



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 27 novembre 2013
(OR. en)**

16986/13

TRANS 630

NOTA DI TRASMISSIONE

| | |
|----------------|---|
| Origine: | Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea |
| Destinatario: | Uwe CORSEPIUS, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea |
| n. doc. Comm.: | COM(2013) 815 final |
| Oggetto: | 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 |

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2013) 815 final.

All.: COM(2013) 815 final



Bruxelles, 25.11.2013
COM(2013) 815 final

**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**

**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**

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. | Introduzione | 4 |
| 2. | Normativa collegata dell'Unione | 4 |
| 3. | Applicazione della direttiva 95/50/CE | 5 |
| 4. | Relazioni degli Stati membri dell'UE e della Norvegia..... | 5 |
| 5. | Raccomandazione concernente la trasmissione di relazioni sui controlli dei trasporti su strada di merci pericolose | 6 |
| 6. | Calcolo dei dati | 7 |
| 7. | Evoluzione dei controlli e dei loro risultati..... | 7 |
| 8. | Comparazione dei dati..... | 8 |
| 8.1. | Intensità dei controlli | 8 |
| 8.2. | Ripartizione dei controlli in funzione del luogo di origine | 8 |
| 8.3. | Proporzione di unità di trasporto non conformi | 8 |
| 8.4. | Ripartizione delle unità di trasporto non conformi in funzione del luogo di origine... | 9 |
| 8.5. | Frequenza di immobilizzazioni delle unità di trasporto..... | 9 |
| 8.6. | Ripartizione per categoria di rischio | 9 |
| 8.7. | Tipi di sanzioni..... | 9 |
| 9. | Conclusioni | 10 |
| Allegato I Evoluzione del numero dei controlli, dei casi di non conformità e delle infrazioni di categoria I..... | | 12 |
| Allegato II Frequenza dei controlli per milione di tonnellate/chilometro..... | | 17 |
| Allegato III Ripartizione dei controlli in funzione del luogo di origine | | 18 |
| Allegato IV Proporzione di unità di trasporto non conformi alle disposizioni | | 19 |
| Allegato V Ripartizione delle unità di trasporto non conformi alle disposizioni in funzione del luogo di origine | | 20 |
| Allegato VI Frequenza di immobilizzazioni delle unità di trasporto non conformi alle disposizioni..... | | 21 |

| | |
|--|----|
| Allegato VII Ripartizione per categoria di rischio | 22 |
| Allegato VIII Tipi di sanzioni per unità di trasporto non conformi alle disposizioni | 23 |
| Allegato IX Trasporto annuale su strada di merci pericolose, in milioni di tonnellate/chilometro | 24 |

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 quinta sull'applicazione della direttiva 95/50/CE negli Stati membri, abbraccia il periodo 2008-2011. La prima relazione⁴ copre gli anni 1997-1998, la seconda⁵ gli anni 1999-2002, la terza⁶ gli anni 2003-2005 e la quarta⁷ gli anni 2006-2007.

Le condizioni per la sicurezza del trasporto di merci pericolose su strada non sono fissate nella direttiva 95/50/CE, bensì in atti legislativi collegati dell'Unione, come descritto in appresso.

2. NORMATIVA COLLEGATA DELL'UNIONE

Gli anni cui si riferisce la presente relazione rientrano formalmente in due diversi contesti legislativi; ciò, tuttavia, non ha alcun impatto concreto sull'interpretazione dei risultati della presente relazione.

Fino al 30 giugno 2009 è stata applicata 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 strada⁸, e successive modificazioni⁹. Il contenuto degli allegati della direttiva 94/55/CE era identico a quello degli allegati dell'*Accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose su strada* (altresì noto come *ADR*)¹⁰.

Con decorrenza 1° luglio 2009 la direttiva 94/55/CE è stata abrogata e sostituita dalla direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, relativa al

¹ GU L 249 del 17.10.1995, pag. 35, modificata dalla 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)

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 COM(2010) 364 definitivo del 7.7.2010.

⁸ GU L 319 del 12.12.1994, pag. 7.

⁹ Direttiva modificata 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).

¹⁰ Accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose su strada, concluso a Ginevra il 30 settembre 1957 sotto gli auspici della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UN-ECE), e successive modificazioni.

trasporto interno di merci pericolose¹¹ e successive modificazioni¹². La direttiva 2008/68/CE mantiene la stessa impostazione della direttiva 94/55/CE per quanto riguarda l'applicazione di disposizioni tecniche e amministrative identiche a quelle allegate all'accordo internazionale per tutti i trasporti effettuati sul territorio dell'Unione.

3. APPLICAZIONE DELLA DIRETTIVA 95/50/CE

Dopo avere adottato la direttiva 94/55/CE e allo scopo di migliorare ulteriormente la sicurezza del trasporto di merci pericolose, 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 che gli Stati membri devono utilizzare per i controlli, nonché orientamenti per la classificazione delle infrazioni. Nel 2004 gli allegati della direttiva sono stati modificati¹³ e il sistema di classificazione delle infrazioni è stato rielaborato in modo da contemplare 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 o 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, effettuare i controlli su un'ampia parte della rete stradale.

Quale misura preventiva, oppure quando siano state rilevate su strada infrazioni che compromettono la sicurezza, i controlli possono essere effettuati anche presso i locali delle imprese di trasporto¹⁴. Tuttavia la direttiva 95/50/CE non prevede l'obbligo di includere questi controlli nelle relazioni.

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

Per la stesura della relazione, gli Stati membri devono utilizzare 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 della stessa. La Norvegia ha continuato a trasmettere le sue relazioni annuali e le informazioni relative sono incluse anche nella presente relazione al Parlamento europeo e al Consiglio.

La Croazia è entrata a far parte dell'Unione il 1° luglio 2013 e non ha comunicato informazioni sui controlli relativamente al periodo cui si riferisce la presente relazione. Altri Stati membri e la Norvegia hanno trasmesso le rispettive relazioni con largo anticipo. Laddove si riscontrano ritardi, questi sono imputabili alle procedure amministrative di

¹¹ GU L 260 del 30.9.2008, pag. 13.

¹² Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2012/45/UE della Commissione, del 3 dicembre 2012, che adegua per la seconda volta al progresso scientifico e tecnico gli allegati della direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa al trasporto interno di merci pericolose (GU L 332 del 4.12.2012, pag. 18).

¹³ 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).

¹⁴ La Svezia ha indicato che effettua numerosi controlli e audit presso i terminali, le società e i porti. I Paesi Bassi hanno indicato che 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 consulenti per la sicurezza comunicano alle autorità competenti i risultati dei controlli effettuati nella società.

raccolta, analisi e trasmissione delle informazioni alla Commissione, in particolare quando tali procedure coinvolgono varie autorità pubbliche. La situazione è notevolmente migliorata rispetto al 2011. Le relazioni per il 2011 sono pervenute entro febbraio 2013.

In relazione ai primi anni contemplati dalla presente relazione non tutte le informazioni sono state trasmesse nel formato corretto. Alcuni Stati membri hanno continuato a utilizzare i vecchi codici contenuti negli allegati abrogati della direttiva 95/50/CE. Da allora, tuttavia, si sono registrati notevoli miglioramenti.

La Commissione ha ricevuto relazioni da tutti gli Stati membri per l'intero periodo. Alcune relazioni, tuttavia, sono incomplete e hanno pertanto comportato la presenza di 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.

Nell'analizzare le informazioni contenute nel punto 7 della presente relazione, occorre notare che fino al 2008 il valore ridotto dell'indicatore di non conformità per la Spagna è dovuto a un'erronea interpretazione del numero di unità di trasporto non conformi alle disposizioni; tale interpretazione erronea è stata rettificata nelle relazioni successive.

Vari Stati membri hanno trasmesso relazioni in cui la somma delle infrazioni è differente dal numero delle unità di trasporto non conformi alle disposizioni. Ciò non dovrebbe essere possibile giacché va segnalata soltanto la categoria di infrazioni più gravi per ogni unità di trasporto.

5. RACCOMANDAZIONE CONCERNENTE LA TRASMISSIONE DI RELAZIONI SUI CONTROLLI DEI TRASPORTI SU STRADA DI MERCI PERICOLOSE

Le precedenti relazioni della Commissione avevano rilevato incongruenze sistematiche nelle relazioni statistiche degli Stati membri. Poiché l'uniformità delle relazioni trasmesse dagli Stati membri è essenziale per la qualità, la comparabilità e l'affidabilità delle relazioni della Commissione, nel 2011 quest'ultima ha adottato una raccomandazione¹⁵ intesa a migliorare la qualità di tali relazioni.

