

**IT**

**IT**

**IT**



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 13.12.2007  
COM(2007) 795 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**

## INDICE

1.	INTRODUZIONE.....	3
2.	CONTESTO.....	3
3.	DIRETTIVA 95/50/CE.....	4
4.	RELAZIONI DEGLI STATI MEMBRI.....	4
5.	CALCOLO DEI DATI.....	5
6.	FREQUENZA DEI CONTROLLI NEGLI STATI MEMBRI.....	5
7.	PERCENTUALE DELLE OPERAZIONI DI TRASPORTO EFFETTUATE IN VIOLAZIONE DELLA NORMATIVA.....	6
8.	SANZIONI.....	7
9.	CONCLUSIONI.....	7
	 ALLEGATO 1: SERIE TEMPORALI (1997 – 2005) RELATIVE AL NUMERO DI CONTROLLI, INFRAZIONI RILEVATE E SANZIONI COMMUNATE IN CIASCUNO STATO MEMBRO .....	8
	 ALLEGATO II: NUMERO DI CONTROLLI RAPPORTATI AL NUMERO DI VIAGGI EFFETTUATI DA VEICOLI TRASPORTANTI MERCI PERICOLOSE (%) 2003-2005 (NUOVI STATI MEMBRI 2004-2005) .....	10
	 ALLEGATO III: NUMERO DEI CONTROLLI E PERCENTUALE DI VEICOLI STRANIERI CONTROLLATI 2003–2005 .....	11
	 ALLEGATO IV: RAPPORTO TRA NUMERO DI INFRAZIONI E NUMERO DI CONTROLLI 2003-2005 .....	12
	 ALLEGATO V: CLASSIFICAZIONE DELLE SANZIONI IN BASE ALLA TIPOLOGIA 2003-2005.....	13

## 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>, e gli Stati membri dovevano adottare le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi entro il 1° gennaio 1997.

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 terza sull'applicazione della direttiva 95/50/CE negli Stati membri, abbraccia il periodo 2003-2005. La prima relazione<sup>4</sup> copriva il periodo 1997-1998 e la seconda<sup>5</sup> il periodo 1999-2002. La presente relazione include i dieci nuovi Stati membri entrati a far parte dell'UE con l'allargamento del 1° maggio 2004. I nuovi Stati membri erano tenuti a trasmettere i dati unicamente per gli anni 2004 e 2005.

## 2. CONTESTO

La direttiva 94/55/CE del Consiglio, del 21 novembre 1994, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al trasporto di merci pericolose su strada<sup>6</sup>, e successive modificazioni<sup>7</sup>, ha introdotto norme armonizzate per il trasporto di merci pericolose tra gli Stati membri nonché per i trasporti nazionali all'interno di ogni Stato membro.

Il contenuto degli allegati tecnici della direttiva 94/55/CE è identico a quello degli allegati tecnici dell'accordo internazionale ADR<sup>8</sup>. Pertanto, la direttiva 94/55/CE ha recepito nel diritto comunitario le disposizioni tecniche dell'ADR, che definisce norme uniformi di sicurezza per il trasporto internazionale di merci pericolose su strada. Il valore aggiunto della direttiva consiste nel fatto che essa estende dette norme al traffico nazionale al fine di armonizzare in tutta la Comunità le condizioni del trasporto su strada di merci pericolose, migliorando allo stesso tempo la sicurezza stradale a livello nazionale.

---

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

<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> GU L 319 del 12.12.1994, pag. 7.

<sup>7</sup> Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2004/111/CE della Commissione, del 9 dicembre 2004, che adatta al progresso tecnico la direttiva 94/55/CE del Consiglio (GU L 365 del 10.12.2004, pag. 25).

<sup>8</sup> Accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose su strada concluso a Ginevra il 30 settembre 1957, e successive modificazioni; l'ultima versione è del 2005.

