Consiglio dell'Unione europea

Bruxelles, 20 marzo 2025
(OR. en)

7304/25

TRANS 81

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	19 marzo 2025
Destinatario:	Thérèse BLANCHET, segretaria generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2025) 114 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

COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 19.3.2025
COM(2025) 114 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

1. INTRODUZIONE

In linea con la direttiva 95/50/CE del Consiglio[1], adottata il 6 ottobre 1995, ora sostituita e codificata dalla direttiva (UE) 2022/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio[2], gli Stati membri devono accertarsi che siano effettuati controlli specifici su una proporzione rappresentativa dei trasporti su strada di merci pericolose. Tali controlli devono essere conformi alle disposizioni legislative e regolamentari pertinenti e gli Stati membri devono utilizzare la lista di controllo di cui all'allegato I e applicare le categorie di rischio di cui all'allegato II alle potenziali infrazioni.

In base alla direttiva 95/50/CE ciascuno Stato membro è tenuto a trasmettere alla Commissione una relazione sull'applicazione di tale direttiva per ogni anno solare, entro 12 mesi dal termine di quest'ultimo. Anche la Commissione è tenuta a trasmettere al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione di tale direttiva da parte degli Stati membri almeno ogni tre anni. Tali requisiti sono ripresi all'articolo 9 della direttiva (UE) 2022/1999. La decisione (UE) 2024/1254 del Parlamento europeo e del Consiglio[3] ha inoltre integrato nella direttiva (UE) 2022/1999 alcune modifiche relative al contenuto e alla frequenza della relazione. Tali modifiche si applicano ai controlli effettuati a partire dal 1º gennaio 2024, il che significa che non si applicano al periodo oggetto della presente relazione.

La relazione della Commissione sull'applicazione della direttiva 95/50/CE si basa sulle relazioni annuali ricevute dagli Stati membri. La presente ottava relazione riguarda il periodo 2018-2020. Sono state presentate relazioni precedenti per i periodi seguenti: la prima relazione è stata presentata per il periodo 1997-1998, la seconda per il periodo 1999-2002, la terza per il periodo 2003-2005, la quarta per il periodo 2006-2007, la quinta per il periodo 2008-2011, la sesta per il periodo 2012-2014, mentre la settima per il periodo 2015-2017.

Fino al 30 giugno 2009 le condizioni per la sicurezza del trasporto di merci pericolose su strada erano stabilite nella direttiva 94/55/CE del Consiglio, e successive modifiche. Il 1º luglio 2009 tale direttiva è stata abrogata e sostituita dalla direttiva 2008/68/CE, e successive modifiche.

Sulla base del quadro stabilito dalla direttiva 94/55/CE, la direttiva 2008/68/CE continua ad applicare le stesse disposizioni tecniche e amministrative allegate all'Accordo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose su strada ("ADR")[4], rendendole obbligatorie per il trasporto nazionale e internazionale all'interno dell'UE. Poiché l'ADR non ne prevede l'applicazione, nella direttiva 95/50/CE sono state stabilite specifiche disposizioni di applicazione.

---

[1] Direttiva 95/50/CE del Consiglio, del 6 ottobre 1995, sull'adozione di procedure uniformi in materia di controllo dei trasporti su strada di merci pericolose (GU L 249 del 17.10.1995, pag. 35, e successive modifiche).

[2] Direttiva (UE) 2022/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 ottobre 2022, relativa a procedure uniformi in materia di controllo dei trasporti su strada di merci pericolose (codificazione) (GU L 274 del 24.10.2022, pag. 1, e successive modifiche).

[3] Decisione (UE) 2024/1254 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 aprile 2024, che modifica le direttive 2009/12/CE, 2009/33/CE e (UE) 2022/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva 96/67/CE del Consiglio per quanto riguarda alcuni obblighi di comunicazione nei settori del trasporto aereo e su strada (GU L del 30.4.2024, pag. 1).

[4] ADR 2023 - Accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose su strada | UNECE.

