d.	n.d.	n.d.		
US											n.d.	n.d.	n.d.		
UZ											n.d.	n.d.	n.d.		
VA											n.d.	n.d.	n.d.		

Percentuali dei difetti riscontrati

Grazie alla qualità dei dati trasmessi dagli Stati membri per il periodo 2007-2008 per la prima volta è stato possibile redigere una tabella contenente le percentuali dei difetti riscontrati (cfr. tabella 7).

Tabella 7: Difetti riscontrati

Stato membro dichiarante	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												
Austria	3.575	22,4 %	578	3,6 %	16	0,1 %	1	0,0 %	916	5,7 %	2.621	16,4 %	2.164	13,6 %	1.592	10,0 %	2.561	16,0 %	243	1,5 %	5	0,0 %	1.698	10,6 %	15.970
Belgio	850	14,4 %		n.d.	25	0,4 %	0	0,0 %	105	1,8 %	2.489	42,1 %	866	14,6 %	74	1,3 %	1.443	24,4 %	47	0,8 %	12	0,2 %	5	0,1 %	5.916
Bulgaria	229	20,4 %	16	1,4 %	83	7,4 %	15	1,3 %	55	4,9 %	77	6,9 %	335	29,9 %	10	0,9 %	13	1,2 %	112	10,0 %	170	15,2 %	5	0,4 %	1.120
Cipro	66	5,2 %	71	5,6 %	21	1,7 %	11	0,9 %	49	3,9 %	246	19,4 %	214	16,8 %	121	9,5 %	215	16,9 %	93	7,3 %	121	9,5 %	43	3,4 %	1.271
Repubblica ceca	2.522	4,3 %	2.130	3,6 %	10	0,0 %	14	0,0 %	1.574	2,7 %	20.544	34,6 %	12.224	20,6 %	1.488	2,5 %	13.510	22,8 %	1.592	2,7 %	8	0,0 %	3.686	6,2 %	59.302
Germania	32.655	20,8 %	6.671	4,2 %	596	0,4 %	204	0,1 %	5.552	3,5 %	49.634	31,6 %	29.511	18,8 %	5.037	3,2 %	9.862	6,3 %	9.150	5,8 %	2.391	1,5 %	5.901	3,8 %	157.164
Danimarca	28	12,2 %	17	7,4 %		n.d.		n.d.	10	4,4 %	87	38,0 %	13	5,7 %	6	2,6 %	60	26,2 %	4	1,7 %	1	0,4 %	3	1,3 %	229
Estonia	124	7,4 %	42	2,5 %	2	0,1 %	0	0,0 %	42	2,5 %	426	25,5 %	356	21,3 %	113	6,8 %	139	8,3 %	199	11,9 %	57	3,4 %	169	10,1 %	1.669
Finlandia	2.333	40,9 %	28	0,5 %	12	0,2 %	2	0,0 %	187	3,3 %	1.779	31,2 %	366	6,4 %	162	2,8 %	592	10,4 %	171	3,0 %	18	0,3 %	51	0,9 %	5.701
Francia		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.								n.d.	
Grecia	289	5,7 %	17	0,3 %	8	0,2 %	6	0,1 %	48	1,0 %	796	15,8 %	2.291	45,4 %	111	2,2 %	203	4,0 %	1.070	21,2 %	133	2,6 %	79	1,6 %	5.051
Ungheria	948	4,9 %	852	4,4 %	90	0,5 %	64	0,3 %	170	0,9 %	13.563	70,5 %	990	5,1 %	357	1,9 %	56	0,3 %	198	1,0 %	43	0,2 %	1.910	9,9 %	19.241
Irlanda	937	27,3 %	42	1,2 %	9	0,3 %	0	0,0 %	68	2,0 %	1.083	31,5 %	545	15,9 %	226	6,6 %	302	8,8 %	62	1,8 %	90	2,6 %	69	2,0 %	3.433
Italia		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.								n.d.	
Lituania	1.368	18,0 %	72	0,9 %	45	0,6 %	28	0,4 %	154	2,0 %	2.410	31,7 %	1.353	17,8 %	36	0,5 %	88	1,2 %	552	7,3 %	15	0,2 %	1.473	19,4 %	7.594
Lussemburgo	222	20,3 %	46	4,2 %	2	0,2 %		n.d.	49	4,5 %	249	22,8 %	193	17,6 %	164	15,0 %	96	8,8 %	7	0,6 %			66	6,0 %	1.094
Lettonia		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.								n.d.	
Malta	351	7,8 %	95	2,1 %	209	4,6 %	0	0,0 %	722	16,0 %	1.783	39,5 %	778	17,2 %	106	2,3 %	119	2,6 %	58	1,3 %	1	0,0 %	295	6,5 %	4.517
Paesi Bassi	508	30,5 %	38	2,3 %	0	0,0 %	0	0,0 %	143	8,6 %	317	19,0 %	188	11,3 %	253	15,2 %	154	9,2 %	48	2,9 %	5	0,3 %	11	0,7 %	1.665
Polonia	5.231	9,5 %	1.621	3,0 %	791	1,4 %	546	1,0 %	2.000	3,6 %	16.234	29,6 %	15.464	28,2 %	1.720	3,1 %	1.435	2,6 %	3.003	5,5 %	587	1,1 %	6.242	11,4 %	54.874
Portogallo	34	4,6 %	9	1,2 %		n.d.		n.d.	23	3,1 %	321	43,1 %	154	20,7 %	35	4,7 %	102	13,7 %	8	1,1 %	2	0,3 %	57	7,7 %	745
Romania	431	2,7 %	215	1,4 %	264	1,7 %	14	0,1 %	10	0,1 %	6.293	39,6 %	6.803	42,9 %	298	1,9 %	633	4,0 %	400	2,5 %	281	1,8 %	230	1,4 %	15.872
Svezia	4.112	12,5 %	248	0,8 %	4	0,0 %	0	0,0 %	1.310	4,0 %	17.001	51,5 %	4.595	13,9 %	417	1,3 %	1.924	5,8 %	2.809	8,5 %	53	0,2 %	509	1,5 %	32.982
Slovenia		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.								n.d.	
Slovacchia	465	26,8 %	61	3,5 %	21	1,2 %	0	0,0 %	33	1,9 %	111	6,4 %	404	23,3 %	0	0,0 %	34	2,0 %	441	25,4 %	0	0,0 %	163	9,4 %	1.733
Regno Unito	47.857	49,5 %	2.072	2,1 %	142	0,1 %	0	0,0 %	3.591	3,7 %	9.299	9,6 %	19.325	20,0 %	8.863	9,2 %	193	0,2 %	160	0,2 %	174	0,2 %	4.926	5,1 %	96.602
Totale	105.135	21,3 %	14.941	3,0 %	2.350	0,5 %	905	0,2 %	16.811	3,4 %	147.363	29,8 %	99.132	20,1 %	21.189	4,3 %	33.734	6,8 %	20.427	4,1 %	4.167	0,8 %	27.591	5,6 %	493.745