L'allegato A della direttiva 94/55/CE elenca le merci pericolose che possono essere trasportate su strada e fissa norme per l'imballaggio e l'etichettatura delle merci e per la loro descrizione sui documenti di trasporto. L'allegato B fissa le norme applicabili ai veicoli e alle operazioni di trasporto.

### 3. DIRETTIVA 95/50/CE

La direttiva 95/50/CE sull'adozione di procedure uniformi in materia di controllo dei trasporti su strada di merci pericolose è stata adottata dal Consiglio il 6 ottobre 1995 per dar seguito alla direttiva 94/55/CE e al fine di accrescere ulteriormente la sicurezza delle operazioni di trasporto di merci pericolose su strada e assicurare un livello sufficiente di controlli da effettuarsi in modo armonizzato. La direttiva include una lista di controllo armonizzata ad uso degli Stati membri, nonché un elenco armonizzato dei codici delle infrazioni validi fino al 2004. Nel 2004 gli allegati della direttiva sono stati modificati<sup>9</sup>, e i codici delle infrazioni sono stati sostituiti da tre categorie di rischio a partire dal 2005.

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

I controlli possono anche essere effettuati presso i locali delle imprese, a titolo preventivo ovvero dopo che in occasione di controlli su strada siano state riscontrate infrazioni tali da mettere in pericolo la sicurezza sulle strade.

### 4. RELAZIONI DEGLI STATI MEMBRI

Tutti gli Stati membri tenuti a trasmettere relazioni per l'intero periodo 2003-2005 hanno ottemperato al loro obbligo. Le relazioni dei nuovi Stati membri, i quali sono tenuti a trasmettere unicamente relazioni per il periodo a decorrere dal 2004, si riferiscono a tutto il periodo o a parte di esso. Uno Stato membro non ha trasmesso alcun dato.

Stati membri che hanno trasmesso relazioni per ciascun anno del periodo 2003-2005	Austria, Belgio, Danimarca, Germania, Grecia, Spagna, Finlandia, Francia, Irlanda, Italia, Lussemburgo, Paesi Bassi, Portogallo, Svezia, Slovenia e Regno Unito
Stati membri che hanno trasmesso relazioni per una parte del periodo 2003-2005 (trasmissione obbligatoria a partire dal 2004)	Repubblica ceca (2004-2005), Estonia (2004-2005), Ungheria (2004-2005), Lituania (2004-2005), Lettonia (2004-2005), Malta (2005), Polonia (2005), Slovacchia (2005)
Stati membri che non hanno trasmesso alcuna relazione per il periodo 2003-2005	Cipro

<sup>9</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).

Per la stesura della relazione, gli Stati membri erano stati invitati a utilizzare i codici armonizzati delle infrazioni di cui all'allegato II alla direttiva fino al 2004 e le nuove categorie di rischio nel 2005, e a presentare la relazione conformemente al modello di cui all'allegato III della direttiva, modificato nel 2005. Non tutti gli Stati membri hanno seguito questi criteri. Alcuni hanno usato i codici della lista di controllo (allegato I della direttiva), altri hanno applicato sistemi propri di classificazione delle infrazioni, come avvenuto anche nelle relazioni precedenti. Nel 2005 molti Stati membri hanno continuato a seguire i loro criteri, mentre alcuni hanno cominciato ad utilizzare le nuove categorie di rischio. Non è stato pertanto possibile delineare un quadro coerente dei tipi di infrazione. Ne sarebbe derivato un ulteriore incremento della quota della categoria "Altre infrazioni", che nella relazione precedente rappresentava già il 57,78% del totale.

L'allegato I della presente relazione contiene il riepilogo delle relazioni. Esso presenta le serie temporali del numero di controlli, infrazioni rilevate e sanzioni comminate in ogni Stato membro dal 1997 al 2005.

