



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 7.7.2010
COM(2010)364 definitivo

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

**SULL 'APPLICAZIONE DA PARTE DEGLI STATI MEMBRI DELLA
DIRETTIVA 95/50/CE DEL CONSIGLIO SULL 'ADOZIONE DI PROCEDURE
UNIFORMI IN MATERIA DI CONTROLLO DEI TRASPORTI SU STRADA DI
MERCİ PERICOLOSE**

INDICE

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO SULL'APPLICAZIONE DA PARTE DEGLI STATI MEMBRI DELLA DIRETTIVA 95/50/CE DEL CONSIGLIO SULL'ADOZIONE DI PROCEDURE UNIFORMI IN MATERIA DI CONTROLLO DEI TRASPORTI SU STRADA DI MERCI PERICOLOSE.....	1
1. Introduzione	4
2. Contesto	4
3. Direttiva 95/50/CE	5
4. Relazione degli Stati membri dell'UE e della Norvegia	5
5. Calcolo dei dati	6
6. Evoluzione dei controlli e dei loro risultati.....	6
7. Comparazione dei dati.....	7
7.1. Intensità dei controlli	7
7.2. Ripartizione dei controlli in funzione del luogo di origine	7
7.3. Proporzioni di unità di trasporto non conformi	8
7.4. Ripartizione delle unità di trasporto non conformi in funzione del luogo di origine...	8
7.5. Frequenza di immobilizzazioni delle unità di trasporto.....	8
7.6. Ripartizione per categoria di rischio	9
7.7. Tipi di sanzioni.....	9
8. Conclusioni	9
Allegato I - Evoluzione del numero dei controlli, di non conformità e delle infrazioni di categoria 1	11
Allegato II - Frequenza dei controlli per milioni di tonnellate/chilometro	15
Allegato III - Ripartizione dei controlli in funzione del luogo di origine	16
Allegato IV - Proporzioni di unità di trasporto non conformi all'ADR.....	17
Allegato V - Ripartizione delle unità di trasporto non conformi all'ADR in funzione del loro luogo d'origine.....	18
Allegato VI - Frequenza delle immobilizzazioni dell'unità di trasporto non conformi all'ADR19	

Allegato VII - Ripartizione per categoria di rischio.....	20
Allegato VIII - Tipi di sanzioni per unità di trasporto non conformi all'ADR.....	21
Allegato IX - Trasporto annuale di merci pericolose, in milioni di tonnellate-chilometro.....	22

1. INTRODUZIONE

La direttiva 95/50/CE del Consiglio sull'adozione di procedure uniformi in materia di controllo dei trasporti su strada di merci pericolose è stata adottata il 6 ottobre 1995¹ e entro il 1° gennaio 1997 gli Stati membri dovevano adottare le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarvisi.

La direttiva 95/50/CE dispone che, per ogni anno solare ed entro dodici mesi dal termine di quest'ultimo, ogni Stato membro trasmetta alla Commissione una relazione sull'applicazione della direttiva². La direttiva prevede anche che almeno ogni tre anni la Commissione trasmetta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione della direttiva da parte degli Stati membri³.

La Commissione redige la sua relazione sulla base delle relazioni annuali presentate dagli Stati membri. La presente relazione, la quarta sull'applicazione della direttiva 95/50/CE negli Stati membri, abbraccia il periodo 2006-2007. La prima relazione⁴ copre gli anni 1997-1998, la seconda⁵ gli anni 1999-2002 e la terza gli anni⁶ 2003-2005.

2. CONTESTO

La direttiva 94/55/CE del Consiglio, del 21 novembre 1994, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al trasporto di merci pericolose su strada⁷, e successive modificazioni⁸, ha introdotto norme armonizzate per il trasporto di merci pericolose tra gli Stati membri nonché per i trasporti nazionali all'interno di ogni Stato membro.

Il contenuto degli allegati tecnici della direttiva 94/55/CE è identico a quello degli allegati tecnici dell'accordo internazionale ADR⁹. Pertanto la direttiva 94/55/CE recepisce nel diritto comunitario le disposizioni tecniche dell'accordo ADR, che stabilisce procedure uniformi per la sicurezza del trasporto di merci pericolose su strada. Il valore aggiunto della direttiva consiste nell'estensione di queste procedure al traffico nazionale allo scopo di armonizzare le condizioni di trasporto su strada delle merci pericolose in tutta la Comunità, migliorando al contempo la sicurezza stradale a livello nazionale.

L'allegato A della direttiva 94/55/CE elenca le merci pericolose soggette al trasporto su strada e fissa norme per l'imballaggio, l'etichettatura e la descrizione delle merci sui documenti di

¹ GU L 249 del 17.10.1995, pag. 35, modificata da ultimo dalla direttiva 2004/112/CE della Commissione, del 13 dicembre 2004, che adegua al progresso tecnico la direttiva 95/50/CE (GU L 367 del 14.12.2004, pag. 23).

² Articolo 9, paragrafo 1, della direttiva.

³ Articolo 9, paragrafo 2, della direttiva.

⁴ COM(2000) 517 definitivo del 6.9.2000.

⁵ COM(2005) 430 definitivo del 15.9.2005.

⁶ COM(2007) 795 definitivo del 13.12.2007.

⁷ GU L 319 del 12.12.1994, pag. 7.

⁸ Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2004/111/CE della Commissione, del 9 dicembre 2004, che adatta al progresso tecnico la direttiva 94/55/CE del Consiglio (GU L 365 del 10.12.2004, pag. 25).

⁹ Accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose su strada concluso a Ginevra il 30 settembre 1957, e successive modificazioni; l'ultima versione copre il periodo 2009-2011.

trasporto. L'allegato B fissa le norme applicabili alle unità di trasporto e alle operazioni di trasporto.

Occorre notare che la direttiva 94/55/CE è stata abrogata con decorrenza 30 giugno 2009 e sostituita dalla direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 settembre 2008 relativa al trasporto interno di merci pericolose¹⁰. Tuttavia la direttiva 2008/68/CE mantiene lo stesso approccio della direttiva 94/55/CE per quanto attiene all'inclusione delle disposizioni tecniche dell'ADR.

3. DIRETTIVA 95/50/CE

Nell'ambito della direttiva 94/55/CE e allo scopo di migliorare ulteriormente la sicurezza del trasporto di merci pericolose, nonché di garantire un livello sufficiente di controlli da effettuarsi in modo armonizzato, il 6 ottobre 1995 il Consiglio ha adottato la direttiva 95/50/CE sull'adozione di procedure uniformi in materia di controllo dei trasporti su strada di merci pericolose. La direttiva comprende una lista di controlli armonizzata usata dagli Stati membri e un elenco di codici delle infrazioni. Nel 2004 gli allegati della direttiva sono stati modificati¹¹ e il sistema di codici delle infrazioni è stato sostituito da tre categorie di rischio a partire dal 2005.

I controlli uniformi riguardano tutte le operazioni di trasporto su strada di merci pericolose nel territorio di uno Stato membro e anche in provenienza da un paese terzo, indipendentemente dallo Stato di immatricolazione dell'unità di trasporto. Scopo della direttiva è garantire controlli a campione su una porzione rappresentativa delle partite di merci pericolose trasportate su strada e, al contempo, su una parte sufficientemente ampia della rete stradale.

Quale misura preventiva, oppure quando siano state rilevate infrazioni tali da mettere in pericolo la sicurezza sulle strade, i controlli possono essere effettuati anche presso i locali delle imprese di trasporto¹². Tuttavia questi controlli non devono obbligatoriamente essere inclusi nelle relazioni previste dalla direttiva 95/50/CE.

