



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 06.09.2000
COM(2000) 517 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
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

1. INTRODUZIONE
 2. PRECEDENTI
 3. DIRETTIVA 95/50/CE
 4. ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA DA PARTE DEGLI STATI MEMBRI
 5. RELAZIONI DEGLI STATI MEMBRI
 6. CALCOLO DEI DATI
 7. LIVELLO DEI CONTROLLI NEGLI STATI MEMBRI
 8. PERCENTUALE DELLE OPERAZIONI DI TRASPORTO IN VIOLAZIONE DELLA
LEGISLAZIONE
 9. INFRAZIONI
 10. SANZIONI
 11. CONCLUSIONI
- ALLEGATO I: PROVVEDIMENTI ATTUATIVI DELLA DIRETTIVA 95/50/CE
ADOTTATI DAGLI STATI MEMBRI
- ALLEGATO II: RIEPILOGO DEI CONTROLLI, DELLE INFRAZIONI E DELLE
SANZIONI NELL'UNIONE EUROPEA
- ALLEGATO III: LIVELLO DEI CONTROLLI E PERCENTUALE DELLE INFRAZIONI
- ALLEGATO IV: NUMERO DEI CONTROLLI E PERCENTUALE DEI VEICOLI
STRANIERI CONTROLLATI
- ALLEGATO V: RAFFRONTO CONTROLLI / INFRAZIONI
- ALLEGATO VI: CLASSIFICAZIONE DELLE INFRAZIONI IN BASE ALLA
TIPOLOGIA
- ALLEGATO VII: CLASSIFICAZIONI DELLE SANZIONI IN BASE ALLA TIPOLOGIA

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, introducendo l'obbligo per gli Stati membri di mettere in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi al suo disposto entro il 1° gennaio 1997.

La presente relazione della Commissione si basa sulle relazioni nazionali ed è il primo documento sull'applicazione della direttiva 95/50/CE del Consiglio negli Stati membri.

La direttiva prevede che ciascuno Stato membro trasmetta alla Commissione, per ogni anno solare e entro dodici mesi dal termine di quest'ultimo, una relazione sull'applicazione della direttiva medesima². Le prime relazioni degli Stati membri relative all'anno 1997 dovevano pertanto essere trasmesse entro e non oltre il 1° gennaio 1999; quelle relative all'anno 1998 entro il 1° gennaio 2000.

La direttiva 95/50/CE prevede altresì che la Commissione trasmetta al Parlamento europeo e al Consiglio, per la prima volta nel 1999 e successivamente almeno ogni tre anni, una relazione sull'applicazione della direttiva da parte degli Stati membri³. Dal momento che non tutti gli Stati membri hanno ottemperato all'obbligo di invio della relazione per il 1997 e al fine di ottenere un quadro più completo della situazione in questo settore, la Commissione ha voluto inserire nella presente relazione anche le cifre relative all'anno 1998. Poiché il termine ultimo per l'invio delle relazioni degli Stati membri per l'anno 1998 era il 1° gennaio 2000, la Commissione ha potuto presentare la relazione soltanto nel 2000. Tuttavia la Commissione ritiene che questa relazione, essendo più esauriente, giustifichi il ritardo della sua presentazione.

2. PRECEDENTI

La direttiva 94/55/CE del Consiglio, del 21 novembre 1994, sul ravvicinamento della legislazione degli Stati membri in tema di trasporto su strada di merci pericolose⁴, e successive modifiche⁵ ha introdotto norme armonizzate per il trasporto di merci pericolose fra gli Stati membri e per il trasporto nazionale sul territorio di ciascuno Stato membro.

Gli allegati tecnici alla direttiva 94/55/CE sono, per contenuto, del tutto identici agli allegati tecnici all'accordo internazionale ADR⁶. Pertanto la direttiva 94/55/CE riprende 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

¹ GU L 249 del 17.10.1995, pag. 35.

² Articolo 9, paragrafo 1 della direttiva.

³ Articolo 9, paragrafo 2 della direttiva.

⁴ GU L 319 del 12.12.1994, pag. 7, allegati A e B pubblicati nella GU L 275 del 28.10.1996.

⁵ Direttiva modificata dalla direttiva 96/86/CE della Commissione, del 13 dicembre 1996, per l'adeguamento al progresso tecnico; direttiva 94/55/CE del Consiglio concernente ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al trasporto di merci pericolose su strada (GU L 335 del 24.12.1996, pag. 43; modificazioni agli allegati A e B pubblicati nella GU L 251 del 15.9.1997) e direttiva 1999/47/CE della Commissione, del 21 maggio 1999, per un secondo adeguamento al progresso tecnico; direttiva del Consiglio 94/55/CE sul ravvicinamento della legislazione degli Stati membri in materia di trasporto su strada di merci pericolose (GU L 169 del 5.7.1999, pag. 1).

⁶ Accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose su strada stipulato a Ginevra il 30 settembre 1957, e successive modifiche, ultima versione modificata del 1999.

consiste nell'estensione di queste procedure al traffico nazionale, al fine 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 alla 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 trasporto. L'allegato B stabilisce le norme relative ai veicoli e alle operazioni di trasporto.