## **5. CALCOLO DEI DATI**

Gli Stati membri sono stati invitati a indicare nella loro relazione una stima del volume di merci pericolose trasportate, espresso in tonnellate o in tonnellate/chilometro. Non molti Stati membri hanno fornito questa informazione, preferendo seguire i criteri applicati nelle relazioni precedenti: per la stima del volume di merci pericolose trasportate<sup>10</sup> è stato presunto un valore medio costante pari al 6% del volume complessivo delle merci trasportate, e i calcoli sono stati effettuati sulla base di una percorrenza media pari a 110 chilometri e di un carico medio di merci pericolose pari a 10 tonnellate.

Sulla base di questi dati è stato quindi calcolato il numero di viaggi effettuati da veicoli trasportanti merci pericolose. Da questa cifra, rapportata al numero di controlli nel paese interessato, si ricava la frequenza dei controlli espressa in percentuale del numero di controlli rispetto al numero dei viaggi. Per disporre di una base equilibrata per i vari Stati membri, tutti i viaggi sono stati calcolati sulla base dei dati statistici di Eurostat.

## **6. FREQUENZA DEI CONTROLLI NEGLI STATI MEMBRI**

Uno degli scopi della direttiva è migliorare ulteriormente il livello di sicurezza assicurando un sufficiente livello di controlli. La frequenza dei controlli su strada negli Stati membri nel periodo 2003-2005 è riportata nel grafico di cui all'allegato II.

Sulla base di detto grafico e dei risultati delle relazioni precedenti si può concludere che:

1) la frequenza dei controlli nell'insieme dell'Unione europea è diminuita dallo 0,27% (1997-1998) allo 0,23% (1999-2002), per poi aumentare allo 0,29% (2003-2005) a seguito dell'inclusione a partire dal 2004 della maggior parte dei nuovi Stati membri;

---

<sup>10</sup> I dati relativi a tutte le merci trasportate provengono dal volume "*Statistical Pocketbook 2006 EU Energy and Transport in Figures*", edito da Eurostat. Lussemburgo, Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee, 2007. Tabella 3.2.4c.

2) in Repubblica ceca, Germania, Ungheria e Slovenia la frequenza dei controlli nel periodo 2003-2005 è superiore allo 0,60%, in Austria, Spagna, Francia, Polonia e Svezia è pari a circa lo 0,25%, in Belgio, Finlandia e Malta è appena superiore allo 0,10% e negli altri paesi è pari o inferiore allo 0,06%. Occorre tuttavia osservare che in alcuni Stati membri una percentuale significativa delle capacità di controllo disponibili viene utilizzata per effettuare controlli nei locali delle imprese. Tali controlli vengono effettuati conformemente all'articolo 6 della direttiva 95/50/CE, ma non sono inclusi nei dati;

3) nei paesi in cui è più elevato, il livello di controllo è quasi 30 volte superiore a quello registrato nei paesi dove il livello è più basso. I dati trasmessi dall'Ungheria sono notevolmente superiori ai dati degli altri Stati membri.

Occorre notare che lo Stato membro che non ha trasmesso relazioni non è in nessun modo incluso nei dati.

Per valutare l'equivalenza dei controlli effettuati su operatori nazionali e su operatori stranieri, l'allegato III riporta il numero di controlli effettuati da ciascuno Stato membro e la percentuale di veicoli stranieri controllati, la quale in effetti varia considerevolmente. Tuttavia, dato che la percentuale più elevata di controlli su veicoli stranieri è stata registrata nei paesi di transito, dette percentuali appaiono comunque ragionevoli se si tiene conto della posizione geografica. Si può quindi concludere che nulla fa ritenere che i controlli non siano equilibrati.

## **7. PERCENTUALE DELLE OPERAZIONI DI TRASPORTO EFFETTUATE IN VIOLAZIONE DELLA NORMATIVA**

La percentuale delle operazioni di trasporto effettuate in violazione della normativa è stata calcolata correlando tutte le infrazioni (riguardanti sia il veicolo, sia il conducente, sia la documentazione o la merce trasportata) con il veicolo controllato. Dato che potrebbe essere stata accertata più di un'infrazione per veicolo, la percentuale potrebbe risultare artificiosamente elevata. Se ne è tenuto conto al momento dell'analisi delle cifre. Le informazioni sul rapporto tra numero di infrazioni e numero di controlli nel periodo 2003-2005 sono riportate nel grafico di cui all'allegato IV.