4. RELAZIONE DEGLI STATI MEMBRI DELL'UE E DELLA NORVEGIA

Per la stesura della relazione, gli Stati membri devono impiegare le categorie di rischio di cui all'allegato II della direttiva 95/50/CE e presentare la relazione secondo lo schema di cui all'allegato III. La Norvegia ha sempre trasmesso una relazione annuale e ha chiesto di essere inclusa nella relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio.

Non tutti gli Stati membri hanno trasmesso le informazioni nel formato standard. Ad esempio taluni Stati membri hanno utilizzato i codici della precedente lista di controllo (allegato I della direttiva prima della modifica del 2004), altri avevano il loro sistema di classificazione delle infrazioni.

¹⁰ GU L 260 del 30.9.2008, pag. 13.

¹¹ Direttiva 2004/112/CE della Commissione, del 13 dicembre 2004, che adegua al progresso tecnico la direttiva 95/50/CE del Consiglio (GU L 367 del 14.12.2004, pag. 23).

¹² La Svezia ha indicato che essa effettua numerosi controlli e audit presso i terminali, le società e i porti. I Paesi Bassi hanno indicato che essi ispezionano inoltre le imprese di trasporto per effettuare controlli e audit e per diffondere le informazioni. Il Belgio ha indicato che oltre alle ispezioni nei locali delle imprese, i consiglieri di sicurezza riferiscono i risultati dei controlli effettuati nella società alle autorità competenti.

Tutti gli Stati membri hanno trasmesso una relazione per gli anni 2006 e 2007, ma molte erano incomplete. Queste mancanze hanno comportato lacune nelle tabelle della presente relazione. Queste ultime sono indicate con l'abbreviazione #N/D (non disponibile).

La sintesi delle relazioni degli Stati membri è contenuta negli allegati alla presente relazione. La presentazione e l'analisi dei dati devono tenere conto del fatto che il modello di relazione è stato modificato nel 2004.

L'allegato I contiene l'evoluzione del numero di controlli registrati in ogni Stato membro dal 2003 al 2007, la proporzione delle unità di trasporto non conformi alle regole per il 2006-2007 e la proporzione delle infrazioni appartenenti alla categoria di rischio 1 per il 2006-2007.

Analizzando l'evoluzione al paragrafo 6 e le statistiche del punto 7.6 (Ripartizione per categorie di rischio) occorre notare che il valore ridotto dell'indicatore per la Spagna è dovuto a una erronea interpretazione del numero di unità di trasporto non conformi all'ADR.

Numerosi Stati membri hanno trasmesso relazioni in cui la somma delle infrazioni è differente dal numero delle unità di trasporto non conformi alle disposizioni dell'ADR. Ciò non dovrebbe essere possibile giacché agli Stati membri è stato chiesto di segnalare soltanto la categorie di infrazioni più gravi per ogni unità di trasporto.

5. CALCOLO DEI DATI

Nella loro relazione, gli Stati membri erano tenuti a effettuare se possibile, una stima, del volume di merci pericolose trasportate annualmente, espresso in tonnellate o in tonnellate/chilometro. Solo 5 Stati membri hanno fornito questa informazione.

Per effettuare una comparazione obiettiva tra gli Stati membri, dai dati Eurostat¹³ è stato estratto il volume delle merci pericolose trasportate per Stato membro. Queste informazioni sono state utilizzate per stimare la frequenza dei controlli per milioni di tonnellate/chilometro.

Non esistevano statistiche Eurostat per l'Ungheria nel 2006 e per Malta nel 2006-2007. Per l'Ungheria le informazioni sono state estrapolate dai dati del 2007-2008. Per Malta il volume delle merci trasportate è stato comunicato dalle autorità maltesi competenti.

Le statistiche di Eurostat sono contenute nell'allegato IX.

6. EVOLUZIONE DEI CONTROLLI E DEI LORO RISULTATI

La tabella contenuta nell'allegato I fornisce una visione di insieme dell'evoluzione nel tempo dei controlli stradali in ogni Stato membro. La prima riga è relativa al numero dei controlli. La seconda indica la percentuale di unità di trasporto controllate sulle quali è stata accertata almeno una infrazione. La terza riga riporta la percentuale di controlli nei quali l'infrazione più grave accertata era di categoria 1, cioè l'infrazione più grave.

¹³ Tabella "DS-073082" di Eurostat: Trasporto annuale su strada di merci pericolose, per tipo di merci e per attività.

I dati dell'allegato I risalgono al 2006 tranne per il numero di controlli, per i quali sono comprese le informazioni della relazione precedente.

Alla fine della tabella sono indicate le medie per l'Unione europea e le statistiche per la Norvegia.

Occorre notare che a causa dei dati mancanti nelle relazioni degli Stati membri:

- il numero totale dei controlli per il 2006 e 2007 non comprende l'Estonia;
- la percentuale di unità di trasporto controllate in cui è stata accertata almeno una infrazione alle disposizioni nel 2006 non comprende la Germania, l'Estonia, né la Spagna; nel 2007 l'Estonia e la Spagna non sono comprese;
- la percentuale di infrazioni di categoria 1 per il 2006 non comprende la Bulgaria, la Germania, né il Portogallo.

Le informazioni sulla percentuale di violazioni di categoria 1 possono indurre in errore per taluni Stati membri. Se sono state segnalate più infrazioni per controllo, la percentuale di infrazioni di categoria 1 tende a essere inferiore al valore corretto. Per il 2006 ciò succedeva per la Francia, Paesi Bassi, Polonia e Portogallo; per il 2007 per Bulgaria, Paesi Bassi, Polonia e Portogallo.

Taluni Stati membri hanno un numero di infrazioni inferiore al numero di unità di trasporto per le quali è stata accertata una non conformità. È il caso di: Belgio, Italia, Ungheria, Malta e Svezia. Ciò non dovrebbe influenzare in maniera sistematica la percentuale. In taluni casi le autorità di controllo rilevano solo le infrazioni accertate, senza alcuna precisione sulle sanzioni che da esse derivano. Questa questione è esaminata in dettaglio al punto 7.6.

7. COMPARAZIONE DEI DATI

I seguenti punti danno informazioni e analisi più dettagliate sui dati forniti dagli Stati membri relativi ai loro controlli. Gli allegati da II a VIII presentano graficamente la situazione in ogni Stato membro nel 2006 e 2007.

7.1. Intensità dei controlli

L'allegato II offre uno sguardo d'insieme della frequenza dei controlli stradali negli Stati membri per gli anni 2006 e 2007. La frequenza è espressa sotto forma di numero di controlli per milione di tonnellate/chilometro di merci pericolose trasportate in ogni Stato membro.

Nel 2006 la media nell'UE era di 2,95 controlli per milione di tonnellate/chilometro; nel 2007 era di 3,50 controlli per milioni di tonnellate/chilometro. Ciò implica un aumento del 18,6%; Bulgaria e Ungheria hanno un'intensità dei controlli eccezionalmente elevata. Senza i dati relativi a Bulgaria e Ungheria la media UE sarebbe di 2,33 nel 2006 e di 2,90 nel 2007 e l'aumento annuo del 24,5%.

7.2. Ripartizione dei controlli in funzione del luogo di origine

Gli Stati membri devono ripartire le loro statistiche in funzione del luogo di immatricolazione dell'unità di trasporto. L'allegato III di questa relazione mostra una panoramica dei controlli in funzione del luogo di origine dell'unità di trasporto.

Nell'analisi dei risultati deve essere considerata la posizione geografica di ogni Stato membro; ad esempio, sulle isole di solito c'è un traffico di merci su gomma ridotto.

