



COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE

Bruxelles, 23.5.2007
COM(2007) 270 final

**RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CĂTRE
CONSILIU**

**PRIVIND PUNEREA ÎN APLICARE DE CĂTRE STATELE MEMBRE
A DIRECTIVEI 2000/30/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI
DIN 6 Iunie 2000 PRIVIND CONTROLUL TEHNIC RUTIER
AL VEHICULELOR UTILITARE CARE CIRCULĂ ÎN COMUNITATE**

CUPRINS

1.	INTRODUCERE.....	3
2.	DIRECTIVA 2000/30/CE.....	4
3.	DATE COMUNICATE DE STATELE MEMBRE	4
4.	TIPURI DE ÎNCĂLCARE.....	5
5.	DATE STATISTICE.....	6
6.	TIPURI DE SANCTIUNI	13
7.	CONCLUZII	14

1. INTRODUCERE

Legislația europeană stabilește o serie de măsuri pentru a garanta că vehiculele utilitare care circulă pe șoselele europene sunt în stare bună, în interesul siguranței rutiere, al protecției mediului și al unei concurențe loiale:

- normele de acces la ocupație care le impun transportatorilor o capacitate financiară suficientă pentru a asigura întreținerea corectă a vehiculelor (Directiva 96/26/CE¹);
- inspecțiile tehnice auto periodice ale vehiculelor, efectuate în statele membre la intervale fixe, conform unei frecvențe minime stabilite la nivel european, pentru vehiculele înmatriculate pe teritoriul lor (Directiva 96/96/CE²);
- controalele tehnice rutiere, care fac obiectul prezentului raport, care garantează că, în orice moment, vehiculele utilitare sunt utilizate numai în cazul în care sunt întreținute astfel încât să mențină un nivel ridicat de respectare a reglementărilor tehnice (Directiva 2000/30/CE³).

Directiva 2000/30/CE le impune statelor membre să pună în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma respectivei directive înainte de 10 august 2002.

Articolul 6 din Directiva 2000/30/CE prevede ca statele membre să transmită Comisiei, din doi în doi ani, informațiile colectate referitoare la cei doi ani anteriori cu privire la numărul de vehicule utilitare verificate, clasificate în șapte categorii de vehicule utilitare, definite de respectiva directivă, și pe țări de înmatriculare, precum și la punctele verificate și defecțiunile constatate. În directiva în cauză sunt enumerate douăsprezece puncte care pot fi controlate cu ocazia unui control tehnic rutier. Neconformitatea punctelor controlate, precum și eventuala suspendare a utilizării vehiculelor care prezintă defecțiuni grave trebuie menționate în raportul de control tehnic. Articolul 11 din directivă prevede ca Comisia să prezinte Consiliului, pe baza informațiilor primite de la statele membre, un raport privind aplicarea directivei în cauză, însoțit de un rezumat al rezultatelor obținute.

Prezentul raport al Comisiei reprezintă primul raport privind punerea în aplicare a Directivei 2000/30/CE în statele membre; acesta acoperă perioada 2003-2004. Datele colectate de statele membre cu privire la această perioadă trebuiau să fie comunicate Comisiei până la 31 martie 2005 cel târziu.

¹ Directiva 96/26/CE a Consiliului din 29 aprilie 1996 privind accesul la ocupația de operator de transport rutier de marfă și operator de transport rutier de călători și recunoașterea reciprocă a diplomelor, certificatelor și a altor titluri oficiale de calificare, pentru a facilita acestor operatori de transport dreptul la libera stabilire pentru operațiuni de transport național și internațional; *JO L 124, 23.5.1996, p. 1.*

² Directiva 96/96/CE a Consiliului din 20 decembrie 1996 de apropiere a legislațiilor statelor membre referitoare la inspecția tehnică auto pentru autovehicule și remorcile acestora; *JO L 46, 17.2.1997, p. 1–19.*

³ Directiva 2000/30/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 iunie 2000 privind controlul tehnic rutier al vehiculelor utilitare care circulă în Comunitate; *JO L 203, 10.8.2000, p. 1–8.*

Până la această dată, numai trei state membre au furnizat informații privind controlul tehnic rutier. Pentru a avea o imagine cât de completă asupra situației în acest domeniu, încă de la sfârșitul lunii martie 2005, Comisia le-a reamintit în repetate rânduri statelor membre să transmită informații pentru a obține un număr maxim de date statistice. Până la sfârșitul anului 2005, nouă state membre au transmis informații privind punerea în aplicare a Directivei 2000/30/CE. În urma unei ultime invitații trimise la începutul lui aprilie 2006, până la sfârșitul lunii iunie 2006 acest număr a crescut la șaptesprezece state membre.

