COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 12.9.2014
COM(2014) 569 final

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

sull'applicazione da parte degli Stati membri della direttiva 2000/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 giugno 2000, relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nella Comunità

Periodo di dichiarazione 2011-2012

INDICE

1. INTRODUZIONE 3
2. DIRETTIVA 2000/30/EC 4
3. DATI TRASMESSI DAGLI STATI MEMBRI 4
4. OGGETTO DELL'ISPEZIONE 5
5. DATI STATISTICI 5
5.1. Percentuale di veicoli ispezionati 6
5.2. Numero complessivo di veicoli controllati e relativa origine 7
5.3. Veicoli oggetto di un provvedimento di sospensione 9
5.4. Tipi di difetti e dati per Stato membro 11
6. TIPI DI SANZIONE 10
7. SINTESI DELLE CONCLUSIONI 11

ALLEGATO I: DIFETTI RISCONTRATI PER ELEMENTO ISPEZIONATO

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

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 ad assicurare che i veicoli commerciali in circolazione sulle strade europee siano in buono stato. 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. 1072/2009[1]);

- controlli tecnici periodici dei veicoli, effettuati negli Stati membri sui veicoli immatricolati nel loro territorio, con una frequenza minima stabilita a livello europeo (direttiva 2009/40/CE[2]);

- 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/CE[3]).

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 tutelare 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 definite nella direttiva e per paese di immatricolazione;
- gli elementi sottoposti al controllo;
- i difetti riscontrati.

La direttiva elenca nove punti distinti (cfr. la sezione 4 in appresso) che possono essere sottoposti a controllo tecnico su strada. La mancata conformità ai pertinenti requisiti di sicurezza stradale di uno qualsiasi degli elementi sottoposti a controllo può comportare il divieto di utilizzare il veicolo su strada. Eventuali difetti del veicolo ispezionato devono essere menzionati nelle relazioni di ispezione da consegnare al conducente del veicolo. La direttiva dispone che la Commissione presenti al Consiglio e al Parlamento europeo una relazione sull'applicazione della direttiva, elaborata in base ai dati ricevuti dagli Stati membri e corredata di una sintesi dei risultati ottenuti.

Il 3 aprile 2014 il Parlamento europeo e il Consiglio hanno riveduto la direttiva sui controlli tecnici su strada adottando la direttiva 2014/47/UE.[4] La nuova versione della direttiva introduce, fra l'altro, un obiettivo per il numero di controlli tecnici su strada da effettuare in

---

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, 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, 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.

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.

tutta l'Unione europea. Per consentire l'attuazione efficace di questa nuova disposizione in seguito all'entrata in vigore della direttiva nel 2018, la presente relazione contiene informazioni relative al futuro obiettivo di controllo del 5% dei veicoli commerciali pesanti immatricolati nell'Unione.

2. DIRETTIVA 2000/30/CE

La direttiva 2000/30/CE, con le successive modifiche[5], — che rimane di applicazione fino al 19 maggio 2018 — definisce determinate condizioni per la realizzazione dei controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali che circolano nel territorio dell'Unione.

Un controllo tecnico su strada è un'ispezione, non annunciata dalle autorità, di un veicolo commerciale che circola nel territorio di uno Stato membro. Il controllo è svolto dalle autorità o da un altro organismo che opera per loro conto, solitamente sulla rete stradale.

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 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 manutenzione inadeguata.

I controlli su strada seguono un approccio graduale. Un primo controllo consiste nell'esame visivo dello stato di manutenzione a veicolo fermo. Se le condizioni del veicolo sembrano presentare un rischio per la sicurezza tale da giustificare un esame più approfondito, il veicolo può essere sottoposto a un controllo più rigoroso presso un centro di prova situato in prossimità. Il risultato di ciascun controllo stradale deve essere documentato mediante una relazione di controllo tecnico stradale 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 rappresenta un rischio per la sicurezza stradale, il suo uso può essere sospeso finché non siano stati rimossi tali difetti. I veicoli immatricolati in un altro Stato su cui sono riscontrati difetti gravi devono essere segnalati allo Stato membro di provenienza che prenderà opportuni provvedimenti.

3. DATI TRASMESSI DAGLI STATI MEMBRI

La presente costituisce la quarta relazione sull'applicazione della direttiva 2000/30/CE negli Stati membri ed è relativa al periodo 2011-2012. I dati raccolti dagli Stati membri in relazione a tale periodo dovevano essere comunicati alla Commissione entro e non oltre il 31 marzo 2013.