Per gli Stati seguenti mancano i dati riferiti al 2006: Bulgaria, Germania, Estonia, Portogallo e Slovacchia; per il 2007 mancano i dati dell'Estonia.

7.3. Proporzione di unità di trasporto non conformi

La quota di unità di trasporto controllate per le quali è stata accertata almeno una infrazione è indicata nell'allegato IV.

La percentuale di unità di trasporto non conformi varia considerevolmente da a uno Stato membro all'altro, raggiungendo quasi l'80% in Portogallo mentre è inferiore al 5% in numerosi Stati membri.

Per gli Stati seguenti mancano i dati riferiti al 2006: Germania e Estonia; per il 2007 mancano i dati dell'Estonia. L'indicatore per la Spagna è ridotto a causa di un'interpretazione erranea del numero di unità di trasporto non conformi alle regole.

7.4. Ripartizione delle unità di trasporto non conformi in funzione del luogo di origine

Il grafico dell'allegato V mostra la ripartizione delle unità di trasporto non conformi alle disposizioni relative al luogo di origine dell'unità di trasporto.

Nell'analisi dei risultati, deve essere considerata la posizione geografica di ogni Stato membro.

Per gli Stati seguenti mancano i dati riferiti al 2006: Germania e Estonia, e per il 2007 mancano i dati dell'Estonia. La Slovacchia ha comunicato le informazioni ma non ha accertato nessun infrazione nel 2006.

7.5. Frequenza di immobilizzazioni delle unità di trasporto

Il grafico contenuto nell'allegato VI mostra la percentuale di veicoli immobilizzati tra quelli per i quali è stata accertata una violazione.

La frequenza di immobilizzazione varia considerevolmente da uno Stato membro all'altro; in Bulgaria tutti i veicoli in infrazione sono stati immobilizzati nel 2006 mentre in numerosi Stati membri non è stata segnalata nessuna immobilizzazione.

I seguenti Stati membri non hanno fornito informazioni per il 2006: Germania, Italia, Portogallo e Slovacchia; per il 2007: Francia, Italia e Portogallo.

I seguenti Stati membri hanno segnalato che nel 2006 non si è proceduto a nessuna immobilizzazione: Estonia, Spagna, Cipro, Lituania e Malta; per il 2007: Cipro, Estonia, Spagna, Lettonia, Malta e Svezia.

7.6. Ripartizione per categoria di rischio

Il grafico nell'allegato VII mostra la ripartizione della gravità delle infrazioni. Solo la categoria di rischio più elevata constatata al momento del controllo avrebbe dovuto essere registrata.

Il numero complessivo di infrazioni accertate dovrebbe essere uguale al numero di unità di trasporto non conformi alle regole. L'ultima barra del grafico di cui all'allegato VII corrisponde alla somma delle infrazioni divise per il numero di unità non conformi. Il risultato dovrebbe essere pari al 100% giacché solo le infrazioni più gravi avrebbero dovuto essere registrate.

Qualora esso sia inferiore al 100% significa che la relazione sulle infrazioni non è completa. Qualora la somma sia superiore al 100% significa che sono state accertate più infrazioni per controllo.

Per il 2006 Bulgaria, Germania e Portogallo non hanno comunicato dati sulle categorie di rischio. La Slovacchia non ha accertato nessuna infrazione.

Per il 2007 tutti gli Stati membri hanno comunicato i dati richiesti.

7.7. Tipi di sanzioni

Il grafico di cui all'allegato VIII mostra la ripartizione delle sanzioni per ogni Stato membro.

Negli Stati membri esistono diversi sistemi di sanzionamento e di azioni giudiziarie.

Taluni Stati membri hanno indicato che per ogni unità di trasporto è stata accertata più di una sanzione, quindi la somma delle percentuali non deve essere uguale a 100.

I risultati per la Spagna sono anomali a causa di una interpretazione erronea del numero complessivo di unità di trasporto non conformi all'ADR. Inoltre taluni Stati membri non hanno fornito informazioni su certi tipi di sanzioni. Non è chiaro se queste sanzioni non sono state applicate o se non sono state comunicate.

Bulgaria, Germania, Italia e Portogallo non hanno comunicato sanzioni per il 2006; per il 2007 la situazione è identica per Italia e Portogallo.

8. CONCLUSIONI

Tutti gli Stati membri hanno effettuato controlli su strada conformemente alla direttiva 95/50/CE. Si constata un miglioramento nel volume e nella qualità dei dati trasmessi alla Commissione. La maggior parte degli Stati membri ha utilizzato i formati corretti per la presentazione delle relazioni. I controlli continuano a rilevare infrazioni in parte dei veicoli. Il numero di infrazioni accertate per controllo sembra stabile.

Il numero dei controlli nell'UE è aumentato di circa il 20% dal 2006 al 2007, raggiungendo 285 000 controlli annuali nel 2007. In circa un controllo su otto è stata accertata un'infrazione. Circa il 40% di queste infrazioni apparteneva alla categoria più grave. Pertanto, circa 10 000 veicoli sono stati immobilizzati in seguito al controllo. Questa cifra dimostra chiaramente che i controlli stradali di applicazione delle regole sul trasporto di merci pericolose sono utili e contribuiscono al miglioramento della sicurezza.

La Commissione considererà la possibilità di formulare raccomandazioni al fine di una ulteriore armonizzazione dell'interpretazione dei contenuti delle informazioni trasmesse dagli Stati membri nelle loro relazioni annuali.

Allegato I-Evoluzione del numero dei controlli, di non conformità e delle infrazioni di categoria 1

Maggiori informazioni sulla seguente tabella sono contenute nel punto 6 della relazione.

PAESE/ANNO		2003	2004	2005	2006	2007
AT	Numero di controlli	5 831	5 420	5 273	7 089	7 580
	% di non conformità				36,49%	36,00%
	% di rischio di categoria 1				24,62%	24,55%
BE	Numero di controlli	2 919	3 417	3 835	3 977	4 133
	% di non conformità				38,52%	39,90%
	% di rischio di categoria 1				47,36%	30,47%
BG	Numero di controlli				19 206	27 996
	% di non conformità				2,49%	1,24%
	% di rischio di categoria 1				#N/D	23,15%
CY	Numero di controlli				75	181
	% di non conformità				1,33%	0,55%
	% di rischio di categoria 1				100,00%	0,00%
CZ	Numero di controlli		11 334	17 796	6 694	7 691
	% di non conformità				5,83%	5,60%
	% di rischio di categoria 1				26,46%	17,87%
DE	Numero di controlli	106 653	103 975	88 915	83 760	86 225
	% di non conformità				#N/D	20,18%
	% di rischio di categoria 1				#N/D	47,00%
DK	Numero di controlli	311	621	708	889	646
	% di non conformità				55,46%	52,79%
	% di rischio di categoria 1				34,08%	40,76%
EE	Numero di controlli		74	67	#N/D	#N/D
	% di non conformità				#N/D	#N/D
	% di rischio di categoria 1				20,41%	37,50%
	Numero di controlli	96	211	1 106	614	456