În opinia Comisiei, prezentul raport, bazat pe răspunsurile a șaptesprezece state membre, permite o primă analiză globală care justifică perioada de timp necesară pentru a obține informațiile solicitate pentru elaborarea sa.

2. DIRECTIVA 2000/30/CE

Directiva 2000/30/CE, astfel cum a fost modificată⁴, stabilește anumite condiții de efectuare a controalelor tehnice rutiere ale vehiculelor utilitare care circulă pe teritoriul Comunității.

Un control tehnic rutier înseamnă controlul de natură tehnică neanunțat de autorități și deci neașteptat al unui vehicul utilitar aflat în circulație pe teritoriul unui stat membru, efectuat pe drumurile publice de către autorități sau sub supravegherea acestora.

Controalele tehnice rutiere sunt realizate fără discriminări privind naționalitatea conducătorului auto, țara de înmatriculare sau de punere în circulație a vehiculului utilitar și ținând seama de necesitatea reducerii la minimum a costurilor și întârzierilor provocate conducătorilor auto și întreprinderilor.

Pentru selectarea vehiculelor utilitare supuse controalelor tehnice rutiere poate fi adoptată o abordare selectivă, care acordă o importanță deosebită identificării vehiculelor susceptibile de a fi prost întreținute.

În cazul în care starea vehiculului utilitar poate constitui un risc de siguranță de natură să justifice un control mai aprofundat, vehiculul utilitar poate fi supus unui control mai amănunțit într-un centru de revizie situat în apropiere. În cazul în care un vehicul utilitar cu defecțiuni grave reprezintă un risc important pentru siguranța rutieră, utilizarea sa poate fi suspendată până la repararea defecțiunilor grave descoperite.

3. DATE COMUNICATE DE STATELE MEMBRE

Situația privind statele membre care au comunicat Comisiei date referitoare la perioada 2003-2004 este după cum urmează:

State membre care au transmis date	Belgia, Republica Cehă¹, Danemarca, Germania, Estonia, Grecia, Italia, Letonia, Luxemburg, Ungaria, Malta, Țările de Jos, Austria, Slovenia, Slovacia, Finlanda, Suedia, Regatul Unit
---	---

⁴ Directiva 2003/26/CE a Comisiei din 3 aprilie 2003 de adaptare la progresul tehnic a Directivei 2003/30/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind dispozitivele de limitare a vitezei și gazele de evacuare ale vehiculelor utilitare; *JO L 90, 8.4.2003, p. 37-40.*

State membre care nu au transmis date	Spania, Franța, Irlanda, Cipru, Lituania², Polonia, Portugalia
--	--

¹ Date neutilizabile

² Derogare

4. TIPURI DE ÎNCĂLCARE

Punctele care pot fi controlate și trebuie să facă obiectul datelor comunicate de statele membre se referă, cel puțin, la aspectele prevăzute la punctul 10 din modelul de raport tehnic individual din anexa I la directivă:

- (1) dispozitiv de frânare și elemente ale dispozitivului de frânare;
- (2) dispozitiv de eșapament;
- (3) densitatea fumului (diesel);
- (4) emisie de gaze [benzină, gaz natural sau gaz petrolier lichefiat (GPL)];
- (5) sistem de direcție;
- (6) faruri, dispozitive de iluminare și de semnalizare;
- (7) roți/pneuri;
- (8) suspensii (defecțiuni vizibile);
- (9) șasiu (defecțiuni vizibile);
- (10) tahograf (instalare);
- (11) dispozitiv de limitat viteză (instalare);
- (12) pierdere de carburant și/sau de ulei.