Tuttavia, i dati non sono stati sempre trasmessi entro i tempi previsti. Quindici Stati membri (Belgio, Bulgaria, Repubblica ceca, Danimarca, Germania, Estonia, Italia, Lettonia, Malta, Paesi Bassi, Austria, Polonia, Romania, Slovacchia e Svezia) hanno rispettato il termine prescritto e trasmesso i dati sul numero di veicoli controllati, classificati per categoria e Paese di immatricolazione, nonché i dati sugli elementi sottoposti a controllo e sui difetti riscontrati. In seguito a contatti bilaterali intrapresi dalla Commissione con i rimanenti 12 Stati membri, anche questi ultimi hanno trasmesso i dati di loro pertinenza. Gli ultimi dati inviati dagli Stati membri sono pervenuti il 6 maggio 2014.

---

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

Per facilitare la comunicazione delle informazioni di cui all'articolo 6 della direttiva 2000/30/CE, la Commissione e gli esperti degli Stati membri hanno messo a punto un modello di relazione standardizzato. L'uso del modello standardizzato agevola significativamente la raccolta dei dati, ma non è obbligatorio. La maggior parte delle relazioni inviate dagli Stati membri ha seguito il modello raccomandato, anche nel caso delle tabelle stampate. La Repubblica ceca, la Germania, la Spagna, la Francia, la Polonia, la Slovenia e la Finlandia non hanno utilizzato il modello standardizzato.

Gli Stati membri hanno fornito dati con diversi gradi di completezza. Pochi Stati membri — Repubblica ceca, Grecia, Lettonia, Austria, Polonia e Slovenia — hanno trasmesso dati sui veicoli immatricolati fuori dell'UE. La Bulgaria, la Repubblica ceca, la Danimarca, l'Estonia, la Francia, il Lussemburgo, i Paesi Bassi, la Slovacchia e la Slovenia hanno fornito statistiche distinte per il 2011 e per il 2012. Alcuni Stati membri (Danimarca, Spagna, Francia, Polonia e Slovenia) non hanno trasmesso dati essenziali su ogni categoria di veicoli, punto di controllo o origine dei veicoli sottoposti a controllo. La Spagna e la Finlandia sono gli unici Stati membri che non hanno fornito nessuna informazione sui veicoli oggetto di un provvedimento di sospensione. Inoltre, alcuni Stati membri hanno fornito più serie di dati, ad esempio comunicati dal ministero dei Trasporti e dalla polizia. In generale, 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 2000/30/CE e successive modifiche. Essi sono:

- identificazione;
- dispositivo di frenatura;
- sterzo;
- visibilità;
- impianto elettrico e circuito 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.

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 in autocarri e semirimorchi. I dati risultanti da questa suddivisione sono riportati in corsivo nella presente relazione.

5,1. Percentuale di veicoli sottoposti a controllo

Il numero complessivo di veicoli controllati è risultato pari a **8 145 984** unità nel periodo 2011-2012. Nello stesso periodo il numero di veicoli commerciali immatricolati

nell'UE era pari a **8 830 451** unità. Il rapporto tra veicoli controllati nel periodo 2011-2012 e la flotta complessiva è pari al **92,25%**, corrispondente al **46,12%** della flotta complessiva soggetta a controlli stradali ogni anno.

Il rapporto fra il numero medio di veicoli controllati ogni anno e il numero di veicoli commerciali immatricolati varia significativamente da uno Stato membro all'altro, dallo 0,3% a più del 100%. Queste differenze si possono in parte spiegare per le diverse modalità di trasmissione delle informazioni utilizzate: alcuni Stati membri (come Germania, Francia e Polonia), ad esempio, hanno incluso nei dati trasmessi anche i controlli iniziali, mentre altri hanno comunicato solo i controlli più approfonditi. Le variazioni si possono anche spiegare attraverso i diversi sistemi di controllo utilizzati dagli Stati membri, che vanno da ispezioni elementari senza l'ausilio di attrezzature a controlli altamente sofisticati ed elaborati che si avvalgono di unità mobili di controllo e di centri di prova situati nelle immediate vicinanze.