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 controllo armonizzata usata dagli Stati membri e un elenco armonizzato di codici delle infrazioni. Ciò consente un confronto attendibile fra i livelli di applicazione negli Stati membri.

Questi 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 del veicolo. Scopo della direttiva è garantire controlli a campione su una porzione rappresentativa delle partite di merci pericolose trasportate su strada e, su una parte sufficientemente ampia della rete stradale.

Quale misura preventiva oppure una volta che siano state rilevate infrazioni tali da mettere in pericolo la sicurezza sulle strade, i controlli possono essere effettuati anche presso i locali delle imprese.

4. ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA DA PARTE DEGLI STATI MEMBRI

Entro la fine del 1999 tutti gli Stati membri, tranne l'Irlanda, avevano notificato i provvedimenti nazionali per attuare della direttiva sui controlli su strada. Bisogna tuttavia prendere atto che, nonostante i tempi piuttosto lunghi concessi per il completamento dell'iter legislativo, alla data di scadenza non tutti gli Stati membri avevano ultimato la messa a punto dei relativi provvedimenti. L'allegato I contiene un elenco dei provvedimenti legislativi adottati dagli Stati membri per l'attuazione della direttiva.

5. RELAZIONI DEGLI STATI MEMBRI

I seguenti Stati membri hanno trasmesso la loro relazione per il 1997 e/o 1998: Belgio, Danimarca, Germania, Spagna, Francia, Italia, Lussemburgo, Paesi Bassi, Austria, Finlandia, Svezia e Regno Unito. Grecia, Irlanda e Portogallo non hanno fatto pervenire alcuna relazione.

Per la stesura della relazione, gli Stati membri erano stati invitati ad impiegare i codici armonizzati delle infrazioni indicati all'allegato II alla direttiva e a presentare la relazione secondo lo schema di cui all'allegato III. Non tutti gli Stati membri hanno seguito questi criteri. Alcuni hanno usato i codici della lista di controllo (allegato I alla direttiva), altri hanno applicato sistemi propri di classificazione delle infrazioni. Pertanto è stato necessario convertire questi dati in base ai codici armonizzati. Per le infrazioni che non trovavano corrispondenza in nessuno dei 13 codici predefiniti, è stato usato il codice 14 "Altre infrazioni".

L'allegato II alla presente relazione contiene il riepilogo delle relazioni. La tabella riassuntiva riporta i dati relativi al numero di veicoli controllati e al numero e alla tipologia delle infrazioni rilevate e delle sanzioni comminate, tutti classificati per criterio geografico (a seconda che il veicolo controllato fosse immatricolato nello Stato membro che ha effettuato i controlli, in un altro Stato membro o in un paese terzo). Nella parte riservata al tipo delle sanzioni inflitte, i casi in cui è stata vietata la prosecuzione del viaggio fino al completo risanamento della situazione che ha determinato l'infrazione sono stati classificati come avvertimenti.

6. CALCOLO DEI DATI

Nella loro relazione, gli Stati membri erano tenuti a fare una stima del volume di merci pericolose trasportate, espresso in tonnellate o in tonnellate/chilometro. Questi dati sono stati usati in tutti i calcoli. Per gli Stati membri che non hanno fornito questa informazione, per la stima del volume di merci pericolose trasportate è stata presunta una percentuale pari all'8%⁷ del volume complessivo delle merci trasportate⁸. Nei calcoli sono stati considerati una percorrenza media pari a 110 chilometri⁹ e un carico medio di merce pericolosa pari a 10 tonnellate¹⁰.

In base a questi dati è stato calcolato il numero di viaggi effettuati. Da questa cifra, rapportata al numero di controlli nel paese interessato, si ricava la frequenza dei controlli espressa in numero di viaggi per veicolo controllato. Il riepilogo di questi dati è contenuto nell'allegato III.

7. LIVELLO DEI CONTROLLI NEGLI STATI MEMBRI

Uno degli scopi della direttiva è migliorare ulteriormente il livello di sicurezza garantendo un sufficiente livello di controlli. Per meglio valutare questo fattore, la frequenza calcolata dei controlli su strada negli Stati membri è stata suddivisa in quattro gruppi. Ciò consente anche di comparare i livelli di applicazione negli Stati membri. Questa classificazione è riportata nell'allegato III.

Gli Stati membri sono stati raggruppati come segue:

in **Germania, Spagna, Paesi Bassi, Austria e Svezia** la frequenza media dei controlli sui veicoli è superiore a un controllo ogni 500 viaggi, il che significa che in questi paesi la probabilità di essere controllati è maggiore dello **0,2%**.

⁷ Poiché le merci pericolose trasportate rappresentano dal 6 al 10% circa del totale delle merci trasportate, è stato calcolato un campo di variazione del volume di merci pericolose trasportate. Il valore medio prescelto dell'8% produce infatti gli stessi risultati in ordine ai raggruppamenti di Stati membri adottati nei capitoli che seguono dei valori estremi del 6% e 10% rispettivamente.

⁸ I dati relativi a tutte le merci trasportate sono stati ricavati dal volume in edizione tascabile di statistiche intitolato "1999 EUROPA Transport in figures", edito da Eurostat.