Dopo la pubblicazione della raccomandazione le relazioni sono notevolmente migliorate, tanto che le incongruenze osservate sono sporadiche e di lieve entità.

Le incongruenze rilevate riguardano essenzialmente il numero di infrazioni per categoria di rischio¹⁶. Il punto 1.4 dell'allegato della raccomandazione della Commissione sottolinea che occorre segnalare soltanto l'infrazione più grave anche qualora siano accertate più infrazioni. Di conseguenza, la somma delle infrazioni per categoria di rischio dovrebbe essere uguale al numero di unità di trasporto non conformi alle disposizioni.

È evidente che questo principio non è ancora correttamente applicato in tutti gli Stati membri, in quanto continuano ad essere segnalate più infrazioni per unità di trasporto.

¹⁵ Raccomandazione della Commissione del 21.2.2011 concernente la trasmissione di relazioni sui controlli dei trasporti su strada di merci pericolose, C(2011) 909 definitivo.

¹⁶ La definizione delle categorie di rischio e gli orientamenti sulle infrazioni appartenenti a queste categorie sono contenuti nell'allegato II della direttiva 95/50/CE modificato dalla direttiva 2004/112/CE.

Un'altra importante questione affrontata nella raccomandazione è il concetto di sanzioni comminate in caso di accertamento di un'infrazione durante un controllo su strada. Date le differenze nelle disposizioni giuridiche ed amministrative, alcuni Stati membri non sono stati in grado di risalire all'esito dei procedimenti giudiziari successivi ai controlli che hanno evidenziato presunte infrazioni. La raccomandazione ha proposto un compromesso comune che potrebbe essere utilizzato in tutti gli Stati membri e che consiste nel registrare la decisione presa dall'agente preposto al controllo a seguito del controllo effettuato sul posto.

6. CALCOLO DEI DATI

Agli Stati membri è chiesto di fornire, se possibile, una stima del volume di merci pericolose trasportate annualmente sul loro territorio, espresso in tonnellate o in tonnellate/chilometro. Per il 2008 13 Stati membri hanno fornito una stima. Nel 2011 soltanto 9 Stati membri disponevano di questa stima.

Per consentire una comparazione obiettiva tra gli Stati membri, il volume di merci pericolose trasportate è basato sulle informazioni contenute nella banca dati Eurostat¹⁷ e utilizzate per stimare la frequenza dei controlli in relazione al volume trasportato.

Non esistono statistiche Eurostat per Malta, in virtù della deroga concessa a questo paese per quanto riguarda l'applicazione del regolamento (UE) n. 70/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 gennaio 2012, relativo alla rilevazione statistica dei trasporti di merci su strada¹⁸. Per Malta il volume delle merci pericolose trasportate è stimato sulla base dei dati forniti dalle autorità maltesi competenti.

Le statistiche di Eurostat sono contenute nell'allegato IX alla presente relazione.

7. EVOLUZIONE DEI CONTROLLI E DEI LORO RISULTATI

L'allegato I illustra l'evoluzione del numero di controlli registrati in ogni Stato membro, la quota di unità di trasporto non conformi alle disposizioni e la quota di infrazioni relative alla categoria di rischio I.

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

Occorre notare che mancano dati per quanto riguarda:

- il numero dei controlli nel 2006 e nel 2007 in Estonia;
- la percentuale di unità di trasporto per le quali sono state accertate infrazioni nel 2006 in Germania, Estonia e Spagna e nel 2007 in Estonia e Spagna;
- la percentuale di infrazioni di categoria di rischio I per il 2006 in Bulgaria, Germania e Portogallo.

¹⁷ Tabella "DS-073082" di Eurostat: Trasporto annuale su strada di merci pericolose, per tipo di merci e per attività.

¹⁸ GU L 32 del 3.2.2012, pag. 1.

L'indicatore relativo alla percentuale di infrazioni di categoria I è particolarmente sensibile alla trasmissione corretta delle informazioni. Se sono state registrate più infrazioni per unità di trasporto, la percentuale di infrazioni di categoria di rischio I sarà inferiore al valore corretto. È quanto è accaduto nel 2006 per la Francia, i Paesi Bassi, la Polonia e il Portogallo e, nel 2007, per la Bulgaria, i Paesi Bassi, la Polonia e il Portogallo.

Alcuni Stati membri hanno segnalato un numero totale di infrazioni inferiore al numero di unità di trasporto non conformi. È il caso di Belgio, Italia, Ungheria, Malta e Svezia. In taluni casi le autorità di controllo segnalano soltanto che sono state accertate infrazioni ma senza fornire precisazioni sulle infrazioni stesse o sulle sanzioni comminate. Tali lacune rendono incomplete le statistiche ma non hanno un impatto sistematico sull'analisi. Tale questione è esaminata in maggior dettaglio al punto 8.6.

8. COMPARAZIONE DEI DATI

Il numero totale di controlli è sceso del 33,8% nell'arco dei quattro anni, passando da 252 632 a 167 340. Il maggiore calo annuo, pari al 12,6%, si è verificato dal 2010 al 2011. Le tendenze nazionali sono divergenti, in quanto 11 Stati membri hanno intensificato i controlli nel periodo in esame. Il maggiore aumento percentuale dei controlli durante il periodo cui si riferisce la relazione si è registrato in Romania, Slovenia e Austria, mentre il calo percentuale più consistente ha riguardato Lettonia, Bulgaria e Ungheria.

Per quanto riguarda il numero di controlli, in termini assoluti, effettuati nell'Unione, nel 2011 le percentuali più elevate si sono registrate in Germania (34,8%), Spagna (11,8%) e Polonia (9,8%), mentre le percentuali più basse hanno riguardato Estonia (0,03%), Malta e Lettonia (0,05%). Anche se questo indicatore è ampiamente correlato alle dimensioni dello Stato membro, nel periodo in esame si sono verificate variazioni di rilievo. Nel 2008 la percentuale più elevata era quella della Germania (31,5%), seguita dalla Spagna (16,9%) mentre era la Bulgaria a occupare il terzo posto (11,1%). Nel 2008 i tre Stati membri con il minor numero di controlli sono risultati Malta (0,03%), Estonia (0,08%) e Lussemburgo (0,09%).

8.1. Intensità dei controlli

L'allegato II offre uno sguardo d'insieme della frequenza dei controlli stradali negli Stati membri per gli anni 2010 e 2011. La frequenza è calcolata come numero di controlli per milione di tonnellate/chilometro di merci pericolose trasportate in ogni Stato membro.

Nel 2010 la media nell'UE era di 2,54 controlli per milione di tonnellate/chilometro; nel 2011 tale media è scesa a 2,14, con una diminuzione annua del 15,7%. La Bulgaria ha continuato ad avere un'intensità di controlli eccezionalmente elevata nel 2010, pari a quasi nove volte la media UE. Nel 2011 in Bulgaria, Austria e Romania sono stati effettuati circa 10 controlli per milione di tonnellate/chilometro, pari a circa 4,5 volte la media UE.

8.2. Ripartizione dei controlli in funzione del luogo di origine

L'allegato III della presente relazione mostra una panoramica dei controlli in funzione del luogo di origine dell'unità di trasporto.

Questo indicatore dipende non soltanto dalle decisioni delle autorità di controllo ma anche dalla posizione geografica dello Stato membro; ad esempio sulle isole il trasporto

internazionale su strada è meno frequente. In alcuni anni Irlanda, Malta, Cipro e Portogallo non hanno effettuato alcun controllo sulle unità di trasporto immatricolate in paesi terzi.

La quota di unità di trasporto controllate nello Stato di immatricolazione è oscillata attorno al 70% durante il periodo preso in esame. La quota di unità controllate provenienti da un altro Stato membro dell'UE è salita dal 20,5% al 25,7% dal 2008 al 2011. La quota di unità immatricolate in paesi terzi è invece diminuita dal 12,6% al 4,4%.

8.3. Proporzione di unità di trasporto non conformi

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

La percentuale di unità non conformi è salita dal 13,7% nel 2008 al 21,4% nel 2011; i maggiori incrementi si sono registrati in particolare in Spagna, Lettonia, Repubblica ceca e nei Paesi Bassi. In 15 Stati membri, tuttavia, tale percentuale non è aumentata.

La quota di unità di trasporto non conformi varia notevolmente da uno Stato membro all'altro: essa raggiunge quasi il 70% a Malta, mentre è inferiore al 5% in Bulgaria, a Cipro, in Ungheria, in Romania e in Slovacchia.

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

I grafici dell'allegato V mostrano la ripartizione delle unità di trasporto non conformi alle disposizioni in funzione del luogo di origine dell'unità di trasporto.