Tabella 1: Percentuale di veicoli sottoposti a controllo

Stato membro	**Veicoli controllati (2011–2012)**	**Veicoli immatricolati delle categorie N2, N3, M2, M3, O3 e O4**	**Percentuale annuale sul totale***
Belgio	18 799	253 440	**3,71%**
Bulgaria	*595 905*	293 930**	**101,37%**
Repubblica ceca	*160 285*	211 794**	**37,84%**
Danimarca	*27 781*	92 911	**14,95%**
Germania	*2 881 859*	963 763**	**149,51%**
Estonia	*1 791*	44 596**	**2,01%**
Irlanda	11 988	107 610**	**5,57%**
Grecia	*28 276*	472 955**	**2,99%**
Spagna	388 505	869 934**	**22,33%**
Francia	1 431 117	758 788**	**94,30%**
Italia	*65 053*	1 070 184**	**3,04%**
Cipro	*1 133*	27 178	**2,08%**
Lettonia	*5 822*	47 272**	**6,16%**
Lituania	*83 342*	109 019**	**38,22%**
Lussemburgo	*901*	18 615**	**2,42%**
Ungheria	328 202	160 112**	**102,49%**
Malta	*3 852*	10 994**	**17,52%**
Paesi Bassi	11 471	310 833	**1,85%**
Austria	32 227	98 897	**16,29%**
Polonia	*1 710 675*	914 776**	**93,50%**
Portogallo	*709*	116 455**	**0,30%**
Romania	*22 260*	346 418**	**3,21%**
Slovenia	*4 534*	45 673**	**4,96%**
Slovacchia	*18 074*	271 770**	**3,33%**
Finlandia	*23 609*	189 447	**6,23%**

Stato membro	Veicoli controllati (2011–2012)	Veicoli immatricolati delle categorie N2, N3, M2, M3, O3 e O4	Percentuale annuale sul totale*
Svezia	39 597	148 528	**13,33%**
Regno Unito	*248 217*	874 564**	**14,19%**
Totale	**8 145 984**	**8 830 451**	**46,12%**

* La percentuale annuale sul totale equivale al numero medio di singoli controlli effettuati nello Stato membro ogni anno diviso per il numero totale di veicoli immatricolati in quello Stato membro.

** Numeri tratti da dati Eurostat.

5.2. Numero complessivo di veicoli controllati e relativa origine

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, Lussemburgo e Austria, 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 fra veicoli appartenenti a residenti e a 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 direttiva[6].

Tabella 2: Origine dei veicoli controllati

Stato membro (SM) dichiarante	Veicoli immatricolati nello SM	Veicoli immatricolati in un altro SM	Veicoli immatricolati fuori dell'UE	Totale	Veicoli dello SM (%)
Belgio	6 887	11 430	482	**18 799**	**36,6%**
Bulgaria	*520 477*	*75 428*		***595 905***	**87,3%**
Repubblica ceca	*103 641*	*53 401*	*3 243*	***160 285***	**64,7%**
Danimarca*				***27 781***	
Germania	*1 833 789*	*921 213*	*126 857*	***2 881 859***	**63,6%**
Estonia	*1 732*	*53*	*6*	***1 791***	**96,7%**
Irlanda	11 988			**11 988**	**100,0%**
Grecia	*22 569*	*4 779*	*928*	***28 276***	**79,8%**
Spagna	366 205	22 300		**388 505**	**94,3%**
Francia	721 796	694 157	15 164	**1 431 117**	**50,4%**
Italia	*46 958*	*14 846*	*3 249*	***65 053***	**72,2%**
Cipro	*1 133*			***1 133***	**100,0%**
Lettonia	*4 781*	*1 041*		***5 822***	**82,1%**
Lituania	*55 201*	*28 141*		***83 342***	**66,2%**
Lussemburgo	*112*	*789*		***901***	**12,4%**
Ungheria	252 209	75 993		**328 202**	**76,8%**
Malta	*3 820*	*32*		***3 852***	**99,2%**
Paesi Bassi	6 999	4 472		**11 471**	**61,0%**

[6]COM(2013) 303.

Stato membro (SM) dichiarante	Veicoli immatricolati nello SM	Veicoli immatricolati in un altro SM	Veicoli immatricolati fuori dell'UE	Totale	Veicoli dello SM (%)
Austria	14 019	16 650	1 558	**32 227**	**43,5%**
Polonia	*1 574 898*	*64 572*	*71 205*	***1 710 675***	**92,1%**
Portogallo	*657*	*52*		***709***	**92,7%**
Romania	*21 987*	*273*		***22 260***	**98,8%**
Slovenia	*3 298*	*1 236*		***4 534***	**72,7%**
Slovacchia	*14 825*	*3 249*		***18 074***	**82,0%**
Finlandia	*13 156*	*2 102*	*8 351*	***23 609***	**55,7%**
Svezia	32 656	6 941		**39 597**	**82,5%**
Regno Unito	*126 502*	*121 715*		***248 217***	**51,0%**
Totale	**5 762 295**	**2 124 865**	**231 043**	**8 145 984**	**70,7%**

* La Danimarca non ha trasmesso informazioni sull'origine della maggior parte dei veicoli controllati.