5. DATE STATISTICE

Date generale

Vehicule controlate

Numărul de vehicule înmatriculate în Uniunea Europeană și controlate în perioada 2003-2004 variază considerabil de la un stat membru la altul (a se vedea tabelul 1 de mai jos).

Tabelul 1: State membre clasificate în mod descrescător în funcție de numărul de controale tehnice rutiere

Stat membru declarant	Numărul de vehicule înmatriculate în UE care au fost controlate		Trafic rutier 2003-2004 ² (în milioane de vehicule*km)	Raport vehicule controlate/trafic (x100)
	Total	dintre care autobuze		
Germania	1 826 219	78 873	1 379 363	132
Ungaria	670 225	65 891	nd.	nd.
Regatul Unit	221 875	34 255	988 933	22
Belgia ¹	104 621	6 211	187 634	56
Austria	53 942	4 814	160 708	34
Suedia	41 903	2 310	148 459	28
Finlanda	7 804	21	100 680	8
Slovacia	4 853	20	nd.	nd.
Italia	2 633	1 082	nd.	nd.
Țările de Jos	1 730	1	269 980	1
Estonia	1 705	144	nd.	nd.
Danemarca	1 485	13	95 880	2
Slovenia	1313	182	29 625	4
Lituania	458	0	nd.	nd.
Grecia	306	nd.	nd.	nd.
Malta	137	13	nd.	nd.
Luxemburg	40	2	nd.	nd.

¹ Belgia efectuează un număr important de controale rutiere, dar nu toate dintre aceste controale includ un control tehnic rutier, conform celor explicate anterior.

² Sursă: International Road Traffic and Accident Database, OCDE.

nd.: nedisponibil.

Numărul de controale tehnice rutiere este proporțional cu volumul traficului rutier al fiecărui stat membru, cu excepția Țărilor de Jos, care ocupă locul al 3-lea sau al 4-lea în ceea ce privește volumul traficului său rutier (traficul rutier al Ungariei nu este disponibil). În afară de Țările de Jos, Finlanda, Danemarca și Slovenia efectuează, de asemenea, relativ puține

controale tehnice rutiere în raport cu traficul lor rutier. Între cele șase state membre care efectuează cele mai multe controale tehnice rutiere, intensitatea controalelor în raport cu traficul rutier variază de la 1 la 6.

Proporția de autobuze în raport cu totalitatea vehiculelor controlate de fiecare stat membru este în general mică. Procentul de autobuze depășește 10% din vehiculele controlate numai în cazul Sloveniei (11,4%), al Regatului Unit (15,4%) și al Italiei (37,6%). Autobuzele reprezintă mai puțin de 1% din totalul vehiculelor controlate în Lituania, Țările de Jos, Finlanda, Slovacia și Danemarca.

Înmatricularea vehiculelor controlate

Proporția de vehicule verificate înmatriculate într-un stat membru în raport cu totalul vehiculelor controlate cu ocazia controalelor tehnice rutiere variază considerabil de la un stat membru la altul (a se vedea tabelul 2 de mai jos).

Dintre vehiculele controlate de șase din paisprezece state membre pentru care sunt disponibile toate informațiile privind țara de înmatriculare, mai mult de 80% sunt înmatriculate pe propriul teritoriu. Datele statistice generale sunt insuficiente pentru a confrunța aceste informații cu volumul traficului rutier înregistrat de fiecare stat membru în funcție de țara de înmatriculare a vehiculelor.

Tabelul 2: Înmatricularea vehiculelor controlate

Stat membru declarant	Vehicule înmatriculate în statul membru	Vehicule înmatriculate în UE	Vehicule înmatriculate în afara UE	Total	% vehicule din statul membru
Belgia	54 356	50 265	7 358	111 979	48,54%
Danemarca	1 398	87	7	1 492	93,70%
Germania	1 414 943	411 276	226 046	2 052 265	68,95%
Estonia	1 235	470	nd.	nd.	nd.
Grecia	299	7	286	592	50,51%
Italia	2 337	296	247	2 880	81,15%
Letonia	349	109	99	557	62,66%
Luxemburg	14	26	0	40	35,00%
Ungaria	653 041	17 184	nd.	nd.	nd.
Malta	137	0	0	137	100,00%
Țările de Jos	1 607	123	6	1 736	92,57%
Austria	35 319	18 623	11 701	65 643	53,80%
Slovenia	1 140	173	285	1 598	71,34%
Slovacia	3 972	881	85	4 938	80,44%
Finlanda	6 993	811	2 234	10 038	69,67%
Suedia	34 702	7 201	1 016	42 919	80,85%
Regatul Unit	211 822	10 053	nd.	nd.	nd.