⁹ È la cifra media nota per gli Stati membri, in cui la percorrenza media minima è pari a 90 chilometri e la percorrenza media massima è pari a 130 chilometri.

¹⁰ È il carico medio effettivo per tutti i veicoli controllati in un singolo Stato membro. Se d'altronde si tiene conto che fra le merci pericolose trasportate una quota ragguardevole è costituita da materie della classe 3, liquidi infiammabili e in particolare carburanti, i quali vengono trasportati in autocisterne aventi capacità di 10-30 tonnellate che di norma rientrano a vuoto, la cifra che si ricava è, appunto, 10 tonnellate.

In **Francia, Lussemburgo e Finlandia** la frequenza media dei controlli sui veicoli è superiore a un controllo ogni 1000 viaggi, il che significa che in questi paesi la probabilità di essere controllati è superiore allo **0,1%**.

In **Belgio** e nel **Regno Unito**¹¹ la frequenza media dei controlli sui veicoli è superiore a un controllo ogni 2000 viaggi, il che significa che in questi paesi la probabilità di essere controllati è superiore allo **0,05%**.

In **Danimarca e Italia** la frequenza media dei controlli sui veicoli è inferiore a un controllo ogni 4000 viaggi, il che significa che in questi paesi la probabilità di essere controllati è inferiore allo **0,025%**.

In base a queste informazioni si può concludere che nei paesi dove la frequenza dei controlli è massima, il numero di controlli eseguiti è dieci volte superiore a quello dei paesi in cui la frequenza dei controlli è minima.

Per valutare la parità di trattamento fra operatori nazionali e operatori stranieri nei controlli, l'allegato IV riporta il numero di controlli di ciascuno Stato membro e la percentuale di veicoli stranieri controllati, la quale in effetti varia notevolmente. Tuttavia, dal momento che la percentuale più alta (all'incirca pari o superiore al 40%) di controlli su veicoli stranieri è stata registrata nei paesi di transito (Belgio, Lussemburgo, Paesi Bassi e Austria), se si tiene conto del fattore geografico dette percentuali appaiono ragionevoli. Si può quindi concludere che nulla fa ritenere che, i controlli non siano equilibrati.

8. PERCENTUALE DELLE OPERAZIONI DI TRASPORTO IN VIOLAZIONE DELLA LEGISLAZIONE

La percentuale delle operazioni di trasporto in violazione delle leggi vigenti è stata calcolata in relazione a tutte le infrazioni (riguardanti sia il veicolo, sia il conducente, sia la documentazione o la merce trasportata) constatate sul veicolo controllato e, nella maggior parte dei casi, in base alla presunzione di una sola infrazione per veicolo. Poiché potrebbe essere stata accertata più di un'infrazione per veicolo, la percentuale potrebbe risultare artificiosamente elevata. D'altra parte questa è la percentuale esatta per il Belgio e per la Svezia, che registrano un dato paragonabile alla percentuale calcolata per gli altri Stati membri. I dati relativi alle percentuali delle infrazioni sono riportati nell'allegato III.

A seconda del paese considerato, sono state accertate infrazioni della legislazione vigente su una percentuale compresa fra il 10% e l'80% dei veicoli controllati, il che dimostra chiaramente che i controlli su strada sono necessari e costituiscono uno strumento importante per migliorare la sicurezza del trasporto di merci pericolose.

Gli Stati membri sono stati suddivisi in quattro gruppi in base alla percentuale di infrazioni. I gruppi così costituiti sono i seguenti:

In **Spagna e Francia** sono state accertate infrazioni su circa il **10%** dei veicoli controllati.

In **Germania, Italia, Lussemburgo** e nel **Regno Unito** sono state accertate infrazioni su circa il **20%** dei veicoli controllati.

¹¹ Il Regno Unito ha comunicato che sono stati effettuati 1500 controlli in più rispetto alla cifra resa nota nella sua relazione, ma che questi controlli aggiuntivi non figurano nelle statistiche. Pertanto questo dato non è stato incluso nei calcoli e, anche se lo si facesse, il gruppo di appartenenza del Regno Unito sarebbe lo stesso.

In **Danimarca** e **Svezia** sono state accertate infrazioni su circa il **30%** dei veicoli controllati.

In **Belgio, Paesi Bassi, Austria e Finlandia** sono state accertate infrazioni su oltre il **40%** dei veicoli controllati.

Nessuna correlazione è stata rilevata dal raffronto fra la frequenza (percentuale) dei controlli e la percentuale delle infrazioni, come si evince dal grafico nell'allegato V.