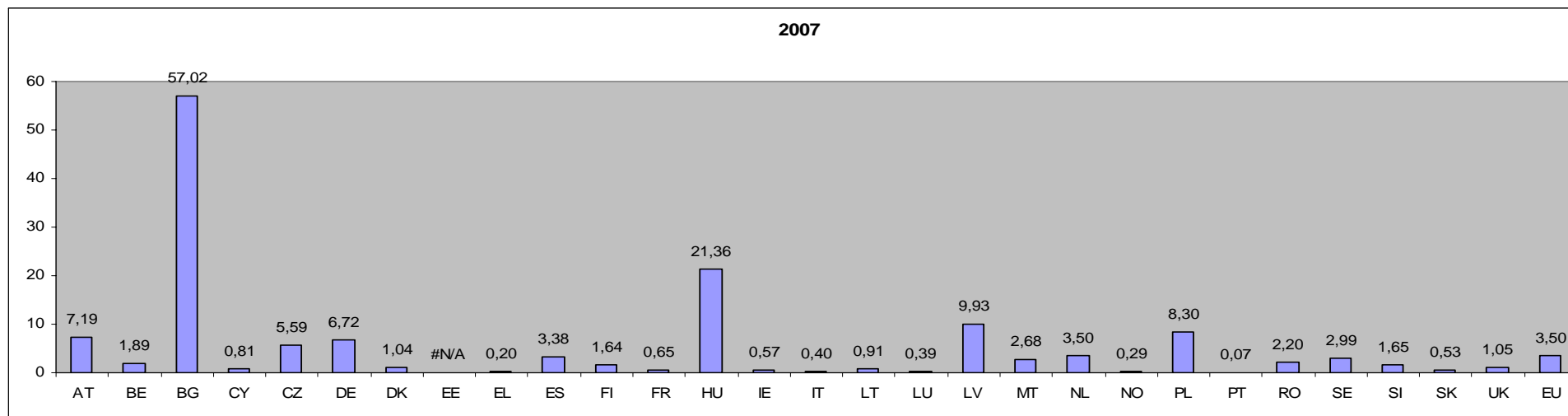
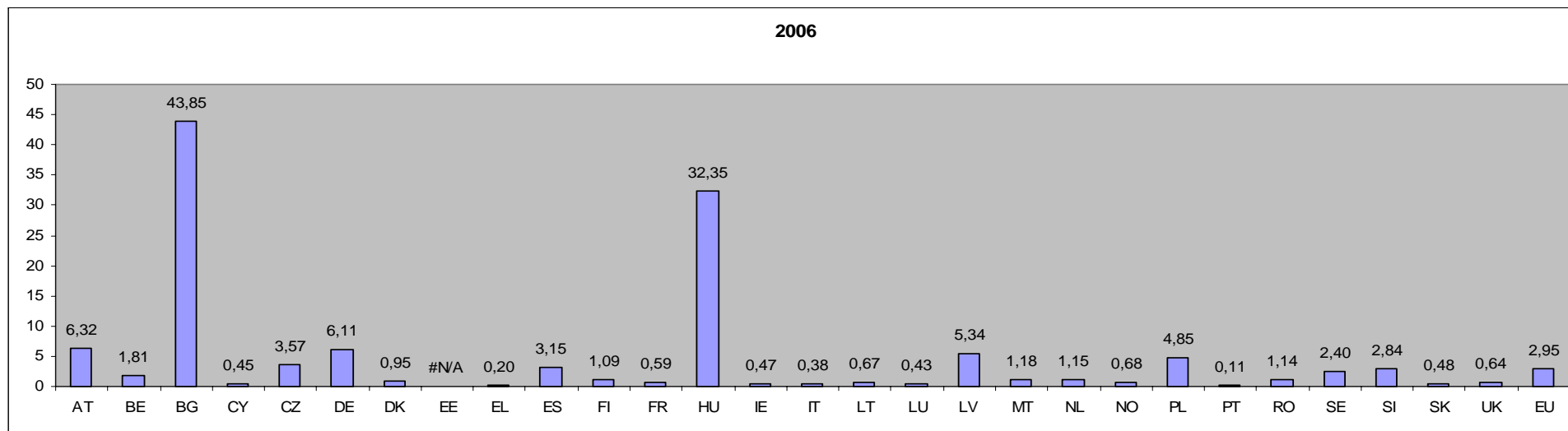
EL	% di non conformità				13,36%	16,89%
	% di rischio di categoria 1				52,44%	64,94%
ES	Numero di controlli	36 782	30 453	32 591	40 023	42 787
	% di non conformità				0,25%	0,19%
	% di rischio di categoria 1				67,90%	66,69%
FI	Numero di controlli	2 394	2 536	2 401	2 530	3 025
	% di non conformità				36,56%	33,92%
	% di rischio di categoria 1				31,35%	18,62%
FR	Numero di controlli	22 951	28 122	23 341	5 566	6 388
	% di non conformità				10,28%	22,70%
	% di rischio di categoria 1				26,60%	22,07%
HU	Numero di controlli		74 546	41 609	35 555	25 995
	% di non conformità				1,63%	4,30%
	% di rischio di categoria 1				23,10%	27,03%
IE	Numero di controlli	356	375	815	630	731
	% di non conformità				32,54%	44,60%
	% di rischio di categoria 1				34,15%	24,54%
IT	Numero di controlli	2 797	3 135	3 963	4105	4515
	% di non conformità				32,35%	34,55%
	% di rischio di categoria 1				72,82%	69,90%
LT	Numero di controlli		189	258	311	419
	% di non conformità				29,58%	16,95%
	% di rischio di categoria 1				23,91%	15,49%
LU	Numero di controlli	313	100	190	190	182
	% di non conformità				64,21%	68,13%
	% di rischio di categoria 1				15,75%	49,19%
LV	Numero di controlli		403	417	823	1 609
	% di non conformità				11,42%	10,19%

	% di rischio di categoria 1				25,53%	29,27%
MT	Numero di controlli			36	33	75
	% di non conformità				51,52%	76,00%
	% di rischio di categoria 1				23,53%	34,09%
NL	Numero di controlli	2 362	2 138	1 949	2 750	7 340
	% di non conformità				26,65%	14,69%
	% di rischio di categoria 1				57,82%	57,16%
PL	Numero di controlli			13 505	15 840	39 057
	% di non conformità				11,14%	2,96%
	% di rischio di categoria 1				27,19%	15,52%
PT	Numero di controlli	67	192	171	235	137
	% di non conformità				76,17%	73,72%
	% di rischio di categoria 1				#N/D	42,50%
RO	Numero di controlli				2 914	4 517
	% di non conformità				9,37%	5,58%
	% di rischio di categoria 1				69,60%	64,77%
SE	No off Checks	6 333	5 109	6 375	4 182	4 219
	% di non conformità				29,60%	20,27%
	% di rischio di categoria 1				22,08%	24,04%
SI	Numero di controlli	4 178	3 228	2 179	1 621	1 041
	% di non conformità				17,89%	19,50%
	% di rischio di categoria 1				42,76%	39,41%
SK	Numero di controlli			83	247	300
	% di non conformità				0,00%	0,67%
	% di rischio di categoria 1				#N/D	0,00%
UK	Numero di controlli	6 124	4 863	5 762	4 851	8 221
	% di non conformità				13,69%	30,76%
	% di rischio di categoria 1				19,13%	30,01%

EU	Numero di controlli				244 710	285 466
	% di non conformità				12,11%	14,44%
	% di rischio di categoria 1				40,57%	41,06%
NO	Numero di controlli				632	417
	% di non conformità				34,65%	34,53%
	% di rischio di categoria 1				21,27%	15,97%