5.3. Veicoli oggetto di un provvedimento di sospensione

I veicoli con difetti pericolosi, che presentano un rischio serio per gli occupanti o gli 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 dall'**87,6% dell'Estonia** (dato più elevato) a solo lo **0,6% della Polonia**.

I dati sembrano indicare che le ispezioni tecniche su strada che si concentrano sui veicoli aventi un livello insufficiente di manutenzione, come quelle attualmente effettuate in Lussemburgo, Austria e Regno Unito, 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 maggior numero di ispezioni. È il caso dell'**Estonia**, del **Lussemburgo** e di **Malta**, che presentano il tasso più elevato di provvedimenti di sospensione, mentre **Danimarca**, **Germania** e **Paesi Bassi** evidenziano il tasso più ridotto di provvedimenti di sospensione di veicoli immatricolati nell'Unione. Gli Stati membri che comunicano numeri particolarmente elevati di controlli tendono ad adottare relativamente pochi provvedimenti di sospensione e a riscontrare un numero minore di difetti.

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)		
	Numero di veicoli controllati	Numero di provvedimenti di sospensione	% di provvedimenti di sospensione	Numero di veicoli controllati	Numero di provvedimenti di sospensione	% di provvedimenti di sospensione
Belgio	6 887	589	8,6%	18 317	1 140	6,2%
Bulgaria	*520 477*	10 043	1,9%	*595 905*	12 584	2,1%
Repubblica ceca	*103 641*	2 595	2,5%	*157 042*	3 340	2,1%
Danimarca				*27 781*	211	0,8%
Germania	*1 833 789*	13 772	0,8%	*2 755 002*	31 817	1,2%
Estonia	*1 732*	1 517	87,6%	*1 785*	1 544	86,5%
Irlanda	11 988	5 200	43,4%	11 988	5 200	43,4%
Grecia	*22 569*	1 266	5,6%	*27 348*	1 378	5,0%
Spagna	366 205			388 505		
Francia	721 796	76 448	10,6%	1 415 953	191 896	13,6%
Italia	*46 958*	6 710	14,3%	*61 804*	7 960	12,9%
Cipro*	*1 133*	1 684	148,6%	*1 133*	1 684	148,6%
Lettonia	*4 781*	317	6,6%	*5 822*	403	6,9%
Lituania	*55 201*	827	1,5%	*83 342*	1 142	1,4%
Lussemburgo	*112*	82	73,2%	*901*	531	58,9%
Ungheria	252 209	4 314	1,7%	328 202	6 239	1,9%
Malta	*3 820*	1 895	49,6%	*3 852*	1 900	49,3%
Paesi Bassi	6 999	166	2,4%	11 471	134	1,2%
Austria	14 019	5 851	41,7%	30 669	14 477	47,2%
Polonia	*1 574 898*	9 228	0,6%	*1 639 470*	9 228	0,6%
Portogallo	*657*	15	2,3%	*709*	16	2,3%
Romania	*21 987*	8 815	40,1%	*22 260*	8 875	39,9%
Slovenia	*3 298*	52	1,6%	*4 534*	83	1,8%
Slovacchia	*14 825*	3 515	23,7%	*18 074*	4 093	22,6%
Finlandia	*13 156*			*15 258*		
Svezia	32 656	3 812	11,7%	39 597	7 043	17,8%
Regno Unito	*126 502*	40 022	31,6%	*248 217*	87 563	35,3%
Totale	**5 762 295**	**198 735**	**3,4%**	**7 914 941**	**400 481**	**5,1%**

* Cipro ha indicato il numero di esiti negativi anziché il numero di provvedimenti di sospensione.

5.4. Tipi di difetti e dati per Stato membro

Il maggior numero di difetti constatati durante le ispezioni riguarda la conformità di:

- impianto elettrico e circuito elettrico (**47,0%**);
- assi, ruote, pneumatici, sospensioni (**24,6%**);
- telaio ed elementi fissati al telaio (**11,8%**).

Come rilevato nell'allegato I, questi dati evidenziano l'importanza delle ispezioni stradali per garantire la sicurezza stradale. Il raffronto dei dati con il precedente periodo di rendicontazione evidenzia che problematiche analoghe erano già state individuate in precedenza.

Per quanto riguarda i difetti collegati a **emissioni e perdite** — i quali, oltre all'incidenza sulla sicurezza stradale possono anche avere un impatto negativo sull'ambiente — si è riscontrata una diminuzione di tre punti percentuali (dal 4,1% all'1%) nelle perdite di carburante e/o lubrificanti rispetto all'esercizio di rendicontazione precedente.