La direttiva 95/50/CE comprende una lista di controllo armonizzata che gli Stati membri devono utilizzare per il controllo del trasporto su strada di merci pericolose e orientamenti per la classificazione delle infrazioni. Nel 2004 gli allegati della direttiva sono stati modificati e il sistema di classificazione delle infrazioni è stato rielaborato in modo da stabilire tre categorie di rischio. Questo nuovo sistema è in vigore dal 2005.

I controlli uniformi previsti dalla direttiva si applicano a tutti i trasporti su strada di merci pericolose, anche all'interno di uno Stato membro o in entrata in uno Stato membro da un paese terzo, indipendentemente dal paese di origine o di immatricolazione dell'unità di trasporto. La direttiva mira a garantire che i controlli siano effettuati a campione e coprano un'ampia parte della rete stradale.

A scopo preventivo, o quando siano state constatate su strada infrazioni che comportino un rischio per la sicurezza, i controlli possono essere eseguiti anche nei locali delle imprese. Tuttavia la direttiva 95/50/CE non stabilisce un obbligo di relazione per tali controlli.

2. RELAZIONI DEGLI STATI MEMBRI DELL'UE, DELLA NORVEGIA E DELLA SVIZZERA

Agli Stati membri è richiesto di utilizzare le categorie di rischio di cui all'allegato II della direttiva 95/50/CE e presentare le loro relazioni secondo il modello di cui all'allegato III della stessa. Anche la Norvegia e la Svizzera trasmettono le loro relazioni annuali e hanno chiesto di essere incluse nella relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio.

Ad oggi la maggior parte degli Stati membri, la Norvegia e la Svizzera hanno trasmesso le rispettive relazioni puntualmente. Tuttavia alcune relazioni hanno subito ritardi a causa delle procedure amministrative nazionali per la raccolta, l'analisi e la trasmissione di informazioni alla Commissione, in particolare quando tali procedure coinvolgono molteplici autorità pubbliche. Sebbene la situazione fosse leggermente migliorata nel 2018, il mancato mantenimento di questi progressi anche negli anni successivi ha indotto la Commissione a sottolineare nuovamente la necessità per gli Stati membri di seguire meglio il modello per le relazioni e migliorare la coerenza dei dati forniti.

La Commissione ha ricevuto relazioni da tutti gli Stati membri per l'intero periodo di riferimento, ad eccezione del Regno Unito per il 2020 a seguito del suo recesso dall'UE. Un altro fattore da prendere in considerazione nell'analisi dei dati per il 2020 è la pandemia di COVID-19 che ha avuto un impatto significativo sulle operazioni di trasporto e, di conseguenza, sui dati.

Per quanto riguarda la qualità dei dati è importante sottolineare che le informazioni non sono sempre state ricevute secondo il modello corretto. In particolare alcune relazioni non sono state completate in modo accurato o completo, determinando così lacune e irregolarità nei dati nelle tabelle presentate nella presente relazione. Tali casi sono identificati con "# N/D" (non disponibile). Una sintesi dei contributi degli Stati membri si può trovare negli allegati di questa relazione.

Le precedenti relazioni della Commissione avevano rilevato discrepanze sistematiche nelle relazioni statistiche degli Stati membri. Data l'importanza di relazioni uniformi per la qualità, la comparabilità e l'affidabilità delle relazioni della Commissione, nel 2011 quest'ultima ha

emesso una raccomandazione[5] per migliorare la qualità delle relazioni nazionali. Dalla pubblicazione della raccomandazione, si sono registrati miglioramenti significativi con incongruenze solo occasionali e di lieve entità.

Alcune di queste incongruenze riguardano il numero di infrazioni per categoria di rischio. Il punto 1.4 dell'allegato della raccomandazione della Commissione sottolinea che occorre segnalare soltanto l'infrazione più grave 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 norme.

Tuttavia poiché il principio di segnalare solo l'infrazione più grave per unità di trasporto deve ancora essere applicato in modo coerente da tutti gli Stati membri, continuano a sussistere casi in cui sono state segnalate infrazioni multiple per un'unica unità.