Come sottolineato al punto 8.2 di cui sopra, la posizione geografica dello Stato membro influisce in misura considerevole su questo indicatore.

8.5. 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 un'infrazione.

La precedente tendenza a una diminuzione della percentuale di immobilizzazioni è proseguita fino al 2009, anno in cui il 24% dei veicoli per i quali era stata accertata un'infrazione è stato oggetto di un provvedimento di fermo. Vi sono tuttavia segni di un'inversione di tendenza, in quanto nel 2011 la percentuale di veicoli immobilizzati a seguito di ispezione è salita al 27%.

La maggiore frequenza di immobilizzazioni nel 2011 si è registrata in Bulgaria (68%), Irlanda (54%) e Romania (53%). In Norvegia nel 2011 il 57% delle infrazioni ha condotto al fermo dei veicoli.

Estonia, Spagna, Italia, Cipro, Lettonia, Malta e Slovacchia non hanno segnalato nessuna immobilizzazione nel 2011.

8.6. Ripartizione per categoria di rischio

I grafici contenuti nell'allegato VII mostrano la ripartizione della gravità delle infrazioni. Dovrebbe essere segnalata soltanto la categoria di rischio più elevata tra quelle constatate al momento del controllo.

Tutti gli Stati membri hanno segnalato almeno una categoria di infrazione per unità di trasporto controllata. Alcuni Stati membri non hanno comunicato dati su alcune categorie. Nel 2011 Cipro e la Slovacchia non hanno segnalato infrazioni per le categorie di rischio I e III. Il Lussemburgo non ha segnalato infrazioni per la categoria di rischio I. Inoltre la Lettonia e l'Estonia non hanno segnalato infrazioni rientranti nella categoria di rischio III¹⁹.

Per quanto riguarda i controlli effettuati nell'Unione nel 2011, in circa il 44% dei casi in cui sono state accertate infrazioni quella più grave è stata classificata nella categoria di rischio I. L'infrazione di categoria I corrisponde all'inosservanza delle pertinenti norme di sicurezza e comporta un rischio elevato di morte, gravi lesioni personali o danni significativi all'ambiente. Queste infrazioni devono condurre all'adozione di misure correttive immediate e adeguate, quali il fermo del veicolo.

Le infrazioni più gravi segnalate per la categoria di rischio II rappresentano il 30% dei casi in cui i controlli hanno accertato un'infrazione. Il rimanente 26% è costituito da infrazioni rientranti nella categoria di rischio III.

8.7. Tipi di sanzioni

I grafici di cui all'allegato VIII mostrano la ripartizione delle sanzioni per ogni Stato membro.

Prima della pubblicazione della raccomandazione della Commissione, di cui al punto 5 della presente relazione, la raccolta di tali informazioni comportava difficoltà sostanziali. Dopo la pubblicazione della raccomandazione, la situazione è notevolmente migliorata e nel 2011 soltanto la Francia e la Slovacchia non hanno comunicato statistiche relative alle sanzioni. La Slovacchia, tuttavia, aveva comunicato informazioni relative alle sanzioni comminate negli anni precedenti e nel 2011 i controlli effettuati in questo Stato membro hanno accertato una sola infrazione.

Nelle ispezioni condotte nel 2011 nell'Unione sono stati emessi 7 892 avvertimenti, mentre in 33 179 casi sono state inflitte ammende e in 3 527 casi sono state applicate altre forme sanzionatorie, tra cui azioni giudiziarie e amministrative. Anche se, in termini generali, i tre quarti delle sanzioni comminate nell'UE corrispondono ad ammende, si osservano notevoli differenze tra uno Stato membro e l'altro. Ad esempio nel Regno Unito non è prevista l'applicazione immediata di ammende.

Nel 2011 il numero totale di sanzioni è diminuito di circa il 4% rispetto al 2008. Il numero di avvertimenti è aumentato dell'8% durante il periodo e il numero di ammende è salito dell'1%, mentre le altre sanzioni sono diminuite del 42%.

9. CONCLUSIONI

Dal 1° gennaio 1997 la direttiva 95/50/CE è stata recepita negli ordinamenti nazionali di tutti gli Stati membri. Nel 2004 sono state modificate le modalità di stesura delle relazioni; le

¹⁹ Un'infrazione appartenente alla categoria di rischio I comporta un rischio elevato di morte, gravi lesioni personali o danni significativi all'ambiente tale da richiedere l'adozione di misure correttive immediate e adeguate. Un'infrazione appartenente alla categoria di rischio II comporta un rischio di lesioni personali o danni all'ambiente tale da richiedere l'adozione di misure correttive al più tardi al termine dell'operazione di trasporto in corso. Le infrazioni che rientrano nella categoria di rischio III comportano un rischio ridotto di lesioni personali o di danni all'ambiente. Le misure correttive possono essere adottate in un momento successivo nella sede dell'impresa.

nuove disposizioni sono entrate in vigore il 14 dicembre 2005. Per via di talune incongruenze sistematiche riscontrate nella stesura delle relazioni, nel 2011 la Commissione ha pubblicato una raccomandazione in materia.

Tutti gli Stati membri effettuano controlli sui veicoli che trasportano merci pericolose e presentano relazioni accurate a riguardo. Permangono alcune incongruità di scarso rilievo e la Commissione provvede ogni anno affinché le relazioni di cui alla direttiva 95/50/CE siano trasmesse e progressivamente migliorate. Si può concludere che, in generale, la direttiva 95/50/CE è correttamente applicata.

Le ultime relazioni, tuttavia, mostrano chiaramente che le risorse di cui gli Stati membri dispongono per l'esecuzione dei controlli sono sempre più scarse. Dal 2008 al 2011 il numero di controlli è diminuito del 34%.

Le infrazioni accertate durante i controlli sono sempre più frequenti. Nel 2011 un controllo su cinque ha evidenziato un'infrazione, effettiva o presunta, nel trasporto di merci pericolose, mentre nel 2008 tale rapporto era di uno a sette. Tale andamento potrebbe essere imputabile al carattere più mirato dei controlli per l'accertamento delle infrazioni, oppure a una minore osservanza delle norme da parte delle imprese di trasporto in generale.

La Commissione inviterà le autorità degli Stati membri a fornire informazioni sul previsto andamento dei controlli e sui fattori che possono incidere su quest'ultimo, quali ad esempio la disponibilità di risorse e il carattere mirato dei controlli. Saranno inoltre chiesti chiarimenti sui tassi di non conformità eccezionalmente elevati.

Il 44% delle infrazioni accertate apparteneva alla categoria più grave. Pertanto nel 2011 sono stati immobilizzati circa 9 600 veicoli.

Nell'Unione europea è applicata una serie comune di norme in materia di trasporto di merci pericolose. Tali norme sono utilizzate in maniera identica anche in numerosi paesi terzi. Ciononostante quasi 36 000 dei circa 170 000 controlli su strada annuali constatano che l'operazione di trasporto non soddisfa i requisiti obbligatori di sicurezza. Data l'elevata pericolosità insita nel trasporto di queste sostanze e di questi articoli, continua ad essere indispensabile un'attività di controllo mirata per questo tipo di trasporto.

<<->

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

Maggiori informazioni sulla seguente tabella sono contenute nel punto 7 della relazione.

| PAESE | | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|-------|-----------------------------|--------|--------|---------|--------|--------|--------|
| BE | Numero di controlli | 3 977 | 4 133 | 5 178 | 6 033 | 5 464 | 4 188 |
| | % di non conformità | 38,52% | 39,90% | 17,671% | 21,76% | 22,16% | 12,32% |
| | % di rischio di categoria I | 47,36% | 30,47% | 24,07% | 37,49% | 37,05% | 26,42% |
| BG | Numero di controlli | 19 206 | 27 996 | 28 106 | 28 455 | 7 756 | 6 203 |
| | % di non conformità | 2,49% | 1,24% | 0,71% | 4,85% | 0,81% | 1,00% |
| | % di rischio di categoria I | #N/D | 34,33% | 34,33% | 27,78% | 57,41% | 55,74% |
| CZ | Numero di controlli | 6 694 | 7 691 | 3 977 | 3 471 | 2 816 | 2 491 |
| | % di non conformità | 5,83% | 5,60% | 5,53% | 6,60% | 11,51% | 11,92% |
| | % di rischio di categoria I | 26,46% | 17,87% | 21,36% | 25,33% | 17,59% | 55,74% |
| DK | Numero di controlli | 889 | 646 | 755 | 721 | 604 | 646 |
| | % di non conformità | 55,46% | 52,79% | 58,15% | 61,44% | 57,12% | 58,98% |
| | % di rischio di categoria I | 34,08% | 40,76% | 38,27% | 35,21% | 38,26% | 35,43% |
| DE | Numero di controlli | 83 760 | 86 225 | 79 664 | 62 085 | 67 356 | 58 270 |
| | % di non conformità | #N/D | 20,18% | 22,69% | 23,64% | 21,69% | 27,02% |
| | % di rischio di categoria I | #N/D | 47,00% | 48,14% | 45,23% | 49,96% | 49,55% |
| EE | Numero di controlli | #N/D | #N/D | 117 | 152 | 154 | 44 |
| | % di non conformità | #N/D | #N/D | 46,15% | 39,47% | 50,00% | 25,00% |
| | % di rischio di categoria I | 20,41% | 37,50% | 25,93% | 30,00% | 25,97% | 45,45% |
| IE | Numero di controlli | 630 | 731 | 783 | 892 | 751 | 674 |
| | % di non conformità | 32,54% | 44,60% | 38,19% | 28,36% | 26,23% | 24,93% |
| | % di rischio di categoria I | 34,15% | 24,54% | 13,71% | 25,20% | 33,33% | 12,64% |
| EL | Numero di controlli | 614 | 456 | 1 202 | 413 | 1 094 | 650 |
| | % di non conformità | 13,36% | 16,89% | 3,83% | 10,65% | 3,93% | 5,54% |
| | % di rischio di categoria I | 52,44% | 64,94% | 69,57% | 61,36% | 55,81% | 30,56% |

