



**Bruxelles, 7 marzo 2017  
(OR. en)**

**7057/17**

**TRANS 97**

**NOTA DI TRASMISSIONE**

---

Origine: Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea

Data: 6 marzo 2017

Destinatario: Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea

---

n. doc. Comm.: COM(2017) 112 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(2017) 112 final.

\_\_\_\_\_

All.: COM(2017) 112 final



Bruxelles, 6.3.2017  
COM(2017) 112 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**

## 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 .....	3
2.	Normativa collegata dell'Unione.....	3
3.	Applicazione della direttiva 95/50/CE .....	4
4.	Relazioni degli Stati membri dell'UE e della Norvegia .....	4
5.	Raccomandazione concernente la trasmissione di relazioni sui controlli dei trasporti su strada di merci pericolose.....	5
6.	Calcolo dei dati.....	5
7.	Evoluzione dei controlli e dei loro risultati.....	5
8.	Comparazione dei dati .....	6
8.1.	Intensità dei controlli .....	6
8.2.	Ripartizione dei controlli in funzione del luogo di origine.....	7
8.3.	Proporzione di unità di trasporto non conformi .....	7
8.4.	Ripartizione delle unità di trasporto non conformi in funzione del luogo di origine...	7
8.5.	Frequenza di immobilizzazioni delle unità di trasporto .....	7
8.6.	Ripartizione per categoria di rischio.....	7
8.7.	Tipi di sanzioni .....	8
9.	Conclusioni .....	8

## 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 1995<sup>1</sup> ed 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 direttiva<sup>2</sup>. 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 membri<sup>3</sup>.

La Commissione redige la sua relazione sulla base delle relazioni annuali presentate dagli Stati membri. La presente relazione, la sesta sull'applicazione della direttiva 95/50/CE negli Stati membri, abbraccia il periodo 2012-2014. La prima relazione<sup>4</sup> copre gli anni 1997-1998, la seconda<sup>5</sup> gli anni 1999-2002, la terza<sup>6</sup> gli anni 2003-2005, la quarta<sup>7</sup> gli anni 2006-2007 e la quinta<sup>8</sup> gli anni 2008-2011.

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.

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 strada<sup>9</sup>, e successive modificazioni<sup>10</sup>. 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)*<sup>11</sup>.

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 trasporto interno di merci pericolose<sup>12</sup> e successive modificazioni<sup>13</sup>. La direttiva 2008/68/CE

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> Articolo 9, paragrafo 1, della direttiva.

<sup>3</sup> Articolo 9, paragrafo 2, della direttiva.

<sup>4</sup> COM(2000) 517 definitivo del 6.9.2000.

<sup>5</sup> COM(2005) 430 definitivo del 15.9.2005.

<sup>6</sup> COM(2007) 795 definitivo del 13.12.2007.

<sup>7</sup> COM(2010) 364 definitivo del 7.7.2010.

<sup>8</sup> COM(2013) 815 final del 25.11.2013.

<sup>9</sup> GU L 319 del 12.12.1994, pag. 7.

<sup>10</sup> 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).

<sup>11</sup> 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 (UNECE), e successive modificazioni.

<sup>12</sup> GU L 260 del 30.09.2008, pag. 13.

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 *ADR* 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 modificati<sup>14</sup> 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 trasporto. 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 trasmesso le sue relazioni annuali e ha chiesto di essere inclusa nella relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio.

La Croazia ha aderito all'UE il 1° luglio 2013, ma ha iniziato a trasmettere le relazioni sui controlli nel 2012. La gran parte degli Stati membri e la Norvegia hanno trasmesso le rispettive relazioni con largo anticipo. Alcune relazioni nazionali hanno subito ritardi imputabili alle procedure amministrative di raccolta, analisi e trasmissione delle informazioni alla Commissione, in particolare quando tali procedure coinvolgono varie autorità pubbliche. Anche se la situazione era temporaneamente migliorata nel 2012 rispetto al passato, lo stesso ritmo non è stato osservato per gli anni successivi e pertanto la Commissione ha dovuto ribadire la sua richiesta agli Stati membri, invitandoli a migliorare il formato e la coerenza dei dati da fornire in futuro.