9. INFRAZIONI

Le tipologie di infrazione sono classificate per categorie in base a 13 codici armonizzati riportati nell'allegato II alla direttiva. È stato inoltre aggiunto un ulteriore codice, il numero 14, per designare le infrazioni che non rientrano in alcuna delle 13 categorie predefinite. I 14 codici usati sono i seguenti:

1. Merce non autorizzata al trasporto;
2. Mancanza della dichiarazione del mittente sulla conformità della merce e dell'imballaggio ai regolamenti sul trasporto;
3. Veicoli che presentano, al controllo, fughe di sostanze pericolose, dovute alla mancanza di tenuta stagna delle cisterne o degli imballaggi;
4. Veicoli sprovvisti del certificato di omologazione o provvisti di certificato non regolamentare;
5. Veicoli sprovvisti di pannelli arancione adeguati o dotati di pannelli arancione non regolamentari;
6. Veicoli senza disposizioni di sicurezza o con disposizioni di sicurezza inadeguate;
7. Veicolo o imballaggio inadeguato;
8. Conducente sprovvisto di certificato regolamentare di formazione professionale per il trasporto su strada di merci pericolose;
9. Veicoli sprovvisti di estintori;
10. Veicoli o colli sprovvisti di etichette regolamentari indicanti il pericolo;
11. Veicoli sprovvisti di documenti di trasporto/accompagnamento o diciture non regolamentari relative alle merci pericolose trasportate;
12. Veicoli sprovvisti di accordo bilaterale/multilaterale o accordo non regolamentare;
13. Eccessivo riempimento della cisterna;
14. Altre infrazioni;

Le cifre relative alle infrazioni sono riportate nell'allegato II e nel grafico di cui all'allegato VI.

Le infrazioni più numerose, vale a dire quelle che superano il 5% circa del totale sono le seguenti:

7. Veicolo o imballaggio inadeguato;
9. Veicoli sprovvisti di estintori;
5. Veicoli sprovvisti di pannelli arancione adeguati o dotati di pannelli arancione non regolamentari;
11. Veicoli sprovvisti di documenti di trasporto/accompagnamento o diciture non regolamentari relative alle merci pericolose trasportate;
14. Altre infrazioni.

Ciascuna di esse rappresenta una percentuale variabile fra il 5% e il 43% del totale delle infrazioni accertate.

Le infrazioni presenti in misura poco significativa, vale a dire in percentuali inferiori all'1% del totale, sono le seguenti:

2. Mancanza della dichiarazione del mittente sulla conformità della merce e dell'imballaggio ai regolamenti sul trasporto;
1. Merce non autorizzata al trasporto;
3. Veicoli che presentano, al controllo, fughe di sostanze pericolose, dovute alla mancanza di tenuta stagna delle cisterne o degli imballaggi;
12. Veicoli sprovvisti di accordo bilaterale/multilaterale o accordo non regolamentare;
13. Eccessivo riempimento della cisterna.

In base a questi dati si può concludere che non tutti i codici relativi alle infrazioni riportati nell'allegato II della direttiva sono appropriati, dal momento che è stato necessario inserire la parte più significativa delle infrazioni sotto la voce "altre infrazioni". Ciò è da attribuire in parte al fatto che molti punti della lista di controllo di cui all'allegato I alla direttiva usati dalle autorità competenti non sono ripresi nei codici delle infrazioni. A titolo di esempio, quando si controllata la dotazione del veicolo e l'equipaggiamento del conducente, soltanto la mancanza di estintori a bordo viene classificata in base al codice armonizzato e tutte le altre mancanze devono essere inserite alla voce "altre infrazioni". Sembra che alcune infrazioni elencate nella lista dei codici, come l'eccessivo riempimento della cisterna, non vengano proprio commesse. Alla luce di questi elementi occorre valutare l'ipotesi di modificare gli allegati I e II della direttiva.

10. SANZIONI

Gli Stati membri applicano quattro tipi diversi di sanzione: avvertimento, azioni legali, pena detentiva.

Le sanzioni più comunemente applicate sono comminate direttamente dalle autorità competenti. Esse comprendono l'avvertimento orale o scritto, eventualmente accompagnati dal divieto di proseguire il viaggio fino al risanamento della situazione che ha determinato l'infrazione, e la multa.

Le azioni legali possono concludersi con un proscioglimento, una multa e in qualche caso, come conseguenza estrema, con la pena detentiva.

La multa è la sanzione più comune in vigore e rappresenta circa il 70% delle sanzioni comminate. Al secondo posto compaiono gli avvertimenti, con o senza azione correttiva, che rappresentano circa il 25% dei casi. Le azioni legali si registrano in meno del 5% dei casi, mentre le condanne a pene detentive sono rarissime e vengono emesse all'incirca in un caso su 2000. Queste percentuali sono riportate nell'allegato II e nel grafico dell'allegato VII.

Le statistiche sulle sanzioni comminate mostrano che nella maggioranza dei casi le infrazioni non sono considerate troppo gravi, visto che le azioni legali e soprattutto le pene detentive sono rare, d'altra parte tuttavia circa il 70% delle infrazioni vengono reputate sufficientemente gravi da comportare una multa.

11. CONCLUSIONI

La maggior parte degli Stati membri ha effettuato, nel 1997 e 1998, controlli su strada sul trasporto di merci pericolose. Questi controlli si sono rivelati molto utili per svariati motivi.

Il fatto stesso che i controlli vengano effettuati comporta *a priori* una maggiore attenzione da parte delle aziende che si occupano del trasporto su strada di merci pericolose nell'osservare le disposizioni vigenti. Affinché questi controlli possano costituire un deterrente, è evidente la necessità di garantirli a un livello sufficiente.

