



30.1.2015

## COMUNICAZIONE AI MEMBRI

**Oggetto: Petizione 1350/2013, presentata da Thierry Lambin, cittadino belga, sui pericoli correlati all'esportazione di vetture di seconda mano in Romania e Bulgaria**

### 1. Sintesi della petizione

Il firmatario vive in Romania e ha notato che molti giovani rumeni girano in vetture di seconda mano importate dall'Europa occidentale. Si tratta di veicoli spesso oggetto di scarsa manutenzione, che costituiscono così un pericolo per gli utenti della strada. Ogni anno, molti giovani rumeni e bulgari perdono inutilmente la vita sulle strade a causa di vetture insicure. Il firmatario ritiene che le esportazioni in Europa orientale di vetture di seconda mano che non sono più conformi con i requisiti tecnici applicati nell'occidente dell'Unione siano un reato. Chiede che il Parlamento europeo adotti misure atte a porre fine ai numerosi incidenti stradali imputabili al commercio senza scrupoli di vetture tecnicamente inadeguate.

### 2. Ricevibilità

Dichiarata ricevibile il 15 aprile 2014. La Commissione è stata invitata a fornire informazioni (articolo 216, paragrafo 6, del regolamento).

### 3. Risposta della Commissione, ricevuta il 30 gennaio 2015

#### Osservazioni della Commissione

i) Quanto alla libera circolazione delle merci nell'UE – articolo 34 del trattato sul funzionamento dell'UE (TFUE)

- Le norme in materia di libera circolazione delle merci all'interno dell'Unione europea sono contenute nel Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) e sono state integrate e precisate dalla giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea (CGUE).
- L'articolo 34 del TFUE dispone che: *"Sono vietate fra gli Stati membri le restrizioni quantitative all'importazione nonché qualsiasi misura di effetto equivalente."*

L'articolo 36 del TFUE dispone che: *"Le disposizioni degli articoli 34 e 35 lasciano impregiudicati i divieti o restrizioni all'importazione, all'esportazione e al transito giustificati da motivi di moralità pubblica, di ordine pubblico, di pubblica sicurezza, di tutela della salute e della vita delle persone e degli animali o di preservazione dei vegetali, di protezione del patrimonio artistico, storico o archeologico nazionale, o di tutela della proprietà industriale e commerciale. Tuttavia, tali divieti o restrizioni non devono costituire un mezzo di discriminazione arbitraria, né una restrizione dissimulata al commercio tra gli Stati membri."*

- Ne deriva che, nonostante le vetture di seconda mano godano della libera circolazione tra gli Stati membri dell'UE, gli Stati membri hanno la possibilità di derogare a tale libera circolazione adottando misure che hanno lo scopo di garantire la sicurezza stradale sul loro territorio.
- La CGUE ha precisato che in mancanza di disposizioni di armonizzazione a livello europeo spetta agli Stati membri decidere il livello in cui intendono garantire la sicurezza stradale sul loro territorio tenendo conto delle esigenze della libera circolazione delle merci all'interno dell'UE (causa C-110/05 *Commissione/Italia* [2009] Racc. I-519).
- Spetta quindi alle autorità rumene adottare le misure necessarie per garantire la sicurezza stradale sul territorio rumeno, anche per quanto riguarda le vetture di seconda mano provenienti da altri Stati membri dell'UE, misure che tuttavia devono essere proporzionali all'obiettivo perseguito.

ii) Quando alla condizione tecnica delle vetture – direttiva 2009/40/CE relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi

- La direttiva 2009/40/CE relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi definisce l'ambito di riferimento per la verifica della condizione tecnica degli autoveicoli. Le prove realizzate nell'ambito del controllo tecnico devono indicare se l'autoveicolo è sicuro per essere utilizzato sulla via pubblica e se soddisfa gli obblighi imposti dal punto di vista della sicurezza stradale e della protezione dell'ambiente. Per quanto riguarda la situazione delle vetture di seconda mano importate, tali autoveicoli devono innanzitutto essere immatricolati nello Stato membro di importazione prima di essere utilizzati sulla via pubblica. L'articolo 5, lettera a) della direttiva prevede la possibilità per uno Stato membro di chiedere che

l'autoveicolo in questione sia sottoposto a prove nell'ambito di un controllo tecnico prima della sua immatricolazione. Nondimeno, le prove in questione possono essere chieste soltanto in modo non discriminatorio e pertanto non dovrebbero riguardare i soli autoveicoli di seconda mano importati. Tale possibilità è stata mantenuta al terzo trattino dell'articolo 5, paragrafo 4 della direttiva 2014/45/UE adottata di recente (che costituisce la revisione della legislazione relativa al controllo tecnico dei veicoli a motore), in cui è prevista la possibilità che gli Stati membri possano chiedere prove tecniche aggiuntive all'atto del cambiamento del titolare dell'immatricolazione.

- Sulla scorta di quanto precede gli Stati membri possono chiedere che un autoveicolo venga sottoposto a un controllo tecnico preliminare alla sua immatricolazione onde garantire che sia autorizzato a circolare sulla via pubblica in condizioni sicure e adempia alle prescrizioni ambientali richieste.

### Conclusione

Secondo la Commissione, giacché si tratta di disposizioni relative alla libera circolazione delle merci tra gli Stati membri dell'UE, la sicurezza stradale può giustificare misure che limitano la libera circolazione. Spetta alla Romania predisporre misure appropriate per garantire la sicurezza stradale sul suo territorio. Quand'anche le misure in questione sono suscettibili di limitare la libera circolazione delle merci tra gli Stati membri, non dovranno andare al di là di quanto è necessario per realizzare l'obiettivo della sicurezza stradale.

La legislazione europea relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi prevede già da ora in modo non discriminatorio la possibilità per gli Stati membri di chiedere prove supplementari prima dell'immatricolazione delle vetture di seconda mano. Spetta agli Stati membri avvalersi di tale facoltà allo scopo di migliorare la sicurezza stradale.