Vehicule neconforme

Informațiile comunicate Comisiei de către statele membre arată că proporția de vehicule considerate neconforme cu cerințele Directivei 2000/30/CE în raport cu totalitatea vehiculelor controlate înmatriculate în Uniunea Europeană variază considerabil de la un stat membru la altul, oscilând între un maximum de 72,1%, în cazul Danemarcei, până la numai 2,6% în cazul Belgiei (a se vedea tabelul 3 de mai jos).

Tabelul 3: Proporția de vehicule neconforme
în raport cu totalitatea vehiculelor controlate

Stat membru declarant	Vehicule înmatriculate în UE (inclusiv în statul membru declarant)		Vehicule înmatriculate în statul membru declarant	
	Vehicule controlate	% vehicule neconforme	Vehicule controlate	% vehicule neconforme
Danemarca	1 485	72,1 %	1 398	73,0 %
Malta	137	65,0 %	137	65,0 %
Suedia	41 903	46,9 %	34 702	47,6 %
Regatul Unit	221 875	36,9 %	211 822	35,5 %
Estonia	1 705	11,9 %	1 235	nd.
Slovenia	1 313	11,0 %	1 140	9,8 %
Ungaria	670 225	10,4 %	653 041	10,6 %
Germania	1 826 219	10,3 %	1 414 943	10,1 %
Luxemburg	40	10,0 %	14	nd.
Letonia	458	8,5 %	349	10,6 %
Belgia	104 621	2,6 %	54 356	4,9 %
Austria	53 942	nd.	35 319	nd.
Finlanda	7 804	nd.	6 993	nd.
Slovacia	4 853	nd.	3 972	nd.
Italia	2 633	nd.	2 337	nd.
Țările de Jos	1 730	nd.	1 607	nd.
Grecia	306	nd.	299	nd.

nd.: nedisponibil.

Astfel de diferențe pot reflecta importanța relativă acordată de fiecare stat membru controalelor tehnice rutiere în raport cu alte controale rutiere efectuate în ceea ce privește alte

aspecte ale transportului rutier. De exemplu, raportul comunicat de Belgia nu se referă exclusiv la controalele tehnice rutiere, ci cuprinde totalitatea controalelor rutiere efectuate. Raportul face, în general, o distincție între controalele efectuate în temeiul legislației sociale asupra transporturilor excepționale, asupra transporturilor de mărfuri periculoase, asupra eurovinetei etc. În general, controalele tehnice rutiere nu sunt indicate în mod specific, iar informațiile în această privință nu sunt detaliate.

Dintre cele unsprezece state membre care au furnizat informații cu privire la numărul de vehicule neconforme și numărul total de vehicule controlate înmatriculate în Uniunea Europeană, șase au înregistrat un nivel de neconformitate de 8,5% - 11,9% (a se vedea tabelul 3).

Procente importante de vehicule neconforme sunt înregistrate de Danemarca (72,1%), Malta (65,0%), Suedia (46,9%) și Regatul Unit (36,9%). Dacă Danemarca și Malta controlează un număr relativ mic de vehicule, statisticile privind controalele tehnice rutiere comunicate de Suedia și de Regatul Unit au ca obiect un număr mare de vehicule, și anume 41 903 și, respectiv, 221 875 de vehicule controlate înmatriculate în Uniunea Europeană. Proporția relativ mare de vehicule considerate neconforme în raport cu totalitatea vehiculelor controlate ar putea fi rezultatul unei selecții specifice a vehiculelor supuse controalelor tehnice rutiere de către cele două state membre în cauză. Regatul Unit, de exemplu, preocupat de faptul că oprirea unui vehicul pentru efectuarea unui control tehnic rutier poate avea consecințe economice importante în urma utilizării generalizate a sistemului de gestionare globală a producției de tip „just in time”, dezvoltă o abordare bazată pe analiza riscurilor prezentate de transportatori, plecând de la parametri ce ar reflecta performanțele lor anterioare.