Confrontando i valori con i risultati della precedente relazione si può concludere che:

1) il rapporto tra numero di infrazioni e numero di controlli in tutta l'Unione europea è aumentato da 0,22 (1997-1998) a 0,26 (1999-2002) per poi diminuire a 0,18 (2003-2005);

2) a seconda del paese, il rapporto tra numero di infrazioni e numero di controlli nel periodo 1999-2002 varia da 0,02 a circa 2,00;

3) in Austria, Estonia, Irlanda, Malta e Portogallo il rapporto, nel periodo 2003-2005, è notevolmente superiore alla media UE (0,26). Nella maggior parte dei paesi il rapporto si situa tra 0,10 e 0,50.

Le cifre dimostrano che i controlli su strada sono necessari e costituiscono uno strumento importante per accrescere la sicurezza dei trasporti di merci pericolose, anche se dal raffronto tra la frequenza dei controlli (allegato II) e la percentuale delle infrazioni (allegato IV) non è emersa alcuna correlazione diretta.

## **8. SANZIONI**

Le informazioni sulle sanzioni erano in molti casi incomplete. L'allegato V offre una panoramica del tipo di sanzioni comminate negli Stati membri che hanno trasmesso informazioni. La sanzione più comune è l'ammenda (circa l'80%), seguita dall'avvertimento (circa il 20%), mentre l'azione legale è praticata molto raramente.

## **9. CONCLUSIONI**

Sebbene la maggior parte degli Stati membri abbia effettuato controlli su strada dei trasporti di merci pericolose nel periodo 2003-2005, la frequenza dei controlli varia tuttavia considerevolmente. La frequenza media dei controlli in tutta l'Unione europea, tenendo conto dell'allargamento nel 2004, è aumentata negli ultimi anni.

I controlli appaiono giustificati se si considera il numero di veicoli trovati in situazione di infrazione durante gli stessi, sebbene in media il rapporto tra numero di infrazioni e numero di controlli nell'Unione europea sia leggermente diminuito.

Sulla base della presente relazione la Commissione sottolinea che i controlli su strada rappresentano uno strumento efficace per individuare i problemi connessi alla sicurezza del trasporto di merci pericolose e per migliorarla. Tuttavia, i controlli effettuati da alcuni Stati membri nei locali delle imprese sono ovviamente un mezzo di controllo altrettanto efficace, benché ciò non risulti dagli allegati della presente relazione.

Per concludere, la Commissione desidera richiamare l'attenzione degli Stati membri sulla necessità di usare, nelle loro relazioni, i codici armonizzati delle infrazioni, e invita tutti gli Stati membri a trasmetterle le loro relazioni annuali. L'introduzione e l'applicazione delle nuove categorie di rischio in tutti gli Stati membri dovrebbe consentire in futuro una migliore elaborazione delle relazioni.



