



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 06.09.2000  
KOM(2000) 517 endelig

**RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET**

**om Medlemsstaternes anvendelse af Rådets direktiv 95/50/EF om indførelse af ensartede kontrolprocedurer i forbindelse med transport af farligt gods ad vej**

# **RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET**

## **om Medlemsstaternes anvendelse af Rådets direktiv 95/50/EF om indførelse af ensartede kontrolprocedurer i forbindelse med transport af farligt gods ad vej**

### INDHOLDSFORTEGNELSE

1. INDLEDNING
  2. BAGGRUND
  3. DIREKTIV 95/50/EF
  4. MEDLEMSSTATERNES GENNEMFØRELSE AF DIREKTIVET
  5. RAPPORTER FRA MEDLEMSSTATERNE
  6. BEREGNING AF DATA
  7. KONTROLNIVEAUET I MEDLEMSSTATERNE
  8. ANDELEN AF TRANSPORTOPERATIONER, DER OVERTRÆDER LOVEN
  9. TYPE OVERTRÆDELSE
  10. TYPE SANKTIONER
  11. KONKLUSIONER
- BILAG I: MEDLEMSSTATERNES FORANSTALTNING TIL IMPLEMENTERING AF DIREKTIV 95/50/EF
- BILAG II: RESUME VEDRØRENDE KONTROL, OVERTRÆDELSE OG SANKTIONER I DEN EUROPÆISKE UNION
- BILAG III: KONTROLNIVEAU OG ANDEL AF OVERTRÆDELSE
- BILAG IV: ANTAL KONTROLLER OG ANDEL AF UDENLANDSKE, KONTROLLEREDE KØRETØJER
- BILAG V: KONTROLLER I FORHOLD TIL OVERTRÆDELSE
- BILAG VI: OVERTRÆDELSE EFTER TYPE
- BILAG VII: SANKTIONER EFTER TYPE

## 1. INDLEDNING

Rådets direktiv 95/50/EF om ensartede kontrolprocedurer i forbindelse med transport af farligt gods ad vej blev vedtaget den 6. oktober 1995<sup>1</sup> og medlemsstaterne skulle sætte alle de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme direktivet senest den 1. januar 1997.

Denne rapport fra Kommissionen bygger på rapporter fra medlemsstaterne, og det er den første rapport om anvendelse af Rådets direktiv 95/50/EF i medlemsstaterne.

Direktivet fastsætter, at hver enkelt medlemsstat for hvert kalenderår og senest 12 måneder efter årets udløb indsender en rapport til Kommissionen om direktivets anvendelse<sup>2</sup>. Medlemsstaternes første rapport vedrørende 1997 skulle derfor afsendes senest den 1. januar 1999 og rapporten for året 1998 senest den 1. januar 2000.

Direktiv 95/50/EF fastsætter også, at Kommissionen i 1999 og derefter mindst hvert tredje år skal sende Europa-Parlamentet og Rådet en beretning om medlemsstaternes anvendelse af direktivet<sup>3</sup>. Da ikke alle medlemsstaterne har opfyldt deres forpligtelse vedrørende året 1997 og for at få et mere fuldstændigt billede af situationen på området ønskede Kommissionen også at inkludere tallene for 1998 i denne rapport. Seneste tidsfrist for rapporter fra medlemsstaterne for året 1998 var den 1. januar 2000, så Kommissionen kunne først forelægge denne rapport i 2000. Kommissionen føler dog, at denne rapport er mere gavnlig og berettiger forsinkelsen, da den er mere fuldstændig.

## 2. BAGGRUND

Rådets direktiv 94/55/EF af 21. november 1994 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om transport af farligt gods ad vej<sup>4</sup> i ændret form<sup>5</sup> indførte harmoniserede bestemmelser for transport af farligt gods mellem medlemsstaterne og national transport inden for medlemsstaternes grænser.

De tekniske bilag til direktiv 94/55/EF er indholdsmæssigt identiske med de tekniske bilag til den internationale ADR-aftale<sup>6</sup>. Direktiv 94/55/EF transponerer derfor de tekniske bestemmelser i ADR til EF-lov, idet disse bestemmelser fastlægger ensartede bestemmelser for sikker international transport af farligt gods ad vej. Direktivets merværdi ligger deri, at det også udvider disse bestemmelser til at omfatte national trafik for at harmonisere de forhold, hvorunder farligt gods transporteres ad vej, for hele Fællesskabet og det forbedrer derfor samtidig færdselssikkerheden på nationalt plan.