| | | | | | | | |
|----|-----------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| ES | Numero di controlli | 40 023 | 42 787 | 42 771 | 40 782 | 36 004 | 19 707 |
| | % di non conformità | 0,25% | 0,19% | 0,27% | 10,63% | 11,44% | 29,60% |
| | % di rischio di categoria I | 67,90% | 66,69% | 63,64% | 65,28% | 64,82% | 75,63% |
| FR | Numero di controlli | 5 566 | 6 388 | 6 572 | 5 788 | 6 178 | 6 930 |
| | % di non conformità | 10,28% | 22,70% | 21,67% | 16,48% | 16,48% | 14,68% |
| | % di rischio di categoria I | 26,60% | 22,07% | 24,30% | 25,05% | 29,08% | 28,32% |
| HR | Numero di controlli | #N/D | #N/D | #N/D | #N/D | #N/D | #N/D |
| | % di non conformità | #N/D | #N/D | #N/D | #N/D | #N/D | #N/D |
| | % di rischio di categoria I | #N/D | #N/D | #N/D | #N/D | #N/D | #N/D |

Allegato I (cont.)

| | | | | | | | |
|----|-----------------------------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|
| IT | Numero di controlli | 4 105 | 4 515 | 4 960 | 5 180 | 6 253 | 6 260 |
| | % di non conformità | 32,35% | 34,55% | 16,73% | 16,16% | 13,58% | 11,04% |
| | % di rischio di categoria I | 72,82% | 69,90% | 17,33% | 15,85% | 14,65% | 14,18% |
| CY | Numero di controlli | 75 | 181 | 224 | 232 | 168 | 188 |
| | % di non conformità | 1,33% | 0,55% | 1,34% | 1,72% | 1,19% | 1,60% |
| | % di rischio di categoria I | 100,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% |
| LV | Numero di controlli | 823 | 1 609 | 1 230 | 996 | 703 | 89 |
| | % di non conformità | 11,42% | 10,19% | 7,15% | 10,14% | 8,25% | 15,73% |
| | % di rischio di categoria I | 25,53% | 29,27% | 56,82% | 59,41% | 55,17% | 78,57% |
| LT | Numero di controlli | 311 | 419 | 529 | 487 | 491 | 560 |
| | % di non conformità | 29,58% | 16,95% | 17,01% | 18,07% | 21,59% | 6,07% |
| | % di rischio di categoria I | 23,91% | 15,49% | 6,67% | 15,91% | 16,04% | 7,41% |
| LU | Numero di controlli | 190 | 182 | 210 | 293 | 233 | 341 |
| | % di non conformità | 64,21% | 68,13% | 59,05% | 50,51% | 48,50% | 57,77% |
| | % di rischio di categoria I | 15,75% | 49,19% | 44,35% | 6,08% | 5,31% | 0,00% |
| HU | Numero di controlli | 35 555 | 25 995 | 27 225 | 15 613 | 4 158 | 1 589 |
| | % di non conformità | 1,63% | 4,30% | 3,49% | 5,72% | 3,42% | 4,85% |
| | % di rischio di categoria I | 23,10% | 27,03% | 30,77% | 29,56% | 34,18% | 17,74% |
| MT | Numero di controlli | 33 | 75 | 81 | 76 | 79 | 78 |
| | % di non conformità | 51,52% | 76,00% | 54,32% | 67,11% | 63,29% | 69,23% |
| | % di rischio di categoria I | 23,53% | 34,09% | 25,00% | 21,57% | 42,00% | 24,07% |
| NL | Numero di controlli | 2 750 | 7 340 | 4 820 | 5 717 | 4 068 | 5 480 |
| | % di non conformità | 26,65% | 14,69% | 17,45% | 10,02% | 28,61% | 30,99% |
| | % di rischio di categoria I | 57,82% | 57,16% | 60,57% | 55,79% | 59,39% | 53,86% |
| AT | Numero di controlli | 7 089 | 7 580 | 6 883 | 9 824 | 10 220 | 11 300 |
| | % di non conformità | 36,49% | 36,00% | 35,70% | 30,99% | 28,72% | 32,50% |
| | % di rischio di categoria I | 24,62% | 24,55% | 23,40% | 20,70% | 21,87% | 20,40% |
| PL | Numero di controlli | 15 840 | 39 057 | 14 438 | 19 537 | 20 324 | 16 363 |

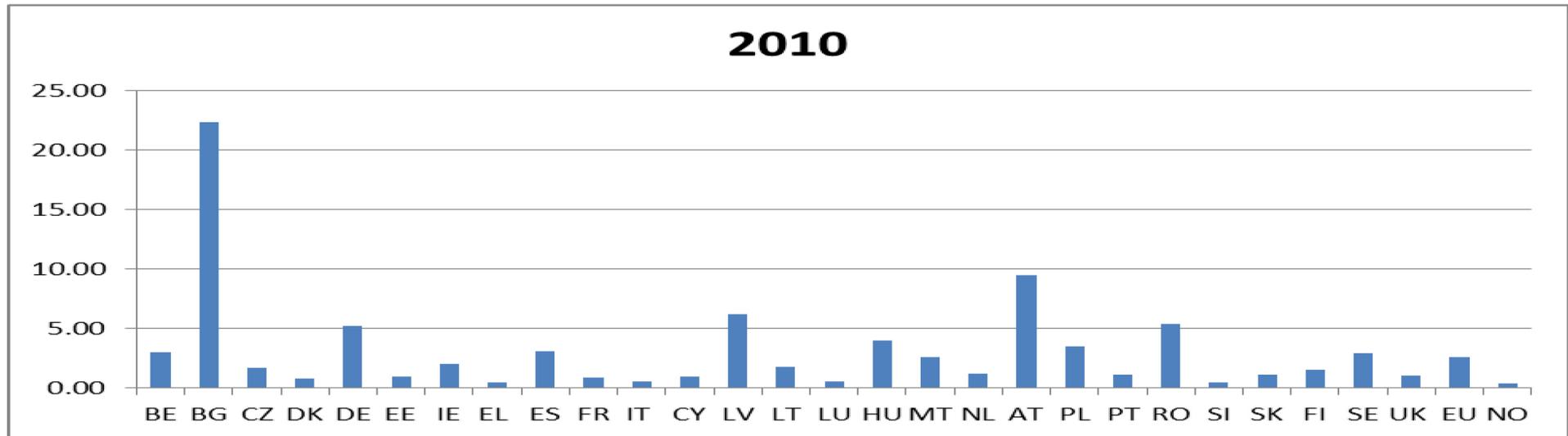
| | | | | | | | |
|-----------|------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | % di non conformità | 11,14% | 2,96% | 7,60% | 6,68% | 5,32% | 6,17% |
| | % di rischio di categoria I | 27,19% | 15,52% | 14,65% | 19,03% | 23,39% | 27,68% |
| PT | Numero di controlli | 235 | 137 | 425 | 566 | 1065 | 601 |
| | % di non conformità | 76,17% | 73,72% | 58,35% | 33,75% | 29,67% | 40,72% |
| | % di rischio di categoria I | #N/D | 42,50% | 50,81% | 41,88% | 41,14% | 41,11% |
| RO | Numero di controlli | 2 914 | 4 517 | 5 257 | 5 969 | 7 352 | 11 525 |
| | % di non conformità | 9,37% | 5,58% | 4,13% | 2,31% | 3,99% | 3,64% |
| | % di rischio di categoria I | 69,60% | 64,77% | 32,82% | 25,16% | 29,69% | 29,36% |
| SI | Numero di controlli | 1 621 | 1 041 | 291 | 315 | 253 | 601 |
| | % di non conformità | 17,89% | 19,50% | 48,11% | 46,03% | 39,53% | 5,99% |
| | % di rischio di categoria I | 42,76% | 39,41% | 28,57% | 38,62% | 36,00% | 38,89% |

Allegato I (cont.)