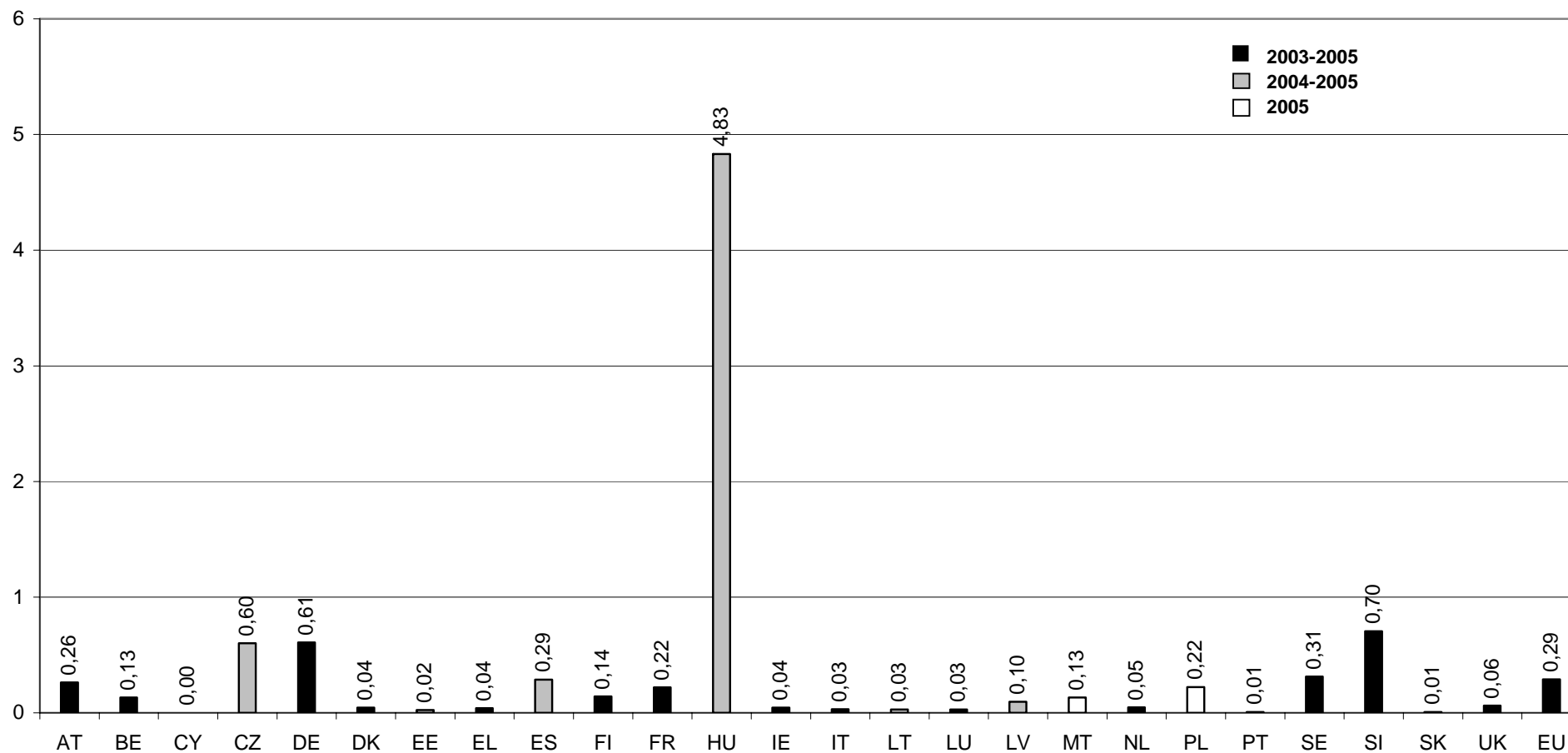
**ALLEGATO 1: SERIE TEMPORALI (1997 – 2005) RELATIVE AL NUMERO DI  
CONTROLLI, INFRAZIONI RILEVATE E SANZIONI COMMINATE IN  
CIASCUNO STATO MEMBRO**