Che i controlli siano giustificati è chiaramente dimostrato dalla percentuale di veicoli che nel corso dei medesimi sono risultati non in regola con le leggi vigenti, percentuale, questa, compresa fra il 10% e l'80% dei veicoli controllati (secondo gli Stati membri), pari a una media ponderata europea del 20% circa. Ciò indica chiaramente come la frequenza dei controlli potrebbe essere più alta in alcuni paesi, benché non sia stata dimostrata alcuna correlazione diretta fra la frequenza dei controlli e il numero di infrazioni riscontrate.

Il numero di controlli per 1000 veicoli varia notevolmente fra gli Stati membri. Purtroppo, nel periodo 1997-1998 alcuni Stati membri non hanno effettuato controlli (o quantomeno non hanno trasmesso alla Commissione alcuna relazione in merito). Negli Stati membri più attivi, il numero di controlli effettuati è di circa 10 volte superiore che in quelli meno attivi in tal senso. Nella maggioranza degli Stati membri viene sottoposto a controllo su strada almeno un veicolo su 1000. Un simile livello di controlli appare sufficiente per migliorare la sicurezza del trasporto di merci pericolose e garantire al tempo stesso una prassi armonizzata in tutta l'Unione europea.

Nella metà dei paesi, oltre il 30% dei veicoli controllati sono risultati non in regola, il che rappresenta una percentuale piuttosto alta. Le infrazioni più comuni riguardano l'uso di veicoli o imballaggi inadeguati, la mancanza di pannelli arancione per segnalare il trasporto di merci pericolose, la mancanza di documenti di trasporto relativi al carico di merci pericolose e altre infrazioni non classificate. D'altra parte, fra le infrazioni che non si riscontrano quasi mai ci sono la mancanza della dichiarazione del mittente, il trasporto di merce non autorizzata, le fughe di materie pericolose e l'uso di veicoli non rientranti in accordi bilaterali/multilaterali. In un'unica occasione, nell'UE è stato riscontrato l'eccessivo riempimento della cisterna.

Molte infrazioni sono state classificate alla voce "Altre" per l'incompatibilità fra la lista di controllo usata dalle autorità competenti e il codice armonizzato. Ciò sembrerebbe giustificare un'eventuale futura modifica di entrambe le liste. Per meglio armonizzare i controlli su strada relativi al trasporto di merci pericolose nell'Unione europea, la Commissione intende valutare la possibilità di modificare gli allegati I e II della direttiva 95/50/CE. Ciò potrebbe avvenire di concerto con gli Stati membri dopo l'adozione della proposta di direttiva del Parlamento

europeo e del Consiglio recante modifica alla direttiva 95/50/CE e che prevede la costituzione di un comitato di regolamentazione incaricato di adattare questi allegati al progresso tecnico.

La sanzione più comunemente comminata è la multa seguita dall'avvertimento, eventualmente abbinato al divieto di proseguire il viaggio fino al risanamento della situazione che ha determinato l'infrazione.

Sulla base della presente relazione la Commissione desidera sottolineare che i controlli su strada rappresentano uno strumento efficace per individuare i problemi connessi alla sicurezza del trasporto di merci pericolose e, indirettamente, per migliorarla. La Commissione esorta pertanto a mantenere negli Stati membri un livello di controlli tale da assicurare il controllo di un veicolo in media almeno una volta ogni 1000 viaggi effettuati. Al tempo stesso, la Commissione desidera sensibilizzare gli Stati membri sulla necessità di usare, nelle loro relazioni codici armonizzati di infrazione.

ALLEGATO I

PROVVEDIMENTI ATTUATIVI DELLA DIRETTIVA 95/50/CE DA PARTE DEGLI STATI MEMBRI

Belgio B

Arrêté royal du 19.10.1998 portant exécution de la directive 95/50/CE du Conseil du 6.10.1995 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route/Koninklijk besluit van 19.10.1998 ter uitvoering van de richtlijn 95/50/EG van de Raad van 6.10.1995 betreffende uniforme procedures voor de controle op het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg

Moniteur belge/Belgisch Staatsblad, 26.11.1998 p. 37941

Entrata in vigore: 1.1.1999

Danimarca DK

- Bekendtgørelse nr. 762 af 20.8.1996 om vejtransport af farligt gods. Trafikmin., 4.kt., j.nr. 1995-4402-32. Lovtidende A 1996 hæfte nr. 132 udgivet den 30.8.1996 s. 4579. OBK

- Trafikministeriets cirkulære nr. 151 af 4.10.1996 om kontrol med vejtransport af farligt gods. Trafikmin., j.nr. 1995-4402-32. OCIR

Entrata in vigore: 1.1.1997

Germania D

Verordnung über die Kontrollen von Gefahrguttransporten auf der Strasse und in den Unternehmen GGKontrollV vom 27. Mai 1997, Bundesgesetzblatt Jahrgang 1997 Teil I Nr. 35, 9.6.1997

Entrata in vigore: 1.9.1997

Grecia GR

Προεδρικό Διάταγμα αριθμός 256/99, ΦΕΚ Α αριθμός 209 της 11.10.1999

Entrata in vigore: 11.10.1999

Spagna E

Resolución de 21.11.1996, de la Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera, sobre la inspección y control por riesgos inherentes al transporte de mercancías peligrosas por carretera, Boletín Oficial del Estado número 303 de 17.12.1996 Página 37328 (Marginal 28065)

Entrata in vigore: 1.1.1997

Francia **F**

Circulaire du Ministère du 20.10.1997 portant transposition de la directive 95/50/CE du Conseil du 6.10.1995 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route, Journal Officiel du 4.12.1997 Page 17502

Entrata in vigore: 4.12.1997 (legislazione sulla materia già esistente prima di questa data)

Irlanda **IRL**

The Carriage of Dangerous Goods by Road Act, 1998, Number 43 of 1998. Questo è solo il primo passo; la direttiva non è stata ancora attuata.