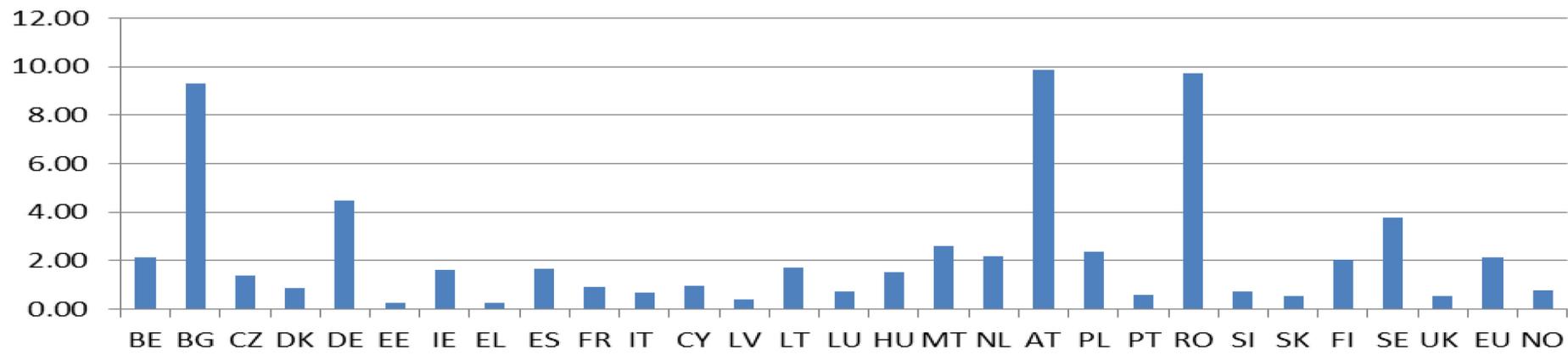
| | | | | | | | |
|----|-----------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| SK | Numero di controlli | 247 | 300 | 351 | 572 | 561 | 194 |
| | % di non conformità | 0,00% | 0,67% | 2,28% | 12,41% | 16,40% | 0,52% |
| | % di rischio di categoria I | #N/D | 0,00% | 75,00% | 4,23% | 4,35% | 0,00% |
| FI | Numero di controlli | 2 530 | 3 025 | 3 353 | 3 589 | 3 273 | 3 100 |
| | % di non conformità | 36,56% | 33,92% | 41,10% | 34,35% | 32,26% | 30,03% |
| | % di rischio di categoria I | 31,35% | 18,62% | 12,48% | 12,09% | 10,21% | 11,08% |
| SE | Numero di controlli | 4 182 | 4 219 | 4 049 | 3 733 | 4 076 | 4 929 |
| | % di non conformità | 29,60% | 20,27% | 20,87% | 16,98% | 18,84% | 20,15% |
| | % di rischio di categoria I | 22,08% | 24,04% | 21,42% | 19,24% | 22,01% | 17,15% |
| UK | Numero di controlli | 4 851 | 8 221 | 9 181 | 7 251 | 8 427 | 4 277 |
| | % di non conformità | 13,69% | 30,76% | 36,99% | 41,26% | 22,99% | 38,23% |
| | % di rischio di categoria I | 19,13% | 30,01% | 29,68% | 17,88% | 19,05% | 16,64% |
| | | | | | | | |
| EU | Numero di controlli | 244 710 | 285 466 | 252 632 | 228 742 | 199 881 | 167 340 |
| | % di non conformità | 12,11% | 14,44% | 13,67% | 15,80% | 16,54% | 21,39% |
| | % di rischio di categoria I | 40,57% | 41,06% | 40,29% | 37,16% | 42,10% | 44,04% |
| | | | | | | | |
| NO | Numero di controlli | 632 | 417 | 712 | 767 | 515 | 617 |
| | % di non conformità | 34,65% | 34,53% | 25,70% | 22,16% | 20,97% | 25,12% |
| | % di rischio di categoria I | 21,27% | 15,97% | 19,13% | 17,65% | 29,63% | 31,21% |

Allegato II
Frequenza dei controlli per milione di tonnellate/chilometro

Maggiori informazioni sui seguenti grafici sono contenute al punto 8.1 della relazione.