La Commissione ha ricevuto relazioni da tutti gli Stati membri per l'intero periodo ma, nonostante importanti miglioramenti, non tutte le informazioni sono state trasmesse nel formato corretto. Alcuni paesi hanno infatti continuato a trasmettere relazioni distinte a

---

<sup>13</sup> Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2014/103/UE della Commissione, del 21 novembre 2014, che adegua per la terza 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 335 del 22.11.2014, pag. 15).

<sup>14</sup> 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).

seconda delle diverse competenze a livello nazionale. Inoltre alcune relazioni erano incomplete o erroneamente compilate e hanno pertanto comportato la presenza di lacune e risultati non pertinenti nelle tabelle presentate nella presente relazione, dove sono indicati con il segno "#N/D" ("non disponibile"). Una sintesi dei contributi degli Stati membri è contenuta negli allegati alla presente relazione.

Nell'analizzare l'evoluzione di cui al capitolo 7 della presente relazione, occorre notare che per il 2013 il valore ridotto dell'indicatore di non conformità per la Danimarca è dovuto a un'erronea interpretazione del numero di unità di trasporto non conformi alle disposizioni; tale interpretazione erranea è stata rettificata nella relazione del 2014.

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 raccomandazione<sup>15</sup> 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.

Alcune di queste incongruenze, il cui numero è tuttavia in calo, riguardano essenzialmente il numero di infrazioni per categoria di rischio<sup>16</sup>. 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.

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. Tuttavia vi sono ancora Stati membri che non sono in grado di trasmettere questi dati (ossia Francia e Malta).

---

<sup>15</sup> 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.

<sup>16</sup> 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.

## 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. Quindici Stati membri hanno fornito una stima per il periodo 2012-2014.

Per consentire una comparazione obiettiva tra gli Stati membri, il volume di merci pericolose trasportate è basato sulle informazioni disponibili nella banca dati Eurostat<sup>17</sup>. Tali informazioni sono utilizzate per stimare la frequenza dei controlli relativi al volume trasportato. In virtù della deroga concessa a Malta 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 strada, non esistono statistiche Eurostat per questo paese. 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 effettuati 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.

Va rilevato che:

- esiste un certo squilibrio tra i dati riportati per il numero di unità di trasporto controllate e il numero di unità di trasporto conformi all'accordo ADR: ad esempio nel 2014 la Grecia ha dichiarato di aver controllato 521 unità di trasporto e che solo una è risultata presentare un'infrazione relativa alla categoria di rischio I ed è stata comminata solo una sanzione;
- diversi Stati membri non hanno segnalato alcuna immobilizzazione durante il triennio: Estonia, Spagna, Italia, Cipro, Lettonia e Slovacchia. In altri casi, per esempio in Danimarca, Malta e Grecia, questo si è verificato solo una volta o due nel periodo di riferimento;
- la quota relativa alla categoria di rischio I manca per il 2012 e il 2014 per Cipro e per l'intero periodo nella relazione della Slovacchia.

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.

Alcuni Stati membri hanno dichiarato un numero totale di infrazioni inferiore al numero di unità di trasporto risultate non conformi. È il caso dell'Ungheria nel 2012, della Bulgaria, della Repubblica ceca, dell'Irlanda, dell'Ungheria, dei Paesi Bassi, della Finlandia e del Regno Unito nel 2013 e della Romania e del Regno Unito nel 2014. In taluni casi le autorità di

---

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

controllo hanno dichiarato solo di aver riscontrato 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 effettuati durante il periodo di riferimento della presente relazione non è stato costante su base annuale. Il numero di controlli è cambiato come segue: 2012: 153 362; 2013: 157 455; 2014: 153 348. Sebbene nel 2013 sia stato osservato un aumento del 2,6%, il 2014 ha segnato un ritorno ai valori registrati nel 2012.