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 e amministrative, alcuni Stati membri non sono stati in grado di risalire all'esito dei procedimenti giudiziari successivi ai controlli che hanno evidenziato una presunta infrazione. Per affrontare la questione, la raccomandazione proponeva un approccio comune ad uso di tutti gli Stati membri, vale a dire la registrazione della decisione presa dall'agente preposto a seguito del controllo effettuato sul posto. Tuttavia la Francia non è stata in grado di comunicare tali dati per l'intero periodo, Cipro per il 2019 e il 2020 e la Lituania per il 2020.

3. METODO DI CALCOLO DEI DATI

Agli Stati membri era stato chiesto in precedenza di stimare, ove possibile, il volume totale annuo dei trasporti di merci pericolose nel loro territorio e di fornire tale stima in tonnellate o tonnellate/chilometro. Tale requisito è stato soppresso dalla decisione (UE) 2024/1254 per le relazioni presentate a partire dal 2026; tuttavia si applica al periodo oggetto della presente relazione.

Poiché la disponibilità dei dati varia da uno Stato membro all'altro, il volume totale del trasporto di merci pericolose riportato nel presente documento si basa sui dati Eurostat. Questi dati sono stati utilizzati per stimare la frequenza dei controlli relativi al volume totale del trasporto, benché la direttiva 95/50/CE non imponga un numero minimo di controlli (in termini assoluti o in percentuale).

È importante sottolineare che Eurostat non disponeva di statistiche per Malta cui è stata concessa una deroga a norma del regolamento (UE) n. 70/2012. Di conseguenza per Malta il volume totale delle merci pericolose trasportate è stimato sulla base dei dati forniti dalle autorità maltesi competenti. Le statistiche di Eurostat sono contenute nell'allegato IX della presente relazione.

4. QUADRO GENERALE DEI CONTROLLI EFFETTUATI E DEI LORO RISULTATI

[5]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.

L'allegato I fornisce un quadro generale dei controlli effettuati dagli Stati membri, compresa la percentuale di unità di trasporto non conformi e di infrazioni attribuite alla categoria di rischio I. Questa categoria di rischio comprende le infrazioni più gravi che comportano un rischio elevato di morte, lesioni gravi o danni significativi all'ambiente se non affrontate tempestivamente. L'immobilizzazione del veicolo è spesso necessaria per attenuare tali rischi. La tabella è inoltre integrata dalle medie per l'UE e dai dati relativi alla Norvegia e alla Svizzera.

La notevole quantità di dati raccolti ha consentito di effettuare un'analisi sia dettagliata che aggregata. Le principali informazioni emerse dai dati sono descritte di seguito.

- Sono state rilevate discrepanze tra i dati relativi al numero di unità di trasporto controllate e il numero di unità di trasporto non conformi all'ADR. Bulgaria, Grecia e Romania hanno riportato una percentuale di non conformità inferiore al 5 % per il periodo 2018-2020. Più specificamente la Grecia ha riportato una percentuale di non conformità dello 0,10 % nel 2018 (sulla base di 25 773 controlli) e dello 0,04 % nel 2019 (sulla base di 27 690 controlli). Nel contempo Cipro non ha riportato alcun caso di non conformità nel 2019 e nel 2020.

- Estonia, Spagna, Italia, Cipro, Lettonia e Portogallo non hanno riportato immobilizzazioni durante il triennio considerato dalla presente relazione. Questo potrebbe essere dovuto al fatto che, in alcuni paesi, le autorità preposte ai controlli non dispongono dei poteri per l'immobilizzazione dei veicoli. Nel caso di Grecia e Malta nel periodo di riferimento vi è stata un'unica immobilizzazione, mentre in Slovacchia ve ne sono state due.

- Secondo i dati a Cipro non sono state riportate infrazioni nel 2019 o nel 2020. Inoltre nel 2020 non sono state registrate infrazioni rientranti nella categoria di rischio I in Lussemburgo, nonostante siano state riportate immobilizzazioni per quell'anno.

L'accuratezza della relazione può essere facilmente influenzata dalle infrazioni rientranti nella categoria di rischio I, che potrebbero essere riportate parzialmente se si registra più di un'infrazione per unità di trasporto.