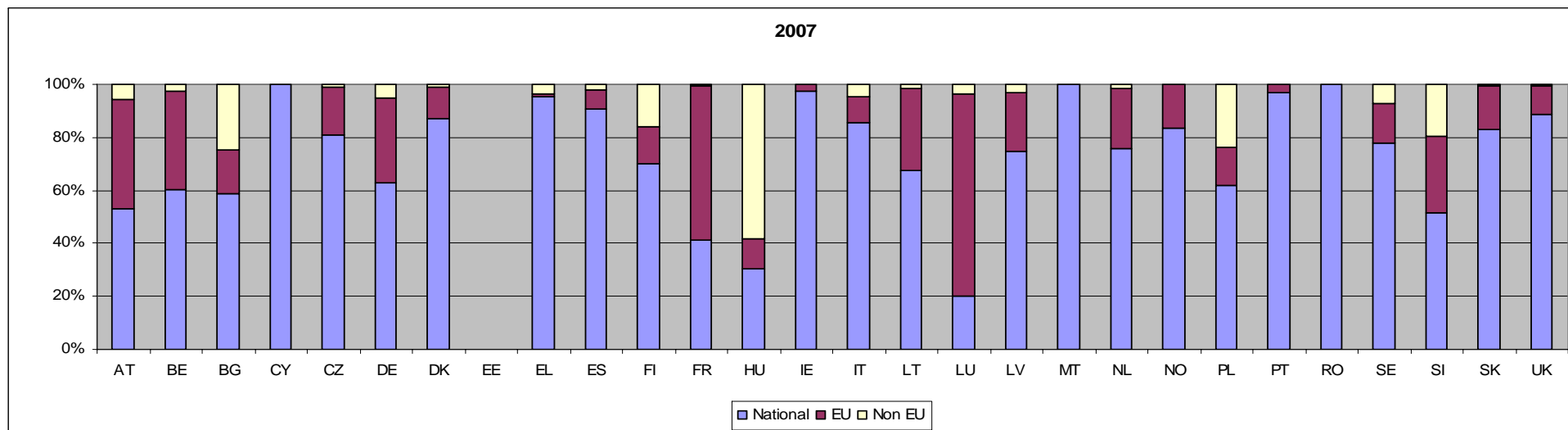
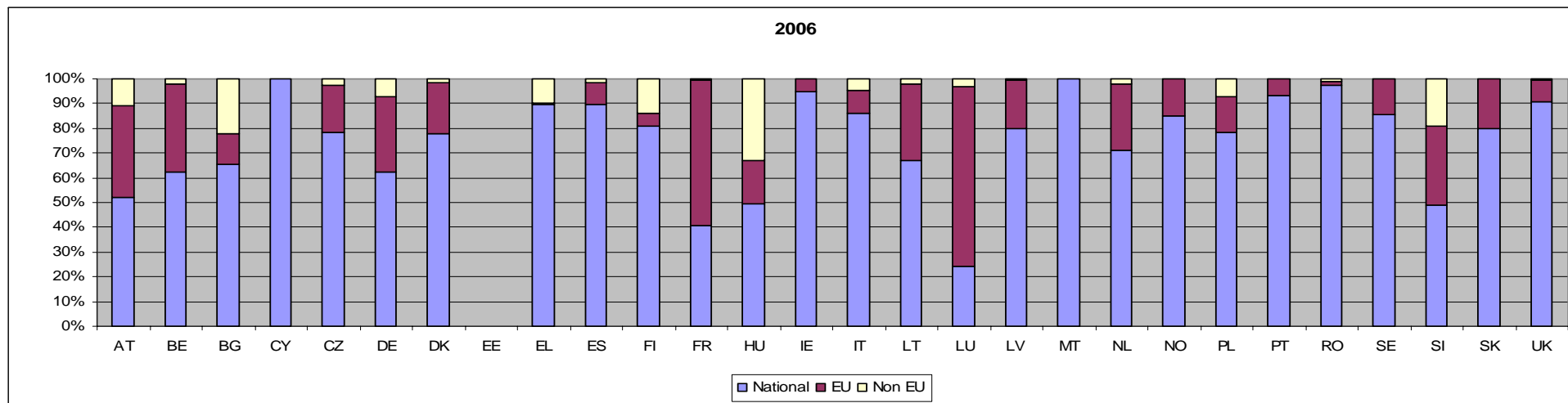
Allegato 2 - Frequenza dei controlli per milione di tonnellate/chilometro

Maggiori informazioni sul seguente grafico sono contenute nel punto 7.1 della relazione.



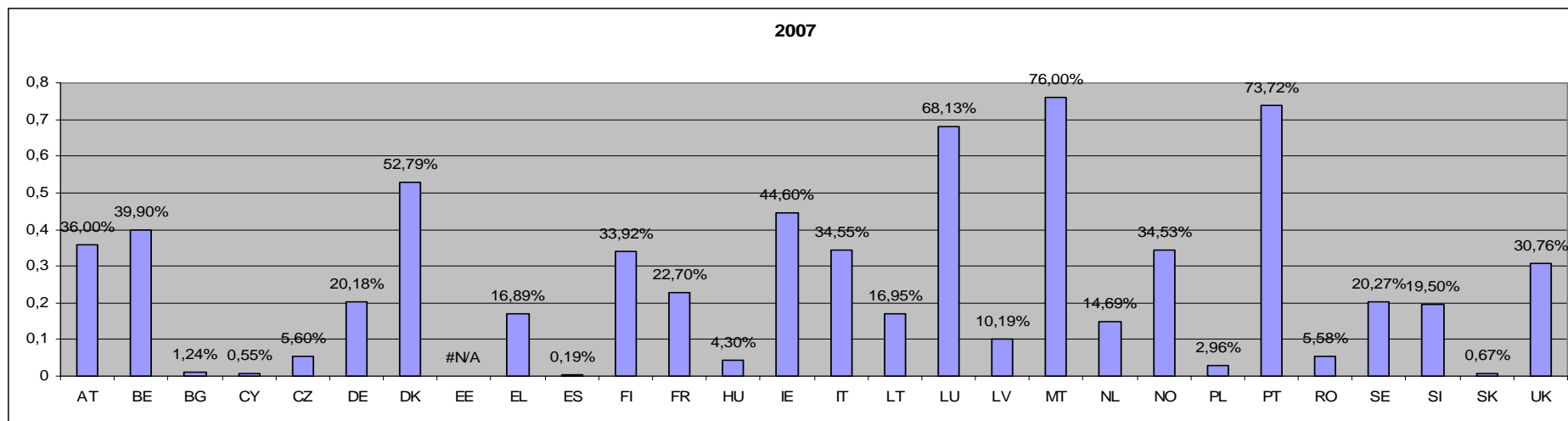
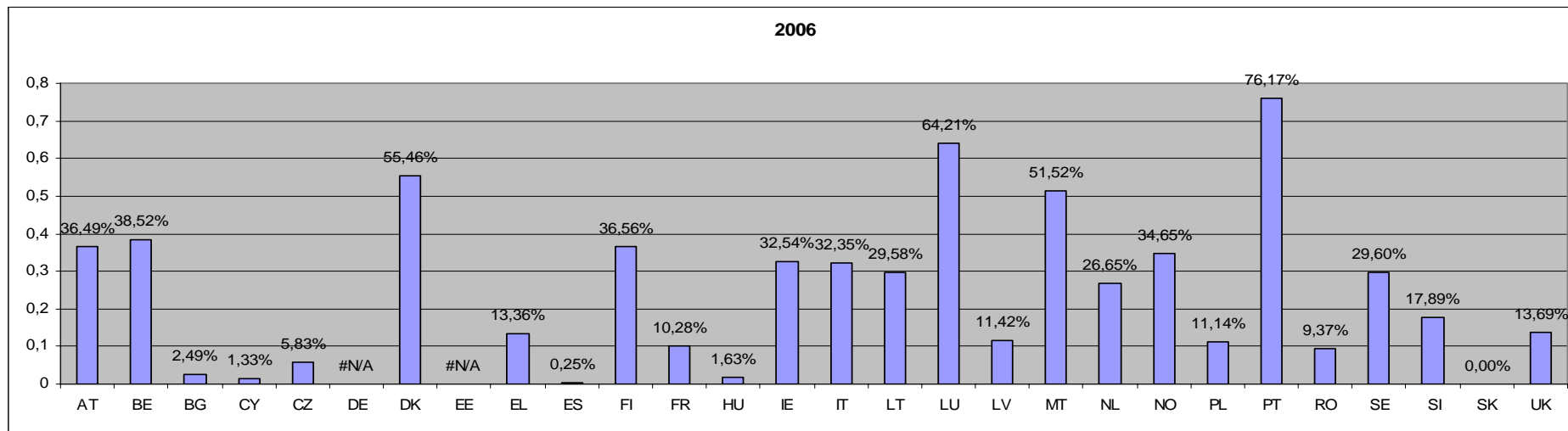
Allegato III - Ripartizione dei controlli in funzione del luogo di origine