Italia **I**

Decreto interministeriale del 3.3.1997, attuazione della direttiva 95/50/CE del Consiglio dell'Unione europea concernente l'adozione di procedure uniformi in materia di controlli su strada di merci pericolose, Gazzetta Ufficiale - Serie generale - del 3.4.1997 n. 77 pag. 34

Entrata in vigore: 1.1.1997

Lussemburgo **L**

- Règlement grand-ducal du 12.7.1996 modifiant le règlement grand-ducal du 10.4.1986 sur les transports par route de marchandises dangereuses, Mémorial grand-ducal A Numéro 57 du 27.8.1996, page 1774
- Règlement ministériel du 12.8.1996 modifiant le règlement ministériel du 30.6.1982 sur l'instruction, l'examen et les cours de recyclage prévus pour l'obtention du certificat de formation spéciale ADR, Mémorial Grand-Ducal A Numéro 68 du 3.10.1996, page 2030

Entrata in vigore: 1.1.1997

Paesi Bassi **NL**

Regeling vervoer over land van gevaarlijke stoffen 1997, 29.11.1996, Staatscourant 235 of 4.12.1996

Entrata in vigore: 1.1.1997

Austria **A**

145. Bundesgesetz, mit dem ein Gefahrgutbeförderungsgesetz erlassen wird sowie das Kraftfahrzeuggesetz 1967 und die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert werden, Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich, Nr. 145/1998 ausgegeben am 20.8.1998

Entrata in vigore: 1.9.1998

Portogallo **P**

Decreto-Lei n.º 77/97 de 5.4.1997, Diário da República I Série A n.º 80 de 5.4.1997, página 1551

Entrata in vigore: 5.5.1997

Finlandia **FIN**

- Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta/Lag om transport av farliga ämnen (719/94), 2.8.1994
- Liikenneministeriön päätös vaarallisten aineiden tiekuljetusten valvomiseksi suoritettavista tarkastuksista/Trafikministeriets beslut om kontroller för övervakning av vägtransporter av farliga ämnen (705/96), 1.10.1996
- Asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä/Förordning om transport av farliga ämnen på väg (632/96), 16.8.1996
- Landskapslag om tillämpning av vissa i riket gällande författningar rörande transport av farliga ämnen (34/76), 1.7.1976, ändring (62/95), 27.7.1995
- Landskapsförordning om tillämpning i landskapet Åland av riksförfattningar om transport av farliga ämnen (66/95), 27.7.1995, ändring (72/96), 7.11.1996

Entrata in vigore: 1.1.1997

Svezia **S**

- Lag om transport av farligt gods, Svensk författningssamling (SFS) 1982:821
- Förordning om transport av farligt gods, Svensk författningssamling (SFS) 1982:923
- Rikspolisstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om polisens tillsyn över väg- och terrängtransporter av farligt gods, Rikspolisstyrelsens författningssamling (RPSFS) 1996:10 FAP 338-1

Entrata in vigore: 1.1.1997

Regno Unito **UK**

"Health and Safety at Work etc. Act" 1974

Entrata in vigore: 1.1.1997, in merito alla direttiva 95/50/CE.

ALLEGATO II

RIEPILOGO DEI CONTROLLI, DELLE INFRAZIONI E DELLE SANZIONI NELL'UNIONE EUROPEA

Paese d'immatricolazione	Paese in cui si svolge il controllo	Altri paesi dell'UE	Paesi terzi	Non pervenuto	Totale	
Numero di veicoli controllati	282577	66032	32048	4594	385251	
Numero di infrazioni	34833	11086	6407	30691	83017	
Tipo di infrazione						%
1. Merci non autorizzate	40	15	11	160	226	0,3%
2. Mancanza della dichiarazione dello speditore	81	49	8	445	583	0,7%
3. Fughe	26	6	1	243	276	0,3%
4. Mancanza del certificato di omologazione	952	491	316	1045	2804	3,4%
5. Mancanza dei pannelli arancione	4459	1509	777	2907	9652	11,6%
6. Mancanza delle disposizioni di sicurezza	416	127	57	1907	2507	3,0%
7. Veicolo o imballaggio inadeguato	626	119	103	2875	3723	4,5%
8. Mancanza del certificato di formazione professionale	781	243	196	1212	2432	2,9%
9. Mancanza di estintori	603	133	42	4371	5149	6,2%
10. Mancanza delle etichette di pericolo	263	93	73	2591	3020	3,6%
11. Mancanza dei documenti di trasporto	7237	1723	953	6350	16263	19,6%
12. Mancanza di accordo	14	0	0	100	114	0,1%
13. Eccessivo riempimento della cisterna	0	1	0	0	1	0,0%
14. Altro	19217	6521	3870	6405	36013	43,4%
<u>Totale</u>	34833	11086	6407	30691	83017	100,0%
Tipo di sanzione						
Avvertimento	6292	2048	1109	3701	13150	25,5%
Multa	21011	5916	3589	5381	35897	69,7%
Azioni legali	1732	351	214	17	2314	4,5%
Pena detentiva	-	-	-	30	30	0,1%
Non rilevata	79	10	-	-	89	0,2%
<u>Totale</u>	29114	8325	4912	9129	51480	100,0%