STATO MEMBRO		1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	'97-'99	'00-'02	'03-'05
AT	Controlli	5698	6062	6720	7666	5940	6671	5831	5420	5273	18480	20277	16524
	Infrazioni	3834	6043	11913	10542	6923	8271	13973	14653	n.a.	21790	25736	28626
	Sanzioni	2317	3094	5630	7514	3825	2647	2647	5362	3041	11041	13986	11050
BE	Controlli	1163	1624	2544	2414	2762	2594	2919	3417	3835	5331	7770	10171
	Infrazioni	1331	1548	2243	2450	2582	2338	1167	1445	1536	5122	7370	4148
	Sanzioni	0	0	0	0	0	0	0	1342	1306	0	0	2648
CY	Controlli	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Infrazioni	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Sanzioni	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CZ	Controlli	0	0	0	0	0	0	0	11334	17796	0	0	29130
	Infrazioni	0	0	0	0	0	0	0	1271	1615	0	0	2886
	Sanzioni	0	0	0	0	0	0	0	1187	855	0	0	2042
DE	Controlli	126533	129758	131161	115786	98005	93247	106653	103975	88915	387452	307038	299543
	Infrazioni	21849	24020	24351	21467	18279	19929	21556	20617	16418	70220	59675	58591
	Sanzioni	19408	17701	19014	14144	14773	14903	19660	20594	16418	56123	43820	56672
DK	Controlli	275	251	274	242	94	203	311	621	708	800	539	1640
	Infrazioni	80	70	67	28	47	25	80	197	410	217	100	687
	Sanzioni	66	73	67	28	40	25	32	104	232	206	93	368
EE	Controlli	0	0	0	0	0	0	0	74	67	0	0	141
	Infrazioni	0	0	0	0	0	0	0	74	67	0	0	141
	Sanzioni	0	0	0	0	0	0	0	74	67	0	0	141
EL	Controlli	0	0	0	0	0	0	96	211	1106	0	0	1413
	Infrazioni	0	0	0	0	0	0	25	21	81	0	0	127
	Sanzioni	0	0	0	0	0	0	29	44	136	0	0	209
ES	Controlli	23900	28037	32849	38759	40013	34423	36782	30453	32591	84786	113195	99826
	Infrazioni	3205	2975	4342	5569	6319	5087	5620	4706	3759	10522	16975	14085
	Sanzioni	0	0	0	0	0	0	0	0	3759	0	0	3759
FI	Controlli	1602	1723	1437	1849	1690	1739	2394	2536	2401	4762	5278	7331
	Infrazioni	573	1109	745	763	637	666	706	1057	924	2427	2066	2687
	Sanzioni	776	1338	623	761	615	496	1202	1259	1002	2737	1872	3463
FR	Controlli	19561	0	0	0	0	0	22951	28122	23341	19561	0	74414
	Infrazioni	1919	0	0	0	0	0	2325	2770	2303	1919	0	7398
	Sanzioni	0	0	0	0	0	0	485	783	n.a.	0	0	1268
HU	Controlli	0	0	0	0	0	0	0	74546	41609	0	0	116155
	Infrazioni	0	0	0	0	0	0	0	819	935	0	0	1754
	Sanzioni	0	0	0	0	0	0	0	864	717	0	0	1581
IE	Controlli	0	0	0	0	0	435	356	375	815	0	435	1546
	Infrazioni	0	0	0	0	0	269	399	429	684	0	269	1512
	Sanzioni	0	0	0	0	0	203	370	395	718	0	203	1483
IT	Controlli	0	1797	2389	2459	2514	2528	2797	3135	3963	4186	7501	9895
	Infrazioni	0	440	333	347	296	247	760	1036	1353	773	890	3149
	Sanzioni	0	440	333	347	296	247	0	0	0	773	890	0
LT	Controlli	0	0	0	0	0	0	0	189	258	0	0	447
	Infrazioni	0	0	0	0	0	0	0	74	93	0	0	167
	Sanzioni	0	0	0	0	0	0	0	74	96	0	0	170
LU	Controlli	203	286	203	451	454	228	313	100	190	692	1133	603
	Infrazioni	52	52	4	44	37	18	122	60	114	108	99	296
	Sanzioni	12	4	0	0	0	0	192	91	183	16	0	466