Maggiori informazioni sul seguente grafico sono contenute nel punto 7.2 della relazione.



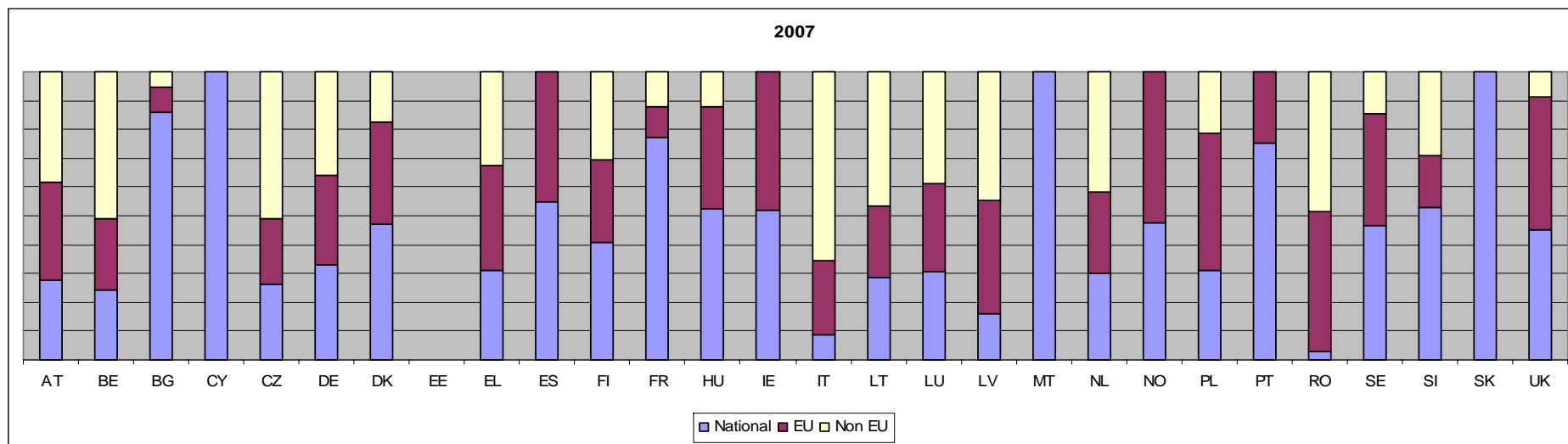
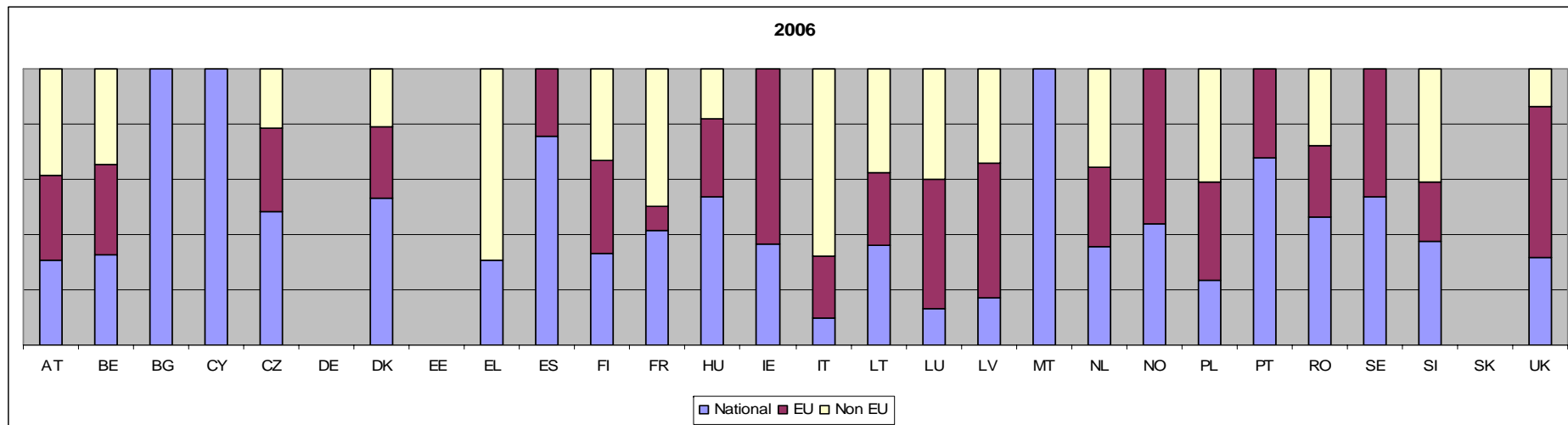
Allegato IV – Proporzione di unità di trasporto non conformi all'ADR

Maggiori informazioni sul seguente grafico sono contenute nel punto 7.3 della relazione.