---

<sup>1</sup> EFT L 249 af 17.10.1995, s. 35.

<sup>2</sup> Første sætning i artikel 9 i direktivet.

<sup>3</sup> Andet afsnit i artikel 9 i direktivet.

<sup>4</sup> EFT L 319 af 12.12.1994, s. 7, bilag A og B til direktivet er offentliggjort i EFT L 275 af 28.10.1996.

<sup>5</sup> Direktivet ændret ved Rådets direktiv 96/86/EF af 13. december 1996 om tilpasning til den tekniske udvikling af Rådets direktiv 94/55/EF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om transport af farligt gods ad vej (EFT L 335 af 24.12.1996, s. 43, ændringer til bilag A og B offentliggjort i EFT L 251 af 15.9.1997) og Kommissionens direktiv 1999/47/EF af 21. maj 1999 om anden tilpasning til den tekniske udvikling af Rådets direktiv 94/55/EF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om transport af farligt gods ad vej (EFT L 169 af 5.7.1999, s. 1).

<sup>6</sup> Den europæiske konvention om international transport af farligt gods ad vej, som blev indgået i Geneve den 30. september 1957, i ændret form, idet den seneste version er fra 1999.

I bilag A til direktiv 94/55/EF opføres de former for farligt gods, der kan transporteres ad vej, og der fastsættes bestemmelser for emballering, mærkning og beskrivelse af godset i transportdokumenterne. Bilag B fastsætter bestemmelser om køretøjer og transportoperationer.

### **3. DIREKTIV 95/50/EF**

Rådet vedtog den 6. oktober 1995 direktiv 95/50/EF om indførelse af ensartede kontrolprocedurer i forbindelse med transport af farligt gods ad vej i den kontekst, der skabes ved direktiv 94/55/EF, og for yderligere at forbedre sikkerhedsniveauet for transport af farligt gods og at sikre, at der udføres kontrol i tilstrækkelig grad og på harmoniseret måde. Dette direktiv indeholder den harmoniserede checkliste, som medlemsstaterne anvender, samt en harmoniseret liste over overtrædelser. Dette gør det muligt at foretage en pålidelig sammenligning af medlemsstaternes håndhævelse.

Denne ensartede kontrol vedrører alle vejtransportaktiviteter forbundet med farligt gods på en medlemsstats territorium eller gods, som kommer til en medlemsstats territorium fra tredjelande uafhængigt af køretøjets registreringsland. Det er formålet med direktivet at sikre, at et repræsentativt antal af ladninger med farligt gods, der transporteres ad vej, kontrolleres ved hjælp af stikprøver, idet kontrollen foregår på en betydelig del af vejnettet.

Som en forebyggende foranstaltning eller efter at der er blevet konstateret overtrædelser, som bringer færdselssikkerheden i fare, kan kontrol også udføres på virksomhedernes områder.

### **4. MEDLEMSSTATERNES GENNEMFØRELSE AF DIREKTIVET**

Ved udgangen af 1999 havde alle medlemsstater, undtagen Irland, meddelt de nationale foranstaltninger til gennemførelse af vejkontroldirektivet. Det må dog bemærkes, at ikke alle medlemsstater - trods den lange periode, der var afsat til lovgivningsprocessen - var rede med deres foranstaltninger på den fastsatte dato. En liste over medlemsstaternes lovgivning til gennemførelse af direktivet foreligger i bilag I.

### **5. RAPPORTER FRA MEDLEMSSTATERNE**

Følgende medlemsstater har indsendt rapport for 1997 og/eller 1998: Belgien, Danmark, Tyskland, Spanien, Frankrig, Italien, Luxembourg, Nederlandene, Østrig, Finland, Sverige og Det Forenede Kongerige. Man har ikke modtaget rapport fra Grækenland, Irland og Portugal.

Ved udarbejdelse af rapporterne blev medlemsstaterne opfordret til at bruge de harmoniserede overtrædelseskoder i bilag II til direktivet og at forelægge rapporten i overensstemmelse med direktivets bilag III. Ikke alle medlemsstater fulgte dette mønster. Nogle medlemsstater brugte koderne fra checklisten (bilag I til direktivet), andre brugte deres eget grupperingssystem for overtrædelser. Disse oplysninger måtte derfor konverteres til harmoniserede koder. Med hensyn til overtrædelser, der ikke svarede til nogen af de 13 koder, anvendtes kode 14 som "andre overtrædelser".