STATO MEMBRO		1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	'97-'99	'00-'02	'03-'05
LV	Controlli	0	0	0	0	0	0	0	403	417	0	0	820
	Infrazioni	0	0	0	0	0	0	0	231	79	0	0	310
	Sanzioni	0	0	0	0	0	0	0	149	79	0	0	228
MT	Controlli	0	0	0	0	0	0	0	0	36	0	0	36
	Infrazioni	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	0	34
	Sanzioni	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	0	34
NL	Controlli	3521	2266	2416	3145	1429	4510	2362	2138	1949	8203	9084	6449
	Infrazioni	1586	656	1275	4889	2149	3287	946	1047	898	3517	10325	2891
	Sanzioni	1419	481	931	1158	711	1209	946	842	898	2831	3078	2686
PL	Controlli	0	0	0	0	0	0	0	0	13505	0	0	13505
	Infrazioni	0	0	0	0	0	0	0	0	2323	0	0	2323
	Sanzioni	0	0	0	0	0	0	0	0	2210	0	0	2210
PT	Controlli	0	0	0	135	150	78	67	192	171	0	363	430
	Infrazioni	0	0	0	43	116	60	34	118	116	0	219	268
	Sanzioni	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SE	Controlli	8125	7839	6669	7263	6283	5995	6333	5109	6375	22633	19541	17817
	Infrazioni	4509	4041	3096	2929	3447	3087	2275	2138	2138	11646	9463	6551
	Sanzioni	2140	2152	1758	1833	1435	1186	1462	1195	1917	6050	4454	4574
SI	Controlli	0	0	0	0	0	0	4178	3228	2179	0	0	9585
	Infrazioni	0	0	0	0	0	0	736	586	359	0	0	1681
	Sanzioni	0	0	0	0	0	0	295	268	277	0	0	840
SK	Controlli	0	0	0	0	0	0	0	0	83	0	0	83
	Infrazioni	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5
	Sanzioni	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
UK	Controlli	6011	9016	7928	7087	6616	4985	6124	4863	5762	22955	18688	16749
	Infrazioni	1817	1308	1041	660	972	806	810	745	916	4166	2438	2471
	Sanzioni	237	131	93	11	261	234	488	277	496	461	506	1261