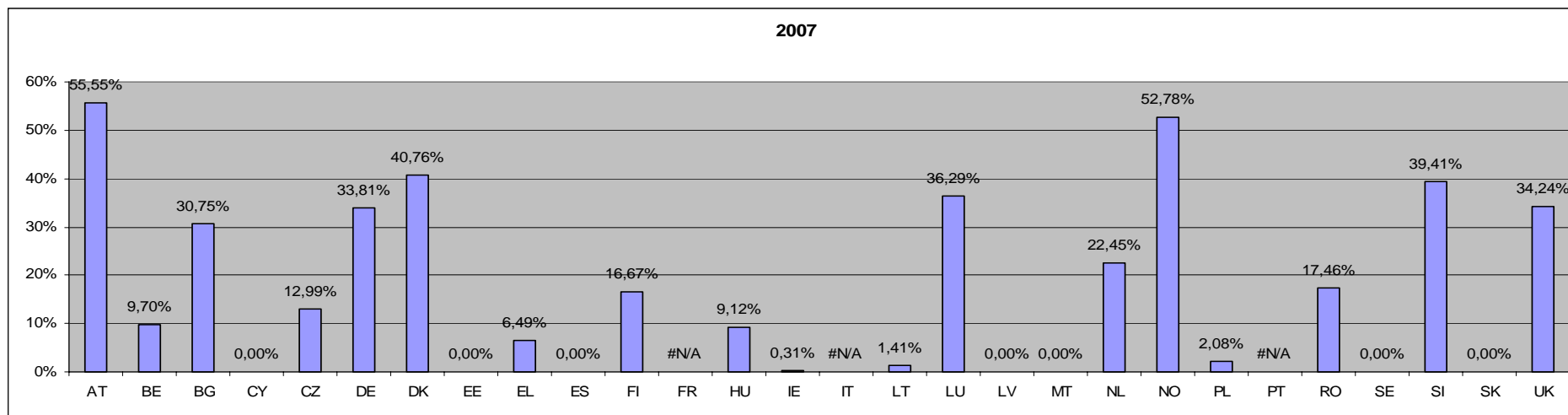
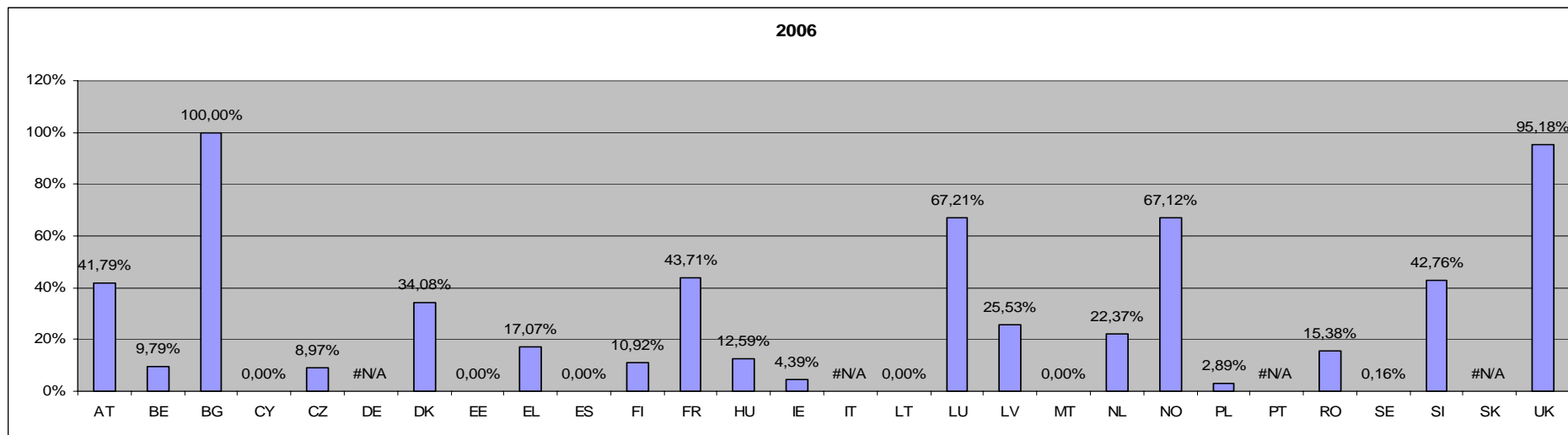
Allegato V – Ripartizione delle unità di trasporto non conformi all'ADR in funzione del loro luogo d'origine

Maggiori informazioni sul seguente grafico sono contenute nel punto 7.4 della relazione.



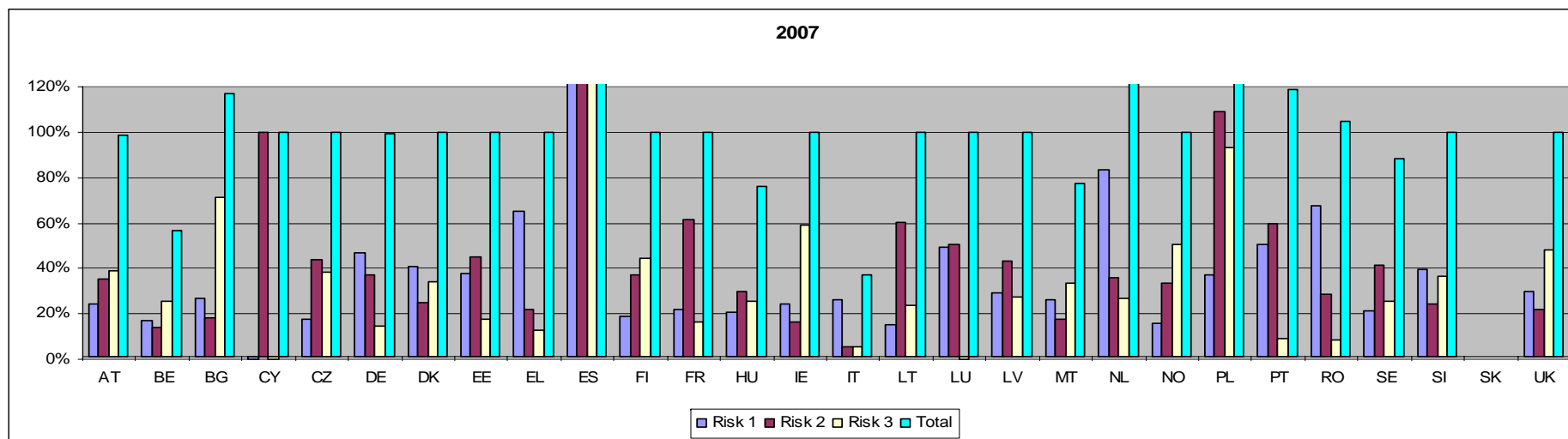
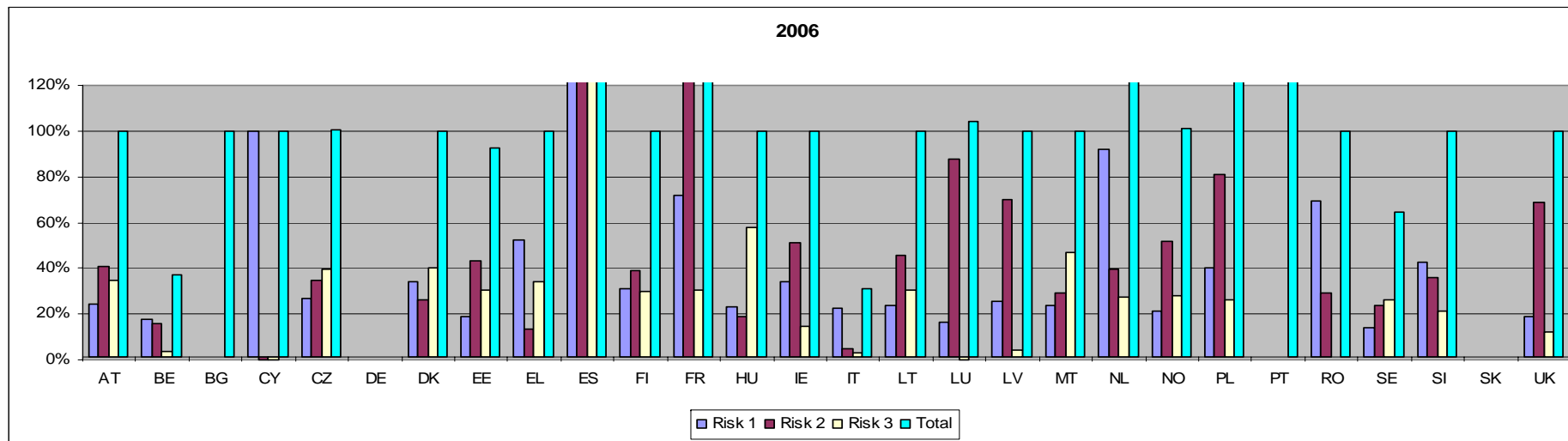
Allegato VI – Frequenza delle immobilizzazioni dell'unità di trasporto non conformi all'ADR

Maggiori informazioni sul seguente grafico sono contenute nel punto 7.5 della relazione.