Der foreligger et resume af rapporterne i bilag II til denne rapport. Det resumerende skema indeholder oplysninger om antallet af kontrollerede køretøjer, type overtrædelse samt antal og type sanktioner, idet alle er opdelt geografisk (uafhængigt af, om det kontrollerede køretøj er registreret i den medlemsstat, hvor kontrollen blev udført, eller i en anden medlemsstat eller i et tredjeland). Under sanktionstype klassificerede man tilfælde, hvor yderligere kørsel blev forbudt, til overtrædelserne var fuldt ud afhjulpet som advarsler.

## 6. BEREGNING AF DATA

Medlemsstaterne var i rapporterne forpligtet til at anslå mængden af transport af farligt gods i ton eller i ton-kilometer. Denne oplysning blev anvendt i alle beregningerne. For de medlemsstater, som ikke gav disse oplysninger, anvendte man en andel på 8%<sup>7</sup> af alt transporteret gods til vurdering af mængden af transporteret farligt gods<sup>8</sup>. Endvidere anvendte man i beregningerne en gennemsnitlig tur på 110 kilometer<sup>9</sup> og en gennemsnitlig last af farligt gods på 10 ton<sup>10</sup>.

Antallet af ture blev beregnet på grundlag af disse oplysninger. Dette tal sammenholdes med antallet af kontroller i landet, og man opnår således kontrolhyppigheden, dvs. i form af antal ture pr. kontrolleret køretøj. Dette resumeres i bilag III.

## 7. KONTROLNIVEAUET I MEDLEMSSTATERNE

Et af direktivets mål er forbedring af sikkerhedsniveauet ved at sikre et tilstrækkeligt kontrolniveau. For at kunne skønne denne faktor bedre opdeltede man den beregnede kontrolhyppighed i medlemsstaterne i fire grupper. Dette gør det også nemmere at sammenligne håndhævelsesaktiviteterne i medlemsstaterne. Skemaet indeholdende denne opdeling foreligger i bilag III.

Medlemsstaterne grupperes således:

I **Tyskland, Spanien, Nederlandene, Østrig og Sverige** kontrolleres køretøjer gennemsnitligt mere end en gang for hver 500 ture. Det betyder, at sandsynligheden for kontrol er over **0,2 %** i disse lande.

I **Frankrig, Luxembourg og Finland** kontrolleres køretøjer gennemsnitligt mere end en gang for hver 1000 ture. Dette betyder, at sandsynligheden for kontrol er over **0,1 %** i disse lande.

I **Belgien og Det Forenede Kongerige**<sup>11</sup> kontrolleres køretøjer gennemsnitligt mere end en gang for hver 2000 ture. Dvs., at sandsynligheden for kontrol er over **0,05 %** i disse lande.

I **Danmark og Italien** kontrolleres køretøjer under en gang for hver 4000 ture. Dvs., at sandsynligheden for kontrol er under **0,025 %** i disse lande.

---

<sup>7</sup> Det vides, at transport af farligt gods udgør fra 6 til 10% af den samlede mængde transporterede gods, på grundlag af hvilket man beregnede mængden af transporteret farligt gods. Den valgte gennemsnitlige værdi på 8% giver i realiteten samme resultat for grupperinger af medlemsstater i det følgende kapitel som mindste og største værdi på henholdsvis 6% og 10%.

<sup>8</sup> Oplysninger om al transporteret gods hidrører fra den statistiske lommebog "1999 EU Transport in Figures", som udgives af Eurostat.

<sup>9</sup> Dette er det bekendte gennemsnitlige tal for medlemsstaterne, idet den korteste gennemsnitlige kørsel er på ca. 90 km og den længste gennemsnitlige kørsel på ca. 130 km.

<sup>10</sup> Dette var den gennemsnitlige reelle last for alle kontrollerede køretøjer i en medlemsstat. Hvis man også tager hensyn til, at størstedelen af transport af farligt gods omfatter stoffer i klasse 3, brændbare flydende stoffer, navnlig brændsel, som transporteres i tankbiler med en kapacitet på 10-30 ton, og som normalt tager tilbageturen som tomkørsel, når man til samme gennemsnitlige tal, dvs. 10 ton.

<sup>11</sup> Det Forenede Kongerige angiver, at ca. 1500 kontroller er blevet foretaget ud over tallet i deres rapport, men at UK ikke havde statistikker over disse kontroller. Tallet er derfor ikke blevet inkluderet i beregningen, men Det Forenede Kongeriges gruppering ville ikke have ændret sig, selv om tallet var blevet inkluderet.

På grundlag af disse oplysninger kan man konkludere, at hyppigheden i de lande, hvor der foretages kontrol oftest, er over 10 