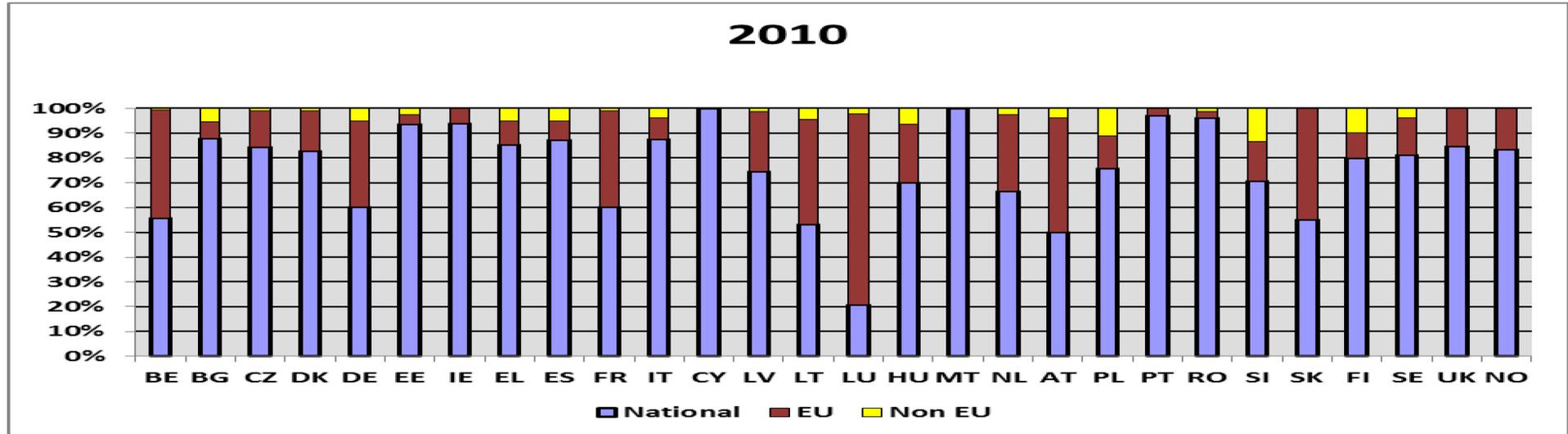


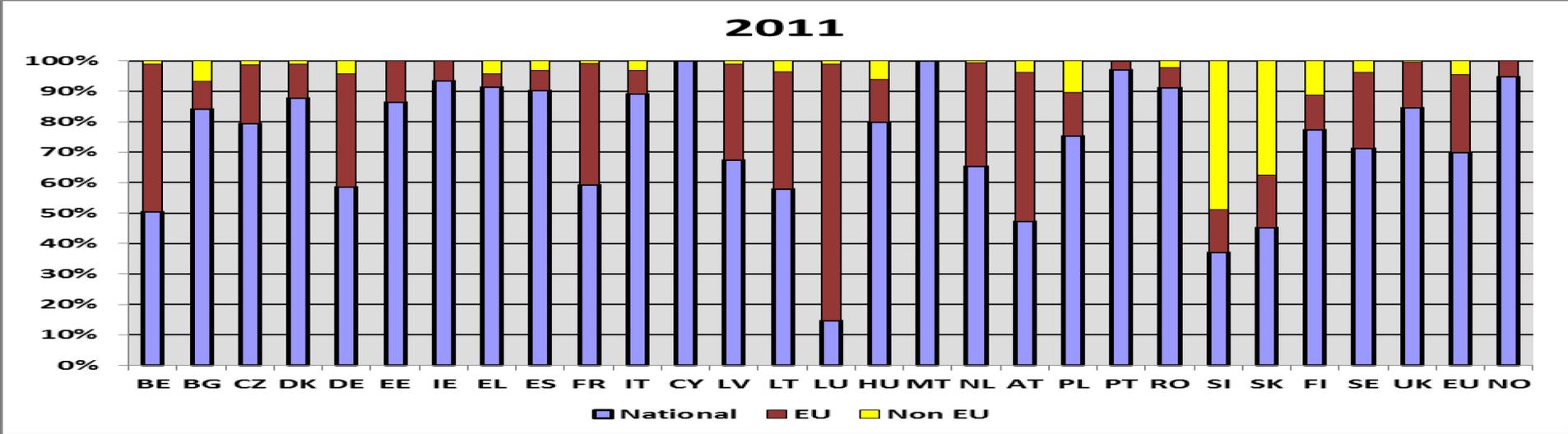
2011



Allegato III
Ripartizione dei controlli in funzione del luogo di origine

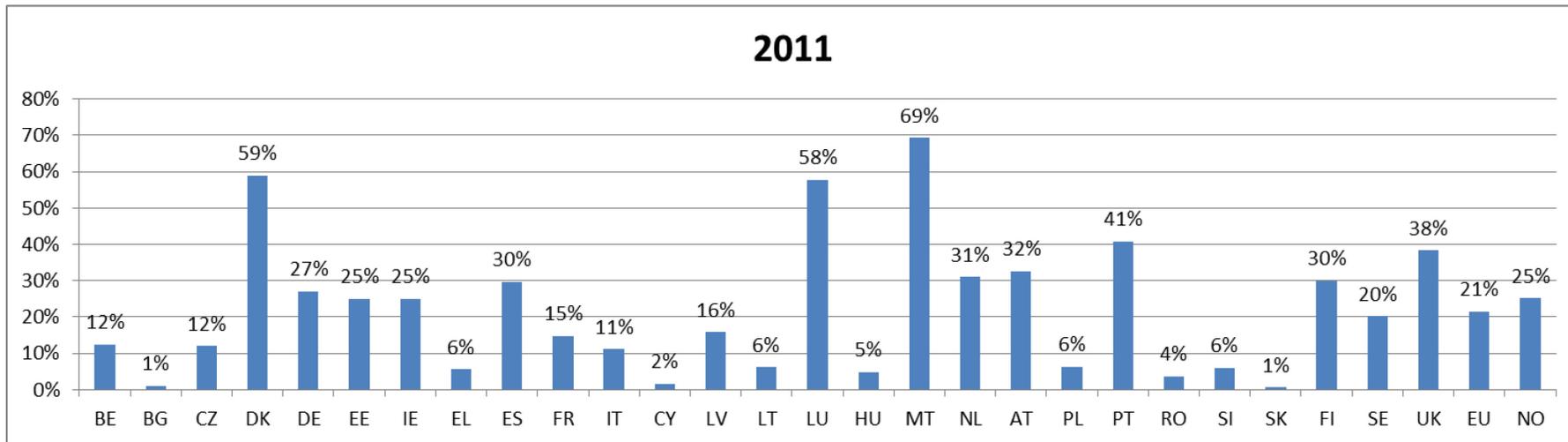
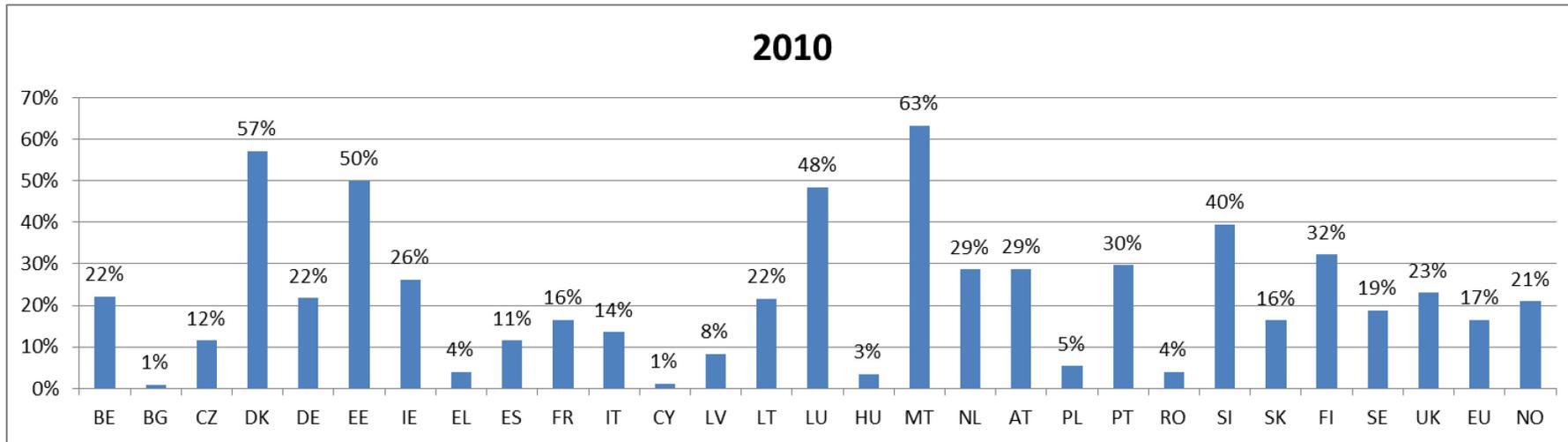
Maggiori informazioni sui seguenti grafici sono contenute al punto 8.2 della relazione.





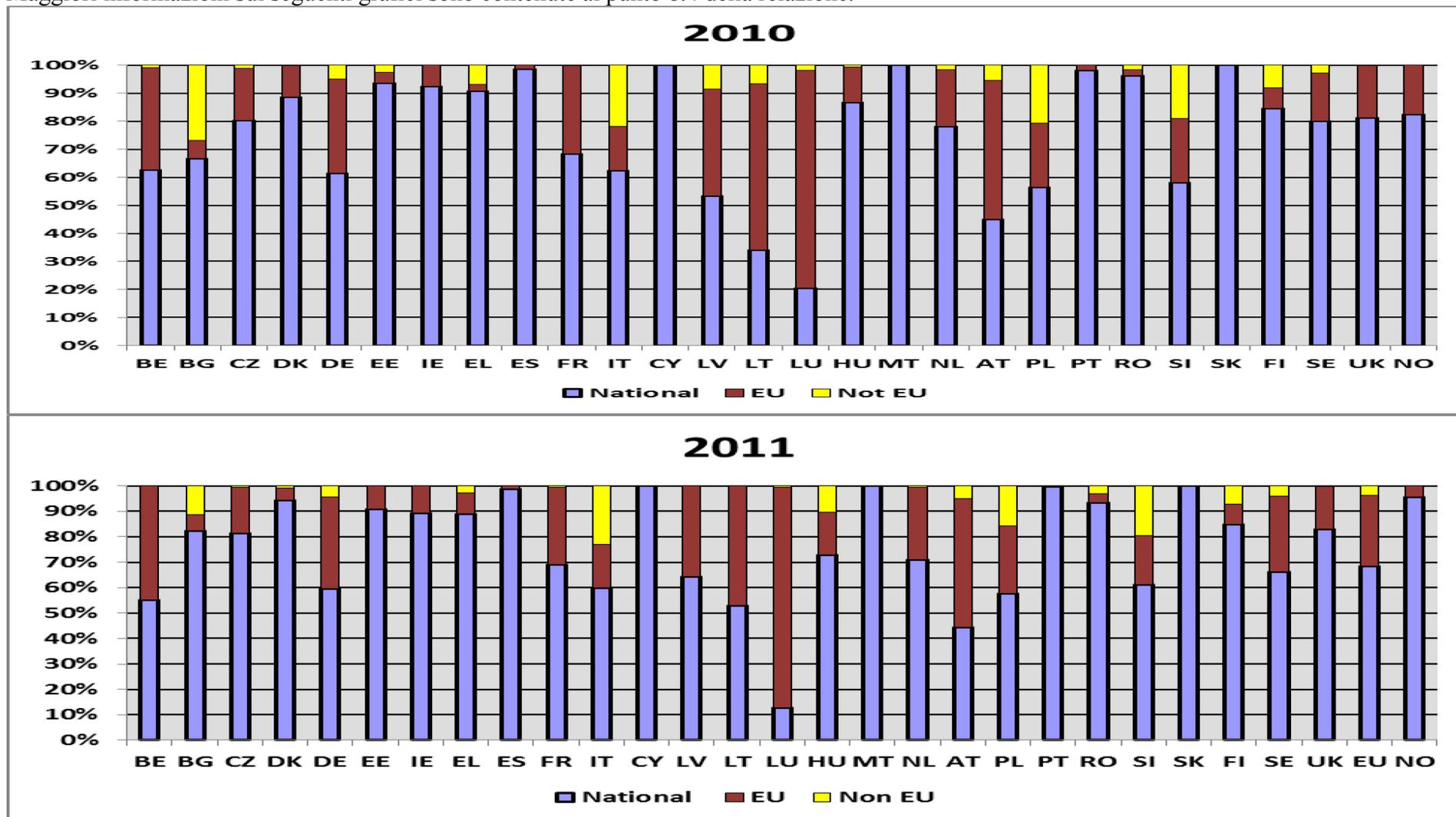
Allegato IV
Proporzione di unità di trasporto non conformi alle disposizioni

Maggiori informazioni sui seguenti grafici sono contenute al punto 8.3 della relazione.