Date per stat membru

În cazul în care sunt disponibile, datele per stat membru cu privire la controalele tehnice rutiere efectuate asupra vehiculelor înmatriculate în celelalte state membre se referă în general numai la un număr mic de vehicule și nu permit elaborarea unor concluzii importante din punct de vedere statistic cu privire la starea fizică medie a vehiculelor care circulă în afara țării lor de înmatriculare. În realitate, concluziile care ar putea fi trase din unele dintre aceste date la nivel național par să contrazică studii mai recente și mai detaliate⁵, conform cărora vehiculele care circulă în afara țării lor de înmatriculare se află într-o stare tehnică mai puțin satisfăcătoare.

Ungaria, Suedia și Regatul Unit furnizează date statistice per stat membru de înmatriculare pentru un număr relativ ridicat de vehicule.

În cazul **Ungariei** (a se vedea tabelul 4 de mai jos), raporturile *vehicule neconforme/vehicule controlate* per stat membru de înmatriculare sunt în general mai mici decât cele care corespund vehiculelor înmatriculate în Ungaria (10,6%). Cu toate acestea, numărul vehiculelor controlate din UE care nu sunt înmatriculate în Ungaria (17 184) este mai mic în raport cu totalitatea controalelor tehnice rutiere declarate de autoritățile maghiare (670 225).

⁵ „South East International Pilot” efectuat de Vehicle and Operator Services Agency și Highway Agency în 2005 și 2006. Acest studiu pilot arată neconformitatea a 30,60% din vehiculele grele din afara Marii Britanii și a 42,79% din remorcile din afara Marii Britanii, în timp ce aceste niveluri sunt de 24,60% pentru vehiculele grele britanice și, respectiv, 30,10% pentru remorcile britanice.

Tabelul 4: Vehicule controlate de Ungaria

Statul de înmatriculare	Vehicule controlate	Vehicule neconforme	Raportul vehicule neconforme/vehicule controlate
Belgia	34	0	0,0 %
Republica Cehă	1 272	13	1,0 %
Danemarca	167	0	0,0 %
Germania	634	4	0,6 %
Estonia	317	7	2,2 %
Grecia	27	1	3,7 %
Spania	41	0	0 %
Franța	13	0	0 %
Irlanda	0	n.a.	n.a.
Italia	162	5	3,1 %
Cipru	0	n.a.	n.a.
Letonia	246	6	2,4 %
Lituania	225	4	1,8 %
Luxemburg	31	0	0 %
Ungaria	653 041	69 438	10,6 %
Malta	0	n.a.	n.a.
Țările de Jos	1 202	7	0,6 %
Austria	122	0	0,0 %
Polonia	2 010	13	0,6 %
Portugalia	36	0	0,0 %
Slovenia	4 565	13	0,3 %
Slovacia	5 979	25	0,4 %
Finlanda	21	0	0,0 %
Suedia	79	0	0,0 %
Regatul Unit	1	0	0,0 %
Total UE	670 225	69 536	10,4 %

n.a. = nu se aplică

În cazul **Suediei** (a se vedea tabelul 5), raporturile *vehicule neconforme/vehicule controlate* per stat membru variază între 24,2% pentru vehiculele înmatriculate în Austria (95 de vehicule controlate) și 91,7% pentru Irlanda (12 vehicule controlate). Raportul pentru vehiculele înmatriculate în Suedia este de 47,6%. Cu toate acestea, datele per stat membru de înmatriculare în general se referă în general numai la un număr mic de vehicule controlate și nu permit elaborarea unor concluzii importante din punct de vedere statistic. Totuși, cu o cifră relativ mare de vehicule controlate, trebuie remarcată proporția ridicată de vehicule

considerate neconforme de către autoritățile suedeze în ceea ce privește vehiculele înmatriculate în Polonia, Letonia, Estonia și Lituania,