 : Non ancora membro UE / Nessun obbligo di trasmissione dati

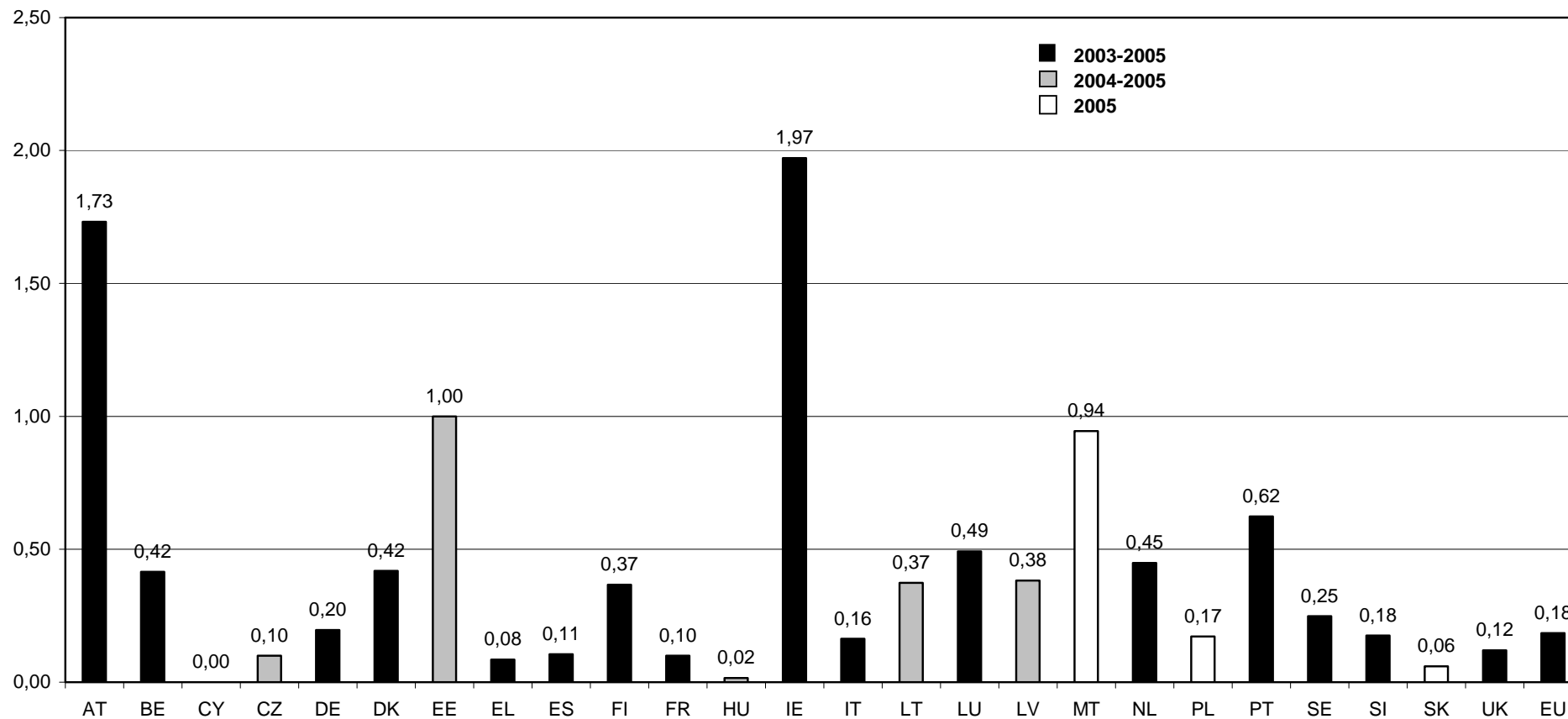
**ALLEGATO II: NUMERO DI CONTROLLI RAPPORATI AL NUMERO DI VIAGGI EFFETTUATI DA VEICOLI TRASPORTANTI  
MERCİ PERICOLOSE (%) 2003-2005 (NUOVI STATI MEMBRI 2004-2005)**



**ALLEGATO III: NUMERO DEI CONTROLLI E PERCENTUALE DI VEICOLI  
STRANIERI CONTROLLATI 2003-2005**

Stato membro	Paese che effettua il controllo	Altri paesi UE	Paesi terzi	Non definito	N. totale	% DI CONTROLLI SU VEICOLI STRANIERI
AT	8517	4874	3133	0	16524	48,46
BE	7159	2768	67	0	9994	28,37
CY	0	0	0	0	0	/
CZ	21066	6804	1260	0	29130	27,68
DE	198720	72098	28725	0	299543	33,66
DK	1314	293	33	0	1640	19,88
EE	147	4	0	0	151	2,65
EL	1362	73	67	0	1502	9,32
ES	87741	10311	1174	0	99226	11,57
FI	6109	325	897	0	7331	16,67
FR	58343	14540	1531	0	74414	21,60
HU	72110	11292	32753	0	116155	37,92
IE	731	36	0	0	767	4,69
IT	8844	547	504	0	9895	10,62
LT	325	110	12	0	447	27,29
LU	151	422	29	0	602	74,92
LV	574	215	22	0	811	29,22
MT	36	0	0	0	36	0,00
NL	4055	1320	311	0	5686	28,68
PL	10601	2054	850	0	13505	21,50
PT	379	51	0	0	430	11,86
SE	15546	2083	576	500	18705	14,22
SI	4697	2682	2206	0	9585	51,00
SK	77	6	0	0	83	7,23
UK	19632	1005	38	9	20684	5,04
UE	528236	133913	74188	509	736846	28,24

**ALLEGATO IV: RAPPORTO TRA NUMERO DI INFRAZIONI E NUMERO DI CONTROLLI 2003-2005**



**ALLEGATO V: CLASSIFICAZIONE DELLE SANZIONI IN BASE ALLA TIPOLOGIA 2003-2005**