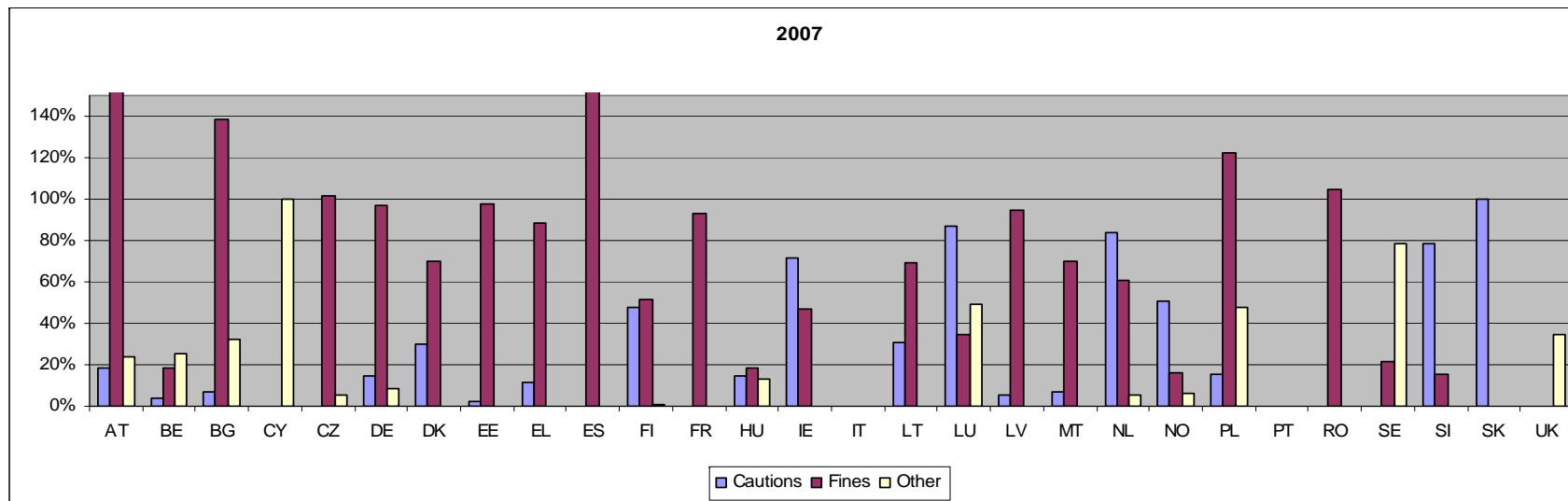
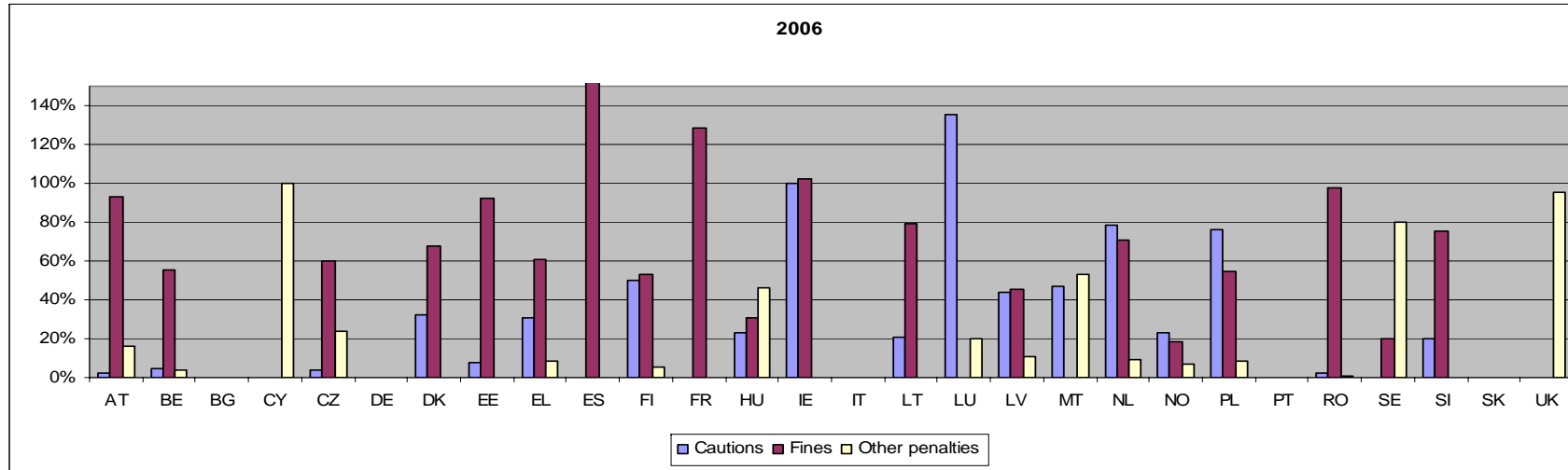
Allegato VII - Ripartizione per categoria di rischio

Maggiori informazioni sul seguente grafico sono contenute nel punto 7.6 della relazione.



Allegato VIII – Tipi di sanzioni per unità di trasporto non conformi all'ADR

Maggiori informazioni sul seguente grafico sono contenute nel punto 7.7 della relazione.



Allegato IX - Trasporto annuale su strada di merci pericolose, in milioni di tonnellate-chilometro

Maggiori informazioni sulla seguente tabella sono contenute nel punto 5 della relazione.

MS/anno	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
AT	960	924	1 064	985	1 132	940	972	1 122	1 054	1 178
BE	2 768	3 545	4 177	3 779	2 623	2 284	2 473	2 203	2 191	1 904
BG	:	:	:	:	:	:	:	438	491	694
CY	:	:	:	134	118	159	221	166	224	181
CZ	:	2 905	2 117	1 905	2 172	1 498	1 814	1 875	1 376	1 140
DE	12 261	12 782	13 437	12 034	12 777	13 524	13 158	13 717	12 834	13 616
DK	887	853	827	998	780	901	693	933	620	1 256
EE	:	:	:	:	25	24	286	193	276	189
EL	:	:	:	:	2 040	3 875	1 975	3 085	2 228	3 144
ES	8 998	10 690	10 300	12 036	12 185	12 669	12 474	12 700	12 671	12 605
FI	1 946	2 077	2 427	2 253	2 401	1 818	2 165	2 317	1 847	1 574
FR	8 328	7 607	8 132	8 471	8 797	8 701	8 825	9 456	9 755	9 441
HU	:	:	:	:	:	:	:	1 099	1 217	1 348
IE	597	954	1 139	1 094	1 414	1 468	1 403	1 340	1 291	1 351
IT	10 875	10 894	11 086	10 523	10 131	9 935	11 406	10 777	11 392	:
LT	:	:	:	:	1 173	1 151	383	461	461	384
LU	200	189	245	337	327	344	444	445	468	364
LV	:	:	:	117	153	97	159	154	162	185
MT								28	28	
NL	950	848	2 123	1 680	1 664	2 021	2 203	2 390	2 098	2 554
PL	:	:	:	:	:	3 651	3 649	3 267	4 708	5 380
PT	1 571	1 276	1 775	1 730	1 900	2 066	1 984	2 046	1 979	1 846
RO	:	:	:	:	:	:	:	2 559	2 057	1 782
SE	:	1 779	1 623	2 009	1 778	1 450	1 634	1 743	1 409	1 265
SI	:	:	542	407	418	477	620	571	631	662
SK	:	:	:	:	406	431	366	517	562	281
UK	10 790	11 654	10 655	10 178	9 899	7 983	8 766	7 590	7 808	:
NO	1 085	1 139	828	908	1 120	886	944	931	1 454	1 018