Tabelul 5: Vehicule controlate de Suedia

Statul de înmatriculare	Vehicule controlate	Vehicule neconforme	Raportul vehicule neconforme/vehicule controlate
Belgia	94	48	51,1 %
Republica Cehă	55	17	30,9 %
Danemarca	1 536	536	34,9 %
Germania	587	208	35,4 %
Estonia	285	159	55,8 %
Grecia	6	2	33,3 %
Spania	50	22	44,0 %
Franța	26	7	26,9 %
Irlanda	12	11	91,7
Italia	28	15	53,6 %
Cipru	0	n.a.	n.a.
Letonia	186	106	57,0 %
Lituania	373	203	54,4 %
Luxemburg	1	0	0,0 %
Ungaria	34	14	41,2 %
Malta	0	n.a.	n.a.
Țările de Jos	558	230	41,2 %
Austria	95	23	24,2 %
Polonia	1 281	766	59,8 %
Portugalia	16	4	25,0 %
Slovenia	38	25	65,8 %
Slovacia	18	13	72,2 %
Finlanda	1 865	700	37,5 %
Suedia	34 702	16 514	47,6 %
Regatul Unit	57	31	54,4 %
Total UE	41 903	19 654	46,9 %

n.a.: nu se aplică.

În ceea ce privește totalitatea vehiculelor controlate în **Regatul Unit** înmatriculate în alt stat membru (a se vedea tabelul 6), raporturile privind vehiculele neconforme și vehiculele neautorizate să circule depășesc încă raporturile care corespund vehiculelor înmatriculate în Regatul Unit, care sunt de 35,5% și, respectiv, de 27,5%. Acesta este în special cazul unui

număr relativ mare de vehicule controlate în Regatul Unit, al vehiculelor înmatriculate în Portugalia, Spania, Irlanda, Italia, Belgia, Republica Cehă, Polonia și Franța.

Tabelul 6: Vehicule controlate de Regatul Unit

Statul de înmatriculare	Vehicule controlate	Vehicule neconforme	Raportul vehicule neconforme/vehicule controlate	Vehicule neautorizate să circule	Raport vehicule neautorizate să circule/vehicule controlate
Belgia	699	521	74,5 %	428	61,2 %
Republica Cehă	181	128	70,7 %	105	58,0 %
Danemarca	60	23	38,3 %	22	36,7 %
Germania	797	324	40,7 %	287	36,0 %
Estonia	26	16	61,5 %	10	38,5 %
Grecia	34	29	85,3 %	24	70,6 %
Spania	476	405	85,1 %	341	71,6 %
Franța	885	446	50,4 %	398	45,0 %
Irlanda	3 480	2 894	83,2	2 250	64,7 %
Italia	448	355	79,2 %	301	67,2 %
Cipru	2	2	100,0 %	2	100,0 %
Letonia	18	11	61,1 %	10	55,6 %
Lituania	87	59	67,8 %	46	52,9 %
Luxemburg	75	32	42,7 %	29	38,7 %
Ungaria	134	51	38,1 %	46	34,3 %
Malta	6	6	100,0 %	6	100,0 %
Țările de Jos	1 750	891	50,9 %	712	40,7 %
Austria	172	70	40,7 %	64	37,2 %
Polonia	397	258	65,0 %	210	52,9 %
Portugalia	193	172	89,1 %	132	68,4 %
Slovenia	51	30	58,8 %	25	49,0 %
Slovacia	65	40	61,5 %	33	50,8 %
Finlanda	0	n.a.	n.a.	n.a.	n.a. %
Suedia	17	11	64,7 %	6	35,3 %
Regatul Unit	211 822	75 151	35,5 %	58 229	27,5 %
Total UE	221 875	81 925	36,9 %	63 716	28,7 %

n.a.: nu se aplică.

6. TIPURI DE SANCTIUNI

Directiva nu prevede un sistem de sancțiuni în funcție de încălcările constatate. Sancțiunile sunt stabilite de statele membre, fără discriminări privind naționalitatea conducătorului auto sau țara de înmatriculare sau de punere în circulație a vehiculului utilitar.