ALLEGATO III

LIVELLO DEI CONTROLLI E PERCENTUALE DI INFRAZIONI

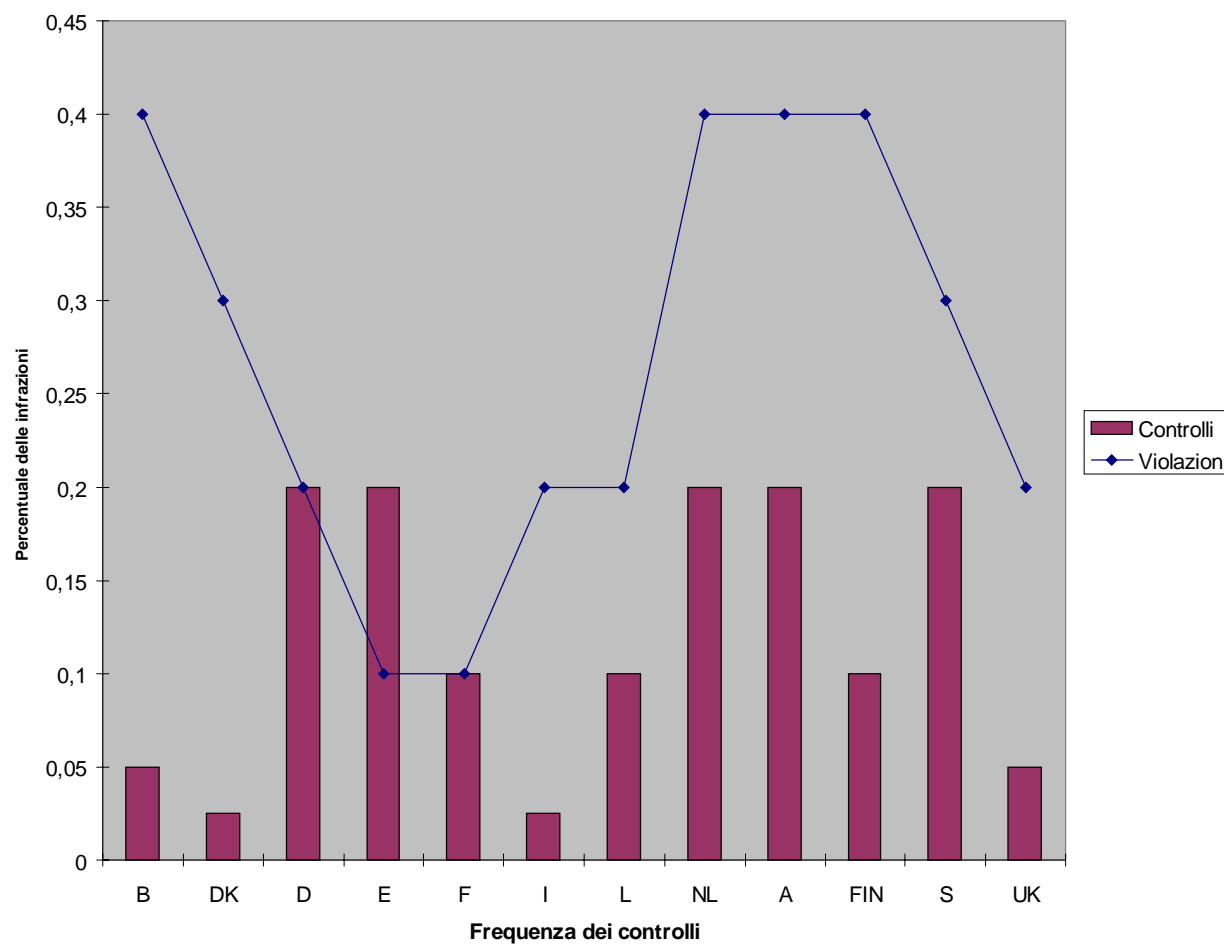
	Numero di veicoli controllati: uno su	Valore arrotondato dei veicoli controllati: uno su	Numero di veicoli controllati ogni 10 000 viaggi	Percentuale di veicoli non in regola
Belgio	1879	2000	5	55%
Danimarca	4563	4000	3	28%
Germania	171	500	20	18%
Grecia	-	-	-	-
Spagna	269	500	20	12%
Francia	882	1000	10	10%
Irlanda	-	-	-	-
Italia	8386	4000	3	24%
Lussemburgo	565	1000	10	22%
Paesi Bassi	380	500	20	37%
Austria	194	500	20	83%
Portogallo	-	-	-	-
Finlandia	577	1000	10	50%
Svezia	188	500	20	30%
Regno Unito	1476	2000	5	22%
Media	1628			33%
Media ponderata	220			22%