Anche nelle diverse categorie di elementi da controllare – come ad esempio il **sistema di frenatura** – sono state segnalate differenze significative nei difetti constatati, dall'**1,9%** dell'**Estonia** al **47,3%** del **Regno Unito**. Ciò può essere dovuto ai diversi metodi impiegati dagli Stati membri per effettuare le prove. Quando inizierà ad essere applicata, la direttiva 2014/47/UE introdurrà una maggiore armonizzazione dei metodi di prova, della valutazione dei difetti e dell'impiego di attrezzature di controllo per ispezioni tecniche stradali più approfondite.

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 alla presente relazione 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 stabilisce un regime di sanzioni in funzione delle infrazioni constatate. Le sanzioni sono determinate dagli Stati membri senza discriminazioni fondate sulla nazionalità del conducente o sul paese in cui il veicolo è immatricolato o messo in circolazione.

Qualora sia evidente che un veicolo commerciale presenta un rischio considerevole per i suoi occupanti o per gli altri utenti della rete stradale, la direttiva 2000/30/CE autorizza l'autorità o l'ispettore che effettua il controllo a sospendere l'uso di tale veicolo finché non siano stati rimossi i difetti pericolosi riscontrati.

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

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, come per esempio sottoporre il veicolo a un nuovo controllo tecnico. Tuttavia, non è obbligatorio riportare tali casi nelle relazioni.

7. SINTESI DELLE CONCLUSIONI

Il rispetto degli obblighi di rendicontazione è migliorato, nonostante le relazioni degli Stati membri non riportino ancora tutti i dati statistici essenziali, in particolare per quanto riguarda le categorie di veicoli, i punti oggetto di ispezione, l'origine dei veicoli controllati e il numero di provvedimenti di sospensione adottati. Gli Stati membri non hanno sempre rispettato i termini legali di trasmissione dei dati, che in alcuni casi sono stati comunicati solo dopo l'avvio, da parte della Commissione, di contatti bilaterali con le competenti autorità degli Stati membri. Alcuni Stati membri continuano a non utilizzare il formato elettronico standardizzato raccomandato dalla Commissione per la trasmissione dei dati. La Commissione continua a raccomandare l'impiego di tale formato elettronico, che favorisce la trasmissione di dati più completi.

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

Il totale annuale di veicoli controllati nell'UE rappresenta più del **40%** della flotta di veicoli commerciali in circolazione nell'Unione, con percentuali che vanno da meno dell'1% in Portogallo a più del 100% in Germania, Ungheria e Bulgaria. Il futuro obiettivo UE del 5% — stabilito nella nuova direttiva 2014/47/UE sui controlli tecnici su strada — dovrebbe quindi essere facilmente raggiungibile in tutti gli Stati membri. Tuttavia, 11 Stati membri rimangono sostanzialmente sotto l'obiettivo UE e pertanto dovranno intensificare le loro attività di ispezione tecnica su strada.

Anche la quota di veicoli domestici sul totale dei veicoli controllati varia considerevolmente. In Belgio, Lussemburgo e Austria, dove la quota di controlli su veicoli domestici è inferiore al 50%, occorrerà adoperarsi per garantire una composizione più equilibrata dei controlli, maggiormente in linea con quella riscontrata in altri Stati membri anch'essi interessati da flussi significativi di traffico di transito.

La proporzione di veicoli oggetto di un provvedimento di sospensione rispetto al totale dei veicoli controllati rivela variazioni considerevoli e va da meno dell'1% in Polonia a più dell'80% in Estonia. I dati trasmessi indicano che l'efficienza dei controlli tecnici su strada può essere incrementata operando controlli più mirati. In tal modo, si potrebbero ridurre anche gli oneri amministrativi sia per le autorità, sia per i trasportatori. La nuova direttiva 2014/47/UE sui controlli tecnici su strada impone agli Stati membri di modificare i loro sistemi di ispezione adottando un approccio più mirato rispetto agli attuali controlli a campione.

I difetti riscontrati con maggior frequenza durante le ispezioni riguardano la conformità di impianto elettrico, ruote, pneumatici e telaio. Tuttavia, si rilevano variazioni significative dei tassi di questi difetti da uno Stato membro all'altro. La Commissione europea invita gli Stati membri a dedicare un'attenzione particolare alle categorie di difetti che continuano ad essere le più problematiche e ad adattare di conseguenza i metodi di ispezione impiegati.