Directiva 2000/30/CE abilitază autoritatea sau inspectorul care a efectuat controlul tehnic rutier să suspende utilizarea unui vehicul până la repararea defecțiunilor periculoase descoperite, în cazul în care devine evident că vehiculul utilitar reprezintă un risc important pentru pasagerii săi sau pentru alți participanți la traficul rutier.

Defecțiunile grave ale unui vehicul utilitar aflat în proprietatea unui nerezident, cu precădere cele care au atras după sine suspendarea utilizării, trebuie semnalate autorităților competente ale statului membru de înmatriculare.

Autoritățile competente ale statului membru în care s-a constatat o defecțiune gravă la un vehicul utilitar aparținând unui nerezident pot cere autorităților competente ale statului de înmatriculare să fie luate măsurile adecvate împotriva contravenientului, de exemplu supunerea vehiculului la un nou control tehnic.

7. CONCLUZII

1. Majoritatea statelor membre nu respectă obligațiile de a furniza statistici și informații prevăzute de Directiva 2000/30/CE:

- datele nu sunt comunicate de toate statele membre;
- atunci când sunt comunicate, datele nu sunt suficient de detaliate, împiedicând astfel o evaluare adecvată a eficacității politicilor comunitare în materie de siguranță rutieră și de protecție a mediului.

Comisia inițiază proceduri privind încălcarea dreptului comunitar prin neîndeplinirea obligațiilor ce le revin în temeiul Directivei 2000/30/CE împotriva statelor membre care nu au comunicat datele solicitate în temeiul respectivei directive sau au comunicat date incomplete (procedurile privind încălcarea dreptului comunitar 2007-2041 - 2007-2045).

2. Directiva stabilește modelul de raport de control tehnic rutier individual. Experiența acumulată demonstrează că, în forma actuală, acest model nu este adecvat pentru transmiterea pe cale electronică a tuturor datelor statistice către Comisie. Deoarece directiva nu precizează nici un format pentru transmiterea tuturor datelor statistice, statele membre comunică informații în formate extrem de diferite, care fac dificilă centralizarea rezultatelor.

Ar fi mai potrivit ca, pe viitor, datele să fie comunicate într-un format care să poată fi direct utilizat prin mijloacele informatice. Prin urmare, este necesară stabilirea unui format comun pentru schimbul de date. Pe baza experienței dobândite în decursul acestui prim exercițiu, Comisia va putea propune o metodă comună pentru comunicarea datelor statistice în format electronic.

Cu toate că directiva impune obligația de a transmite date suficient de detaliate (vehicule clasificate pe categorii și pe țară de înmatriculare, detalii privind punctele controlate și defecțiunile constatate pe baza anexei I la Directiva 2000/30/CE), informațiile solicitate sunt deseori transmise într-o formă atât de generală încât nu permit elaborarea unei analize detaliate.

Serviciile Comisiei ar putea lua în considerare convocarea Comitetului pentru alinierea la progresul tehnic, care are responsabilitatea de a asista Comisia în punerea în aplicare a Directivei 2000/30/CE, pentru a găsi soluții la dificultățile întâmpinate de statele membre în colectarea, compilarea și comunicarea datelor statistice privind controalele tehnice rutiere, inclusiv eventuale modificări ale modelului de raport de control tehnic rutier prevăzut în

anexa I la Directiva 2000/30/CE. Variațiile mari ale nivelurilor de neconformitate observate între statele membre nu pot fi explicate printr-o analiză a informațiilor comunicate. Va fi căutată o explicație în colaborare cu statele membre.

3. Numeroase state membre controlează în principal vehicule înmatriculate pe teritoriul lor. Proporția de vehicule neînmatriculate pe teritoriul lor în raport cu totalitatea vehiculelor controlate de statele membre variază deosebit de mult (a se vedea tabelul 2). Statelor membre trebuie să li se atragă atenția asupra faptului că verificarea vehiculelor neînmatriculate pe teritoriul lor contribuie la transmiterea celor mai bune practici. Prin urmare, această proporție trebuie să fie cât mai mare cu putință în ceea ce privește fluxurile de trafic rutier înregistrate.