ALLEGATO IV**NUMERO DI CONTROLLI E PERCENTUALE
DI VEICOLI STRANIERI CONTROLLATI**

Stato membro	Paese di immatricolazione del veicolo				Totale	Percentuale di veicoli stranieri
	Paese che effettua il controllo	Altri paesi UE	Paesi terzi	Provenienza ignota		
Belgio	1402	709	10	666	2787	50%
Danimarca	478	47	1		526	9%
Germania	175986	53142	27163		256291	31%
Grecia	-	-	-	-	-	-
Spagna	45317	5959	661		51937	13%
Francia	15633			3928	19561	20%
Irlanda	-	-	-	-	-	-
Italia	1763	28	6		1797	2%
Lussemburgo	188	301	0		489	62%
Paesi Bassi	3508	1988	291		5787	39%
Austria	6282	2258	3220		11760	47%
Portogallo	-	-	-	-	-	-
Finlandia	2994	135	196		3325	10%
Svezia	14205	1273	486		15964	11%
Regno Unito	14821	192	14		15027	1%
Totale	282577	66032	32048	4594	385251	27%

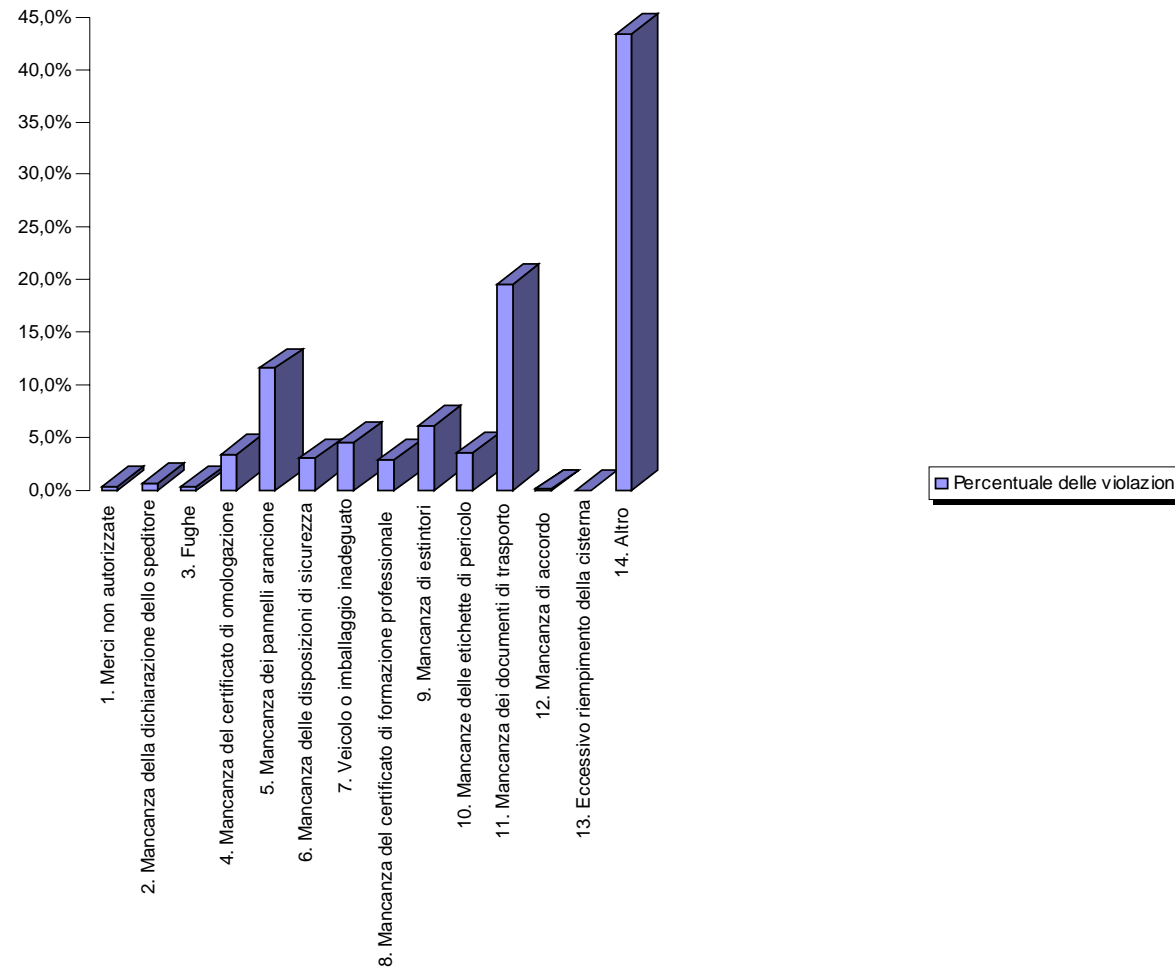
ALLEGATO V

RAFFRONTO CONTROLLI / INFRAZIONI



ALLEGATO VI

INFRAZIONI



ALLEGATO VII

SANZIONI