Le tendenze nazionali variano, in quanto solo 8 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 Ungheria, Austria, Polonia e Romania, mentre il calo percentuale più consistente ha riguardato Bulgaria, Italia, Paesi Bassi e Svezia.

Per quanto riguarda il numero di controlli, in termini assoluti, effettuati nell'Unione europea, nel 2014 le percentuali più elevate si sono registrate in Germania (32,5%), seguita da Polonia (15,19%) e Austria (9,21%), mentre le percentuali più basse hanno riguardato Estonia (0,02%), Cipro (0,03%) e Malta (0,05%). Anche se questo indicatore è ampiamente collegato alle dimensioni dello Stato membro, nel periodo in esame non si sono verificate variazioni di rilievo. Nel 2012 la percentuale più elevata era quella della Germania (35,99%), seguita dalla Polonia (13%) mentre era l'Austria a occupare nuovamente il terzo posto (7,80%). Al contrario, i tre Stati membri con il minor numero di controlli sono Estonia e Malta (0,05%) e Cipro (0,06%).

### **8.1. Intensità dei controlli**

L'allegato II offre uno sguardo d'insieme della frequenza dei controlli stradali negli Stati membri per gli anni 2012 e 2014. La frequenza è calcolata come numero di controlli per milione di tonnellate/chilometro di merci pericolose trasportate in ogni Stato membro.

Nel 2012 la media nell'UE era di 0,52 controlli per milione di tonnellate/chilometro; nel 2013 tale media è scesa a 0,48, con una diminuzione annua del 9,6%, mentre nel 2014 è risalita a 0,49 controlli. La maggiore frequenza di controlli nel 2012 si è registrata in Austria (12,89%), Ungheria (7%) e Bulgaria (5,84%). Nel 2013 i valori più elevati sono stati osservati in Austria (12,34%), Slovacchia (10,10%) e Svezia (6,72%); nel 2014 in Austria (14,85%), Slovacchia (10,73%) e Ungheria (9,47%). Nel 2012 la frequenza dei controlli in Austria era quasi 24,78 volte la media dell'UE, in Ungheria 13,46 volte e in Bulgaria 11,23 volte .

### **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. Tra il 2012 e il 2014 Malta e Cipro non hanno effettuato alcun controllo sulle unità di trasporto immatricolate in paesi terzi.

La quota di unità di trasporto immatricolate nello Stato del controllo è stata del 65% nel periodo in esame. Dal 2012 al 2014 la quota di unità controllate provenienti da altri Stati membri dell'UE è salita dal 28% al 30%. La quota dei controlli relativi alle unità immatricolate al di fuori dell'UE è diminuita nel 2013, rispetto al 2012, dal 5% al 4%, ed è aumentata nel 2014 al 6%.

### **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 scesa dal 22,12% nel 2012 al 19,73% nel 2014; le maggiori riduzioni si sono registrate in particolare a Cipro, in Slovenia, Polonia e Lituania. In alcuni Stati membri, tuttavia, tale percentuale è aumentata, vale a dire in Slovacchia, Grecia, Ungheria e Paesi Bassi.

### **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, la posizione geografica dello Stato membro influisce in misura considerevole anche 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.

L'andamento oscillatorio di cui sopra è stato mantenuto in relazione alla frequenza di immobilizzazioni delle unità di trasporto: la percentuale di veicoli immobilizzati nel 2012 era del 26,16%; nel 2013 è salita al 28,06% e nel 2014 è scesa leggermente fino al 27,72%.

La maggiore frequenza di immobilizzazioni nel 2012 è stata registrata in Bulgaria (84,38%), Slovenia (57,89%) e Irlanda (54,84%). In Norvegia, nel 2014 il 71,07% delle infrazioni ha condotto al fermo dei veicoli. Estonia, Spagna, Italia, Cipro, Lettonia, Malta e Slovacchia non hanno segnalato immobilizzazioni tra il 2012 e il 2014.