Nel 2018 sono state osservate discrepanze nei dati riportati da diversi Stati membri: alcuni (Belgio, Danimarca, Germania, Italia, Slovacchia e Svezia) hanno riportato meno infrazioni totali rispetto alle unità di trasporto non conformi, mentre altri (Lituania, Lussemburgo, Portogallo, Romania, Regno Unito e Svizzera) hanno riportato un numero maggiore di infrazioni totali. Tale situazione è proseguita nel 2019 e nel 2020 e anche altri paesi (Belgio, Bulgaria, Cechia, Danimarca, Estonia, Irlanda, Ungheria e Finlandia) presentano discrepanze. Nel triennio, a livello dell'UE, il numero totale di infrazioni riportate ha costantemente superato il numero di unità di trasporto non conformi. Si sono inoltre verificati casi in cui le autorità preposte ai controlli hanno riportato solo il numero di infrazioni riscontrate, senza fornire precisazioni sulle infrazioni stesse o sulle sanzioni comminate.

5. COMPARAZIONE DEI DATI[6]

[6] Poiché le cifre sono state arrotondate al numero intero più vicino o al secondo decimale, potrebbero non arrivare al 100 % in tutti i casi, bensì variare dal 99 % al 101 %.

Il numero totale di controlli effettuati nell'UE, in Norvegia e in Svizzera nel periodo oggetto della presente relazione variava di anno in anno, passando da 144 702 nel 2018 a 148 804 nel 2019 e a 99 614 nel 2020. È opportuno sottolineare che la netta diminuzione del numero totale di controlli nel 2020 può essere attribuita all'assenza di dati provenienti dal Regno Unito e all'impatto della pandemia di COVID-19 sul trasporto su strada.

Poiché i dati per il 2020 sono stati influenzati dalla pandemia di COVID-19 e dalla Brexit, gli anni 2019 e 2017 sono considerati più attendibili per individuare tendenze realistiche. Su tale base vi sono state tendenze nazionali diverse: 11 Stati membri hanno registrato un aumento del numero totale di controlli durante il periodo e 16 hanno registrato una diminuzione. Belgio, Italia e Portogallo hanno registrato un aumento di oltre l'80 %, mentre Irlanda, Grecia e Slovacchia hanno registrato un aumento superiore al 25 %. Per quanto riguarda le riduzioni del numero di controlli effettuati, le riduzioni maggiori sono state osservate in Bulgaria, Spagna, Croazia, Cipro, Lituania e Lussemburgo.

In termini di numero assoluto di controlli effettuati nell'UE, nel 2018 la percentuale più elevata si è registrata in Germania (27,77 %), seguita da Grecia (18,11 %) e Polonia (9,76 %). Lo stesso ordine è stata osservato nel 2019, con il 25,61 % dei controlli UE effettuati dalla Germania, il 18,93 % dalla Grecia e il 9,44 % dalla Polonia. Nel 2020 la Germania ha nuovamente registrato la quota più elevata (31,26 %), seguita dalla Polonia (11,38 %) e dall'Austria (8,36 %).

5.1. Frequenza dei controlli

L'allegato II offre un quadro generale sulla frequenza dei controlli stradali negli Stati membri tra il 2018 e il 2020. La frequenza è calcolata in termini di numero di controlli per milione di tonnellate/chilometro di merci pericolose trasportate in ogni Strato membro. Nel 2018 la media nell'UE era di 1,81 controlli per milione di tonnellate/chilometro; nel 2019 è salita a 1,83, mentre nel 2020 è scesa a 1,36.

Nel 2018 la frequenza più elevata di controlli si è registrata in Grecia (21,88 per milione di tonnellate/chilometro), seguita da Slovacchia (11,74) e Austria (11,38). Ciò è avvenuto anche nel 2019, quando la Grecia (24,57), la Slovacchia (11,74) e l'Austria (10,43) sono tornate ai primi posti. Gli stessi Stati membri erano tra i primi tre anche nel 2020, sebbene in ordine diverso. In quell'anno l'Austria ha registrato la frequenza di controlli più elevata (8,92), seguita dalla Slovacchia (8,67) e dalla Grecia (7,19).