Il numero e le percentuali di difetti riscontrati per freni, pneumatici e luci (con percentuali di 21,3%, 20,1% e 29,8%) dimostrano l'importanza dei controlli su strada per la sicurezza stradale. L'aspetto ambientale è rappresentato meglio dalla percentuale relativa alla perdita di carburante e/o olio piuttosto che dai risultati delle prove di emissione, pari allo 0,5% per i veicoli diesel e allo 0,2% per i veicoli a benzina. Ciò potrebbe essere dovuto al metodo adottato per l'effettuazione delle prove, in particolare quando si tratta di veicoli diesel.

Anche nelle diverse categorie di elementi controllati – quale ad esempio l'impianto frenante – sono state segnalate differenze significative, dal 4,3% della Repubblica ceca al 49,5% del Regno Unito. Ciò può essere dovuto ai diversi metodi adottati dagli Stati membri per l'effettuazione delle prove.

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 suo 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.

7. CONCLUSIONI

1. La maggior parte degli Stati membri non rispetta in maniera soddisfacente 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 in tempo utile;
- quando i dati sono trasmessi, essi non sono sufficientemente dettagliati da consentire una valutazione precisa dell'efficacia delle politiche comunitarie in materia di sicurezza stradale e protezione dell'ambiente.

2. La direttiva definisce il modello di relazione individuale di controllo tecnico su strada. Tale modello però non è di semplice uso per trasmettere elettronicamente tutti i dati statistici alla Commissione. Visto che la direttiva non precisa il formato da utilizzare per la trasmissione dei dati statistici, gli Stati membri trasmettono le informazioni nei formati più diversi, rendendo difficoltoso 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.

È stato osservato qualche progresso per il periodo 2007-2008, quando la Commissione ha fornito agli Stati membri un modello di relazione sotto forma di un foglio standard Excel.

Benché 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. tabelle 2a e 2b). Occorre richiamare l'attenzione degli Stati membri sul fatto che i controlli sui veicoli non immatricolati nel loro territorio contribuiscono a diffondere le migliori pratiche. Tale percentuale dovrebbe quindi essere il più possibile elevata rispetto ai flussi stradali osservati.

4. Per ridurre le differenze tra i vari Stati membri sembra essere necessario un approccio armonizzato ai metodi di prova e alla valutazione dei difetti. La Commissione continuerà pertanto a riflettere sull'opportunità di proporre future misure per ridurre le differenze. I tassi di conformità differiscono da uno Stato membro all'altro, benché niente faccia pensare che i veicoli originari di uno Stato membro vengano giudicati in maniera diversa da quelli immatricolati nello Stato membro dichiarante.