### **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 2012 Cipro e Slovacchia non hanno segnalato infrazioni per le categorie di rischio I e II. Inoltre la Grecia non ha segnalato infrazioni rientranti nella categoria di rischio III per tutto il periodo né infrazioni relative alla categoria di rischio II nel 2014 e 2013.

Per quanto riguarda i controlli effettuati nell'Unione nel 2012, nel 42,69% 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 33,48% dei casi in cui i controlli hanno accertato un'infrazione. Il rimanente 23,83% 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. La situazione è migliorata notevolmente dopo la pubblicazione della raccomandazione e nel 2012-2014 soltanto Francia e Malta non hanno comunicato statistiche relative alle sanzioni. Sebbene nel 2012 non abbia segnalato sanzioni, la Slovacchia ha iniziato a trasmettere questi dati per gli anni seguenti.

Nelle ispezioni condotte nel 2014 nell'Unione sono stati emessi 5 066 avvertimenti, mentre in 29 206 casi sono state inflitte ammende e in 2 963 casi sono state applicate altre forme sanzionatorie, tra cui azioni penali 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.

Nel 2014 il numero totale di sanzioni è diminuito di circa il 10,50% rispetto al 2012. Il numero di avvertimenti è diminuito del 18,1% durante il periodo e il numero di ammende del 10%, mentre le altre sanzioni sono aumentate del 9,8%.

## **9. CONCLUSIONI**

Dal 1° gennaio 1997 la direttiva 95/50/CE è stata recepita negli ordinamenti nazionali degli Stati membri. Nel 2004 sono state modificate le modalità di stesura delle relazioni; le 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 in generale presentano relazioni piuttosto accurate al riguardo. Persistono tuttavia alcune incongruenze e la Commissione continua i suoi sforzi per garantire che gli obblighi di segnalazione di cui alla direttiva 95/50/CE siano rispettati e che la relativa conformità agli stessi progressivamente ogni anno. Si può concludere che, in generale, la direttiva 95/50/CE è correttamente applicata.

Le ultime relazioni mostrano tuttavia chiaramente che le risorse disponibili per l'esecuzione dei controlli si stanno riducendo. Se confrontato con il periodo di riferimento nella precedente relazione (2008-2011), il numero di controlli segnalati è diminuito ogni anno. Giacché è nell'interesse degli Stati membri individuare e prevenire eventuali pericoli che possono sorgere nel trasporto di tali merci, la Commissione desidera incoraggiare lo scambio di migliori prassi e ulteriori investimenti in questo campo.

Il numero di infrazioni è rimasto relativamente stabile nel periodo di riferimento: nel 2014 un controllo su cinque ha evidenziato un'infrazione, effettiva o presunta, nel trasporto di merci pericolose, mentre nel 2012 tale rapporto era di uno a 4,5.

Il 42,69% delle infrazioni accertate apparteneva alla categoria più grave. Pertanto nel 2012 sono stati immobilizzati circa 8 875 veicoli.

In conclusione, 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. Tuttavia quasi 32 000 dei circa 150 000 controlli su strada annuali dimostrano che il trasporto non soddisfa i requisiti obbligatori di sicurezza.

L'elevato numero di infrazioni segnalate dagli Stati membri può anche essere dovuto alla loro politica di controlli mirati, finalizzata a individuare e sanzionare i trasportatori con i risultati peggiori al fine di massimizzare l'efficienza delle scarse risorse disponibili. Questo implica che le statistiche presentate non sono del tutto rappresentative del mercato dell'UE per il trasporto di merci pericolose, che in pratica è molto più sicuro di quanto non possa apparire dai dati trasmessi.

In quest'ottica la Commissione, insieme alle autorità competenti, ha iniziato ad analizzare le possibilità di modificare gli allegati della direttiva al fine di migliorare le modalità di registrazione e trasmissione da parte degli Stati membri dei dati sui controlli e sulle sanzioni.

<<->