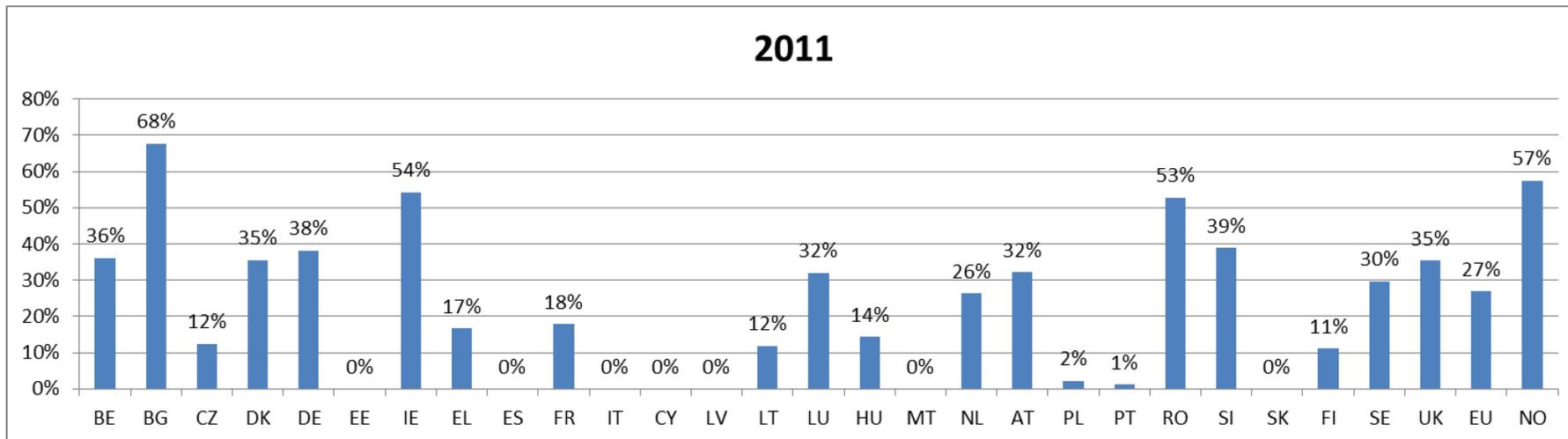
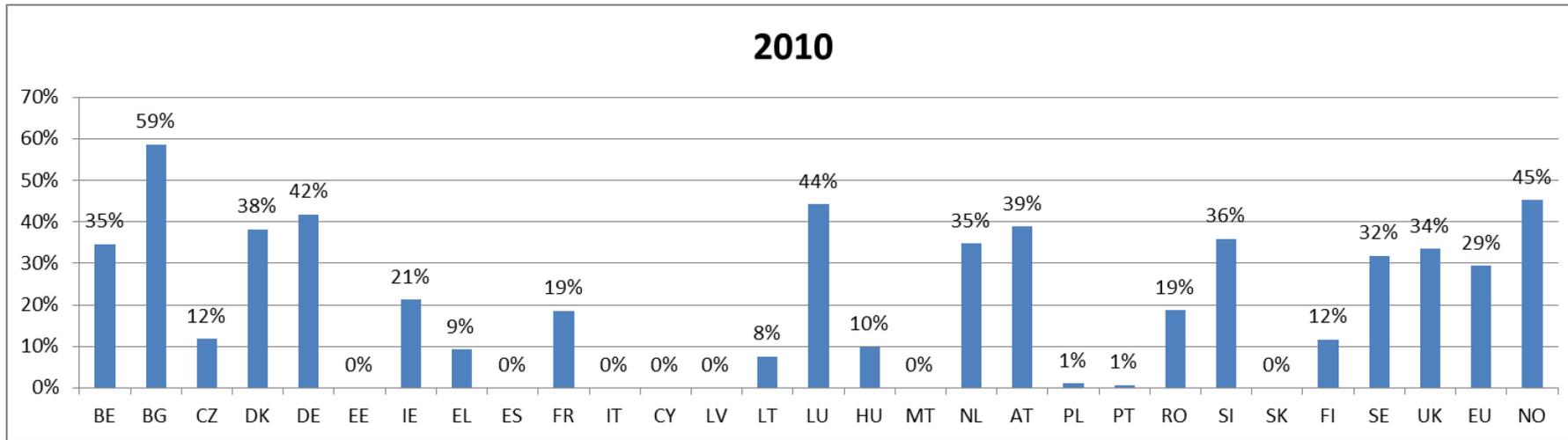
Allegato V
Ripartizione delle unità di trasporto non conformi alle disposizioni in funzione del luogo di origine

Maggiori informazioni sui seguenti grafici sono contenute al punto 8.4 della relazione.



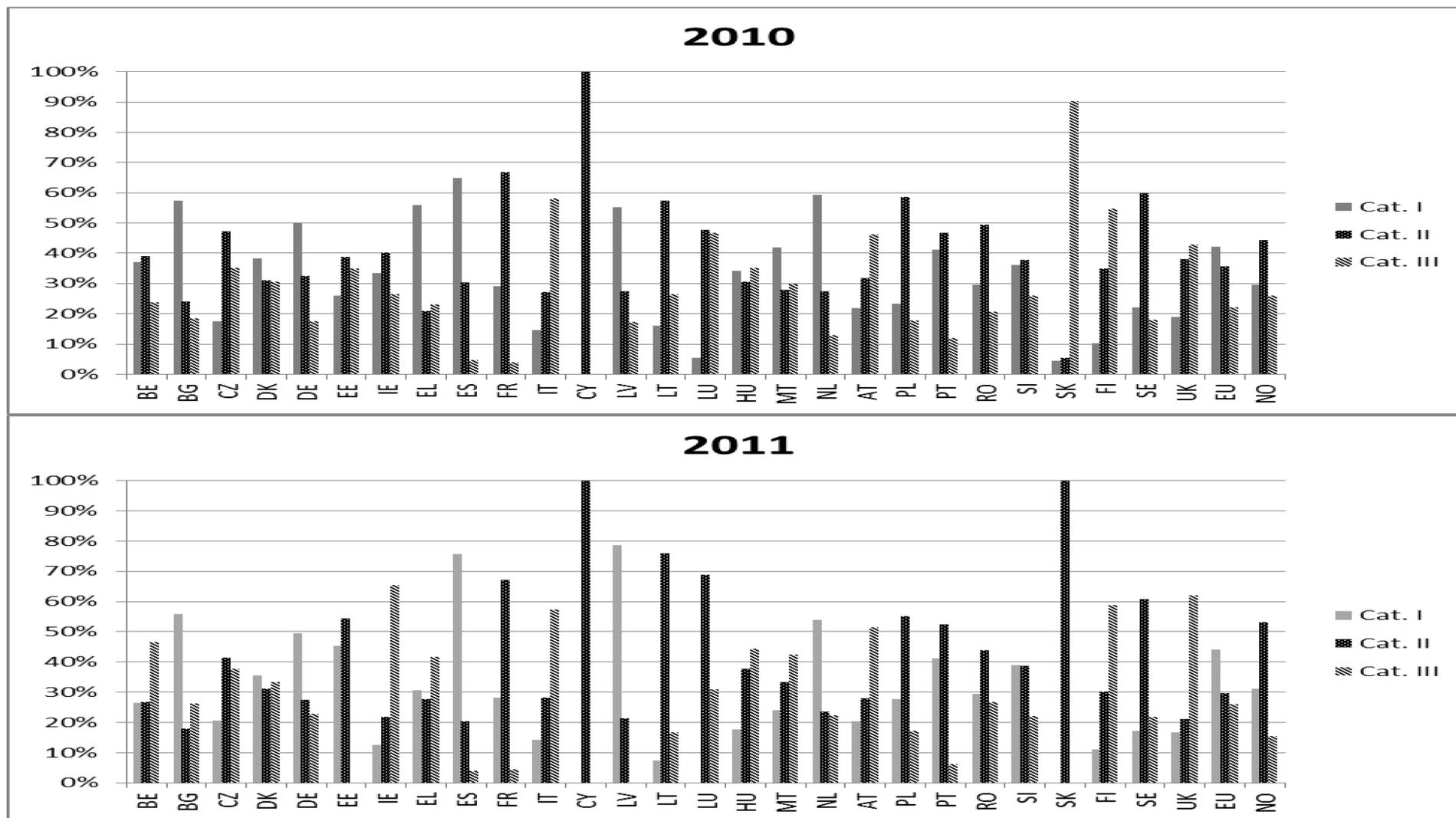
Allegato VI
Frequenza di immobilizzazioni delle unità di trasporto non conformi alle disposizioni

Maggiori informazioni sui seguenti grafici sono contenute al punto 8.5 della relazione.