Per calcolare la frequenza dei controlli sono stati utilizzati i dati forniti da Eurostat sul trasporto annuale su strada di merci pericolose riportati nell'allegato IX.

5.2. Ripartizione dei controlli in funzione del luogo di origine

L'allegato III della presente relazione fornisce una ripartizione dei controlli in funzione del luogo di origine dell'unità di trasporto. Tale indicatore è influenzato non soltanto dalle decisioni delle autorità preposte ai controlli, ma anche dalla situazione geografica dello Stato membro. Ad esempio le isole, con un transito stradale internazionale limitato, spesso non riporteranno alcun controllo sulle unità di trasporto non UE, come è avvenuto per Malta e Cipro nel periodo 2018-2020. Anche il Portogallo, che si trova nell'Europa continentale, non ha riportato controlli sulle unità di trasporto non UE nello stesso periodo.

Nel complesso la percentuale di unità di trasporto immatricolate nel paese del controllo è stata del 66 % nel 2018, del 68 % nel 2019 e del 61 % nel 2020, mentre la percentuale di unità di trasporto controllate immatricolate in altri paesi dell'UE era pari al 29 % nel 2018, al 28 % nel 2019 e al 33 % nel 2020. In particolare la percentuale di controlli sulle unità di trasporto immatricolate al di fuori dell'UE è rimasta relativamente bassa, attestandosi al 5 % nel 2018, al 4 % nel 2019 e al 6 % nel 2020, ad eccezione della Svizzera, dove i controlli sui veicoli di paesi terzi hanno rappresentato il 60 % nel 2018, il 54 % nel 2019 e il 53 % nel 2020.

5.3. Proporzione di unità di trasporto non conformi

L'allegato IV indica la percentuale di unità di trasporto controllate per le quali è stata registrata almeno un'infrazione. La percentuale di unità non conformi rispetto al numero totale di controlli è scesa dal 19,61 % nel 2018 al 17,9 % nel 2019, per poi aumentare al 21,62 % nel 2020.

Bulgaria, Grecia e Romania hanno registrato le percentuali più basse di non conformità, inferiori al 5 % ogni anno. In particolare Cipro ha riportato infrazioni pari allo 0 % nel 2019 e nel 2020. Per contro Norvegia, Portogallo e Spagna hanno registrato le percentuali più elevate, con oltre il 40 % delle unità non conformi riportate ogni anno. Ciò può essere dovuto alle procedure di scelta delle diverse autorità, ossia al modo in cui esse selezionano i veicoli da controllare.

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

I grafici dell'allegato V mostrano la distribuzione delle unità di trasporto non conformi in funzione del luogo di origine. Come osservato al paragrafo 5.2, la situazione geografica dello Stato membro ha un impatto significativo su questo indicatore.

La stragrande maggioranza delle unità di trasporto non conformi era costituita da unità nazionali, pari al 60 % nel 2018, al 61 % nel 2019 e al 58 % nel 2020. La proporzione di unità non conformi provenienti da altri paesi dell'UE è rimasta relativamente stabile nello stesso periodo, attestandosi al 35 % nel 2018, al 35 % nel 2019 e al 36 % nel 2020. La percentuale di unità di trasporto non conformi provenienti da paesi terzi era del 5 % nel 2018, del 4 % nel 2019 e del 6 % nel 2020. Per contro in Svizzera i veicoli risultati non conformi e immatricolati in paesi terzi hanno rappresentato il 69 % di tutti i veicoli non conformi nel 2018, il 55 % nel 2019 e il 62 % nel 2020, il che corrisponde alla ripartizione dei controlli in funzione del luogo di origine di cui al paragrafo 5.2.

5.5. Percentuale di immobilizzazioni delle unità di trasporto

Il grafico dell'allegato VI illustra la percentuale di veicoli immobilizzati tra quelli che hanno commesso un'infrazione. L'immobilizzazione serve a bloccare un veicolo quando un'infrazione rientrante nella categoria di rischio I richiede che esso sia reso conforme all'ADR o che il suo carico sia trasferito a un veicolo conforme.

La percentuale di immobilizzazioni per il periodo 2018-2020 è aumentata costantemente nell'UE, con il 24,54 % dei veicoli immobilizzati nel 2018, il 28,33 % nel 2019 e il 29,47 % nel 2020. I paesi con le percentuali di immobilizzazione più elevate durante l'intero periodo sono stati Bulgaria, Danimarca, Paesi Bassi e Norvegia, dove tali percentuali hanno superato

il 50 %. Per contro Estonia, Spagna, Italia, Cipro, Lettonia e Portogallo non hanno registrato alcuna immobilizzazione per tutto il periodo.

5.6. Ripartizione per categoria di rischio

I grafici dell'allegato VII presentano la ripartizione delle infrazioni per gravità.

È importante sottolineare che dovrebbe essere riportata soltanto la categoria di rischio più elevata tra quelle accertate al momento del controllo. La maggior parte degli Stati membri ha riportato almeno una categoria di infrazione per unità di trasporto controllata. Tuttavia Cipro, in particolare, non ha riportato alcuna infrazione nell'ambito di alcuna categoria di rischio nel 2019 e nel 2020.

Nel 2018 il 37 % delle infrazioni rilevate nell'UE rientrava nella categoria di rischio I, il 41 % nella categoria II e il 22 % nella categoria III. L'anno successivo, il 2019, ha visto una leggera variazione, con il 36 % nella categoria I, il 39 % nella categoria II e il 25 % nella categoria III. Infine, nel 2020, il 38 % rientrava nella categoria I, il 38 % nella categoria II e il 24 % nella categoria III.

Per una maggiore chiarezza, le categorie di rischio specificate nella direttiva (UE) 2022/1999 sono definite di seguito.

Categoria di rischio I: riguarda infrazioni delle disposizioni dell'ADR che comportano un rischio elevato di morte, gravi lesioni personali o danni significativi all'ambiente; tali infrazioni devono di norma condurre a immediate e adeguate misure correttive, quali il fermo del veicolo;

categoria di rischio II: riguarda infrazioni delle disposizioni dell'ADR che comportano un rischio di lesioni personali o danni all'ambiente; tali infrazioni devono di norma condurre ad adeguate misure correttive, quali, se possibile, l'adozione di correttivi sul luogo stesso del controllo o, al più tardi, al termine dell'operazione di trasporto in corso;

categoria di rischio III: riguarda infrazioni delle disposizioni dell'ADR che comportano un rischio ridotto di lesioni personali o di danni all'ambiente e per le quali le adeguate misure correttive non devono necessariamente essere adottate su strada bensì in seguito dall'impresa.

5.7. Tipi di sanzioni

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

Prima della raccomandazione della Commissione di cui al paragrafo 2, la raccolta di tali informazioni era ostacolata da difficoltà significative. Dalla pubblicazione della raccomandazione la situazione è notevolmente migliorata e la maggior parte degli Stati membri è riuscita a trasmettere la relazione sulle statistiche sulle sanzioni per il periodo 2018-2020. Gli unici Stati membri che non sono stati in grado di fornire dati completi sono la Francia per l'intero periodo, Cipro per il 2019 e il 2020 e la Lituania per il 2020.

I dati sulle ispezioni dell'UE hanno evidenziato le seguenti tendenze: nel 2018 sono state comminate 24 411 ammende, 3 166 avvertimenti e 4 479 sanzioni di altro tipo, tra cui

procedimenti penali e amministrativi. Ripartiti per tipo di sanzione, i dati mostrano che nel 76 % dei casi sono state comminate ammende, nel 10 % sono stati emessi avvertimenti e nel 14 % sono state applicate altre sanzioni. Questa ripartizione è rimasta relativamente costante su base annua: nel 2019 il 73 % dei casi che ha dato luogo ad ammende, l'11 % ad avvertimenti e il 16 % ad altre sanzioni, e nel 2020 il 74 % ad ammende, il 10 % ad avvertimenti e il 16 % ad altre sanzioni.