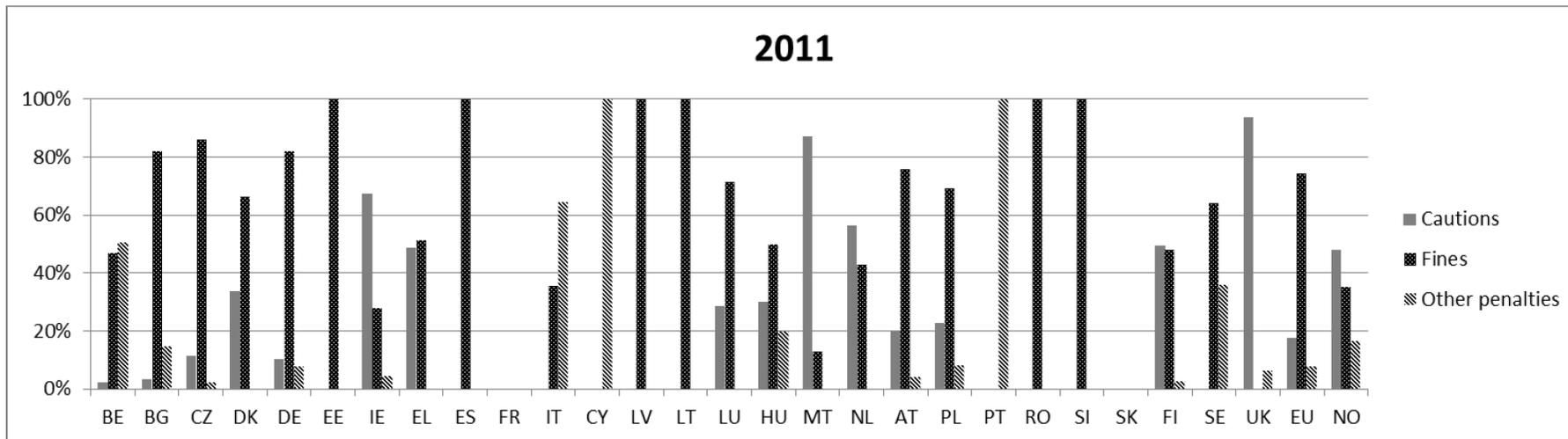
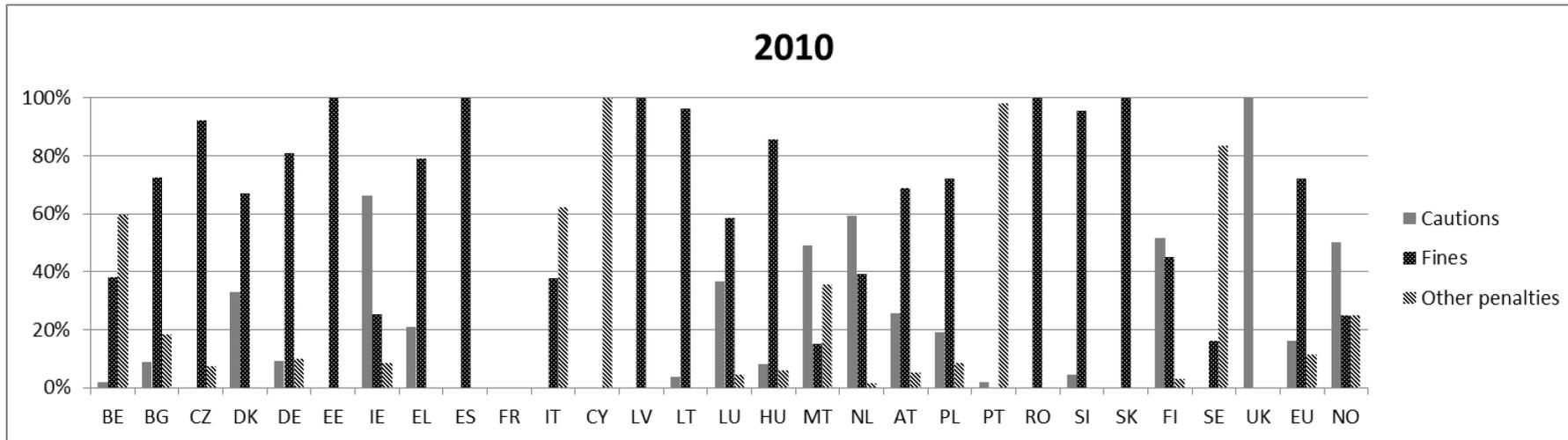
Allegato VII
Ripartizione per categoria di rischio

Maggiori informazioni sui seguenti grafici sono contenute al punto 8.6 della relazione.



Allegato VIII
Tipi di sanzioni per unità di trasporto non conformi alle disposizioni

Maggiori informazioni sui seguenti grafici sono contenute al punto 8.7 della relazione.



Allegato IX

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

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

| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|----------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| UE-27 ⁽¹⁾ | 81 855 | 81 814 | 84 685 | 77 688 | 78,625 | 78 066 |
| BE | 2 203 | 2 191 | 1 904 | 1 832 | 1 853 | 1 973 |
| BG | 438 | 491 | 694 | 735 | 347 | 665 |
| CZ | 1 875 | 1 376 | 1 140 | 1 050 | 1 669 | 1 787 |
| DK | 933 | 620 | 1 256 | 1 015 | 772 | 730 |
| DE | 13 717 | 12 834 | 13 616 | 12 961 | 12 853 | 13 028 |
| EE | 193 | 276 | 189 | 82 | 171 | 189 |
| IE | 1 340 | 1 291 | 1 351 | 530 | 379 | 419 |
| EL ⁽²⁾ | 3 085 | 2 228 | 3 144 | 3 283 | 2 708 | 2 708 |
| ES | 12 700 | 12 671 | 12 605 | 11 253 | 11 643 | 11 908 |
| FR | 9 456 | 9 755 | 9 441 | 7 755 | 7 325 | 7 776 |
| IT | 10 777 | 11 392 | 11 151 | 11 270 | 11 342 | 9 561 |
| CY | 166 | 224 | 181 | 169 | 184 | 194 |
| LV | 154 | 162 | 185 | 215 | 114 | 234 |
| LT | 461 | 461 | 384 | 308 | 283 | 324 |
| LU | 445 | 468 | 337 | 359 | 413 | 482 |
| HU | : | 1 217 | 1 348 | 1 241 | 1 049 | 1 032 |
| MT ⁽³⁾ | | | | | | |
| NL | 2 390 | 2 098 | 2 554 | 2 408 | 3 432 | 2 540 |
| AT | 1 122 | 1 054 | 1 175 | 1 082 | 1 083 | 1 144 |
| PL | 3 267 | 4 708 | 5 380 | 5 697 | 5 880 | 6 848 |
| PT | 2 046 | 1 979 | 1 846 | 1 480 | 938 | 1 143 |
| RO | 2 559 | 2 057 | 1 782 | 2 250 | 1 369 | 1 182 |
| SI | 571 | 631 | 662 | 668 | 607 | 842 |
| SK | 517 | 562 | 281 | 278 | 498 | 361 |
| FI | 2 317 | 1 847 | 1 585 | 1 640 | 2 169 | 1 535 |
| SE | 1 743 | 1 409 | 1 265 | 1 162 | 1 387 | 1 304 |
| UK ⁽²⁾ | 7 380 | 7 812 | 9 229 | 6 965 | 8 157 | 8 157 |
| HR | : | : | 668 | 493 | 481 | 533 |
| NO | 931 | 1 454 | 1 018 | 976 | 1 321 | 778 |

(1) UE-27: i dati sono provvisori per l'anno di riferimento 2011 e non comprendono l'Ungheria per l'anno di riferimento 2006.

(2) Grecia e Regno Unito: per l'anno di riferimento 2011 sono stati utilizzati i dati del 2010.

(3) Malta: deroga prevista dal regolamento (UE) n. 70/2012

Fonte: Eurostat (codice dati online: road_go_ta_dg)