6. CONCLUSIONI

Le relazioni nazionali dal 2015 al 2019 mostrano chiaramente una tendenza generale al rialzo del numero di controlli, con una leggera diminuzione nel 2016 e nel 2018. Nello specifico sono stati effettuati 136 966 controlli nel 2015, 133 360 nel 2016, 144 056 nel 2017, 142 316 nel 2018 e 146 299 nel 2019. Tale andamento è stato interrotto nel 2020, con un netto calo a 97 281 controlli che ha coinciso con l'insorgenza della pandemia di COVID-19 e il primo anno in cui il Regno Unito non ha fornito dati a seguito della Brexit. Tuttavia tali dati erano ancora inferiori rispetto al 2014, anno in cui sono stati effettuati 150 348 controlli, e nettamente inferiori rispetto al 2006 (244 710 controlli) e al 2007 (285 466 controlli), ossia i primi anni di riferimento per i quali sono disponibili dati.

Il numero di infrazioni è rimasto relativamente stabile nel periodo di riferimento: nel 2018 le infrazioni accertate o presunte nel trasporto di merci pericolose sono state 1 ogni 5 controlli, mentre nel 2019 sono state 1 ogni 5,56 controlli e 1 ogni 4,54 controlli nel 2020. Espresso in cifre per i tre anni oggetto della presente relazione, ciò corrisponde a 77 311 su un totale di 393 120 controlli su strada effettuati nell'UE, in Norvegia e in Svizzera.

Tra i casi in cui sono state rilevate infrazioni, in media il 37 % rientrava nella categoria di rischio più grave. Di conseguenza nell'UE sono stati immobilizzati 6 849 veicoli nel 2018, 7 419 nel 2019 e 6 197 nel 2020.

È opportuno sottolineare che l'elevato numero di infrazioni riportate dagli Stati membri potrebbe essere dovuto anche al ricorso a una politica mirata di controllo dei veicoli volta a individuare e sanzionare gli operatori di trasporto autori delle infrazioni più gravi al fine di ottimizzare le risorse. Questo implica che le statistiche presentate potrebbero non essere del tutto rappresentative del mercato dell'UE per il trasporto di merci pericolose, che in pratica potrebbe essere molto più sicuro di quanto rappresentato dai dati della relazione.

Per concludere, in linea con la direttiva 95/50/CE e ora con la direttiva (UE) 2022/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio, tutti gli Stati membri effettuano controlli sui veicoli che trasportano merci pericolose su strada e generalmente li riportano accuratamente. Persistono tuttavia alcune incongruenze che inducono la Commissione a continuare i suoi sforzi per garantire che gli obblighi di comunicazione di cui alla direttiva siano rispettati e che la conformità migliori gradualmente ogni anno.

I dati analizzati nella presente relazione mostrano una tendenza generale al ribasso del numero di controlli effettuati ogni anno dagli Stati membri e un problema persistente nel modo in cui tali controlli sono trasmessi nelle relazioni.

7. RACCOMANDAZIONI

La direttiva 95/50/CE è stata recepita negli ordinamenti nazionali degli Stati membri dal 1º gennaio 1997. Le disposizioni in materia di relazioni sono state modificate nel 2004 e 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.

Le informazioni non coerenti riguardanti il totale delle infrazioni, la costante assenza di infrazioni della categoria di rischio I in taluni Stati membri e la varietà di percentuali di non conformità al livello dell'UE potrebbero essere dovute alla mancanza di un approccio armonizzato da parte delle autorità preposte ai controlli. La Commissione desidera pertanto incoraggiare gli Stati membri a continuare lo scambio di informazioni e migliori prassi in questo campo.

Giacché è nell'interesse degli Stati membri individuare e prevenire i rischi associati al trasporto di merci pericolose, la Commissione incoraggia maggiori investimenti in questo campo, in particolare in una formazione migliore delle autorità preposte ai controlli e nello scambio di competenze e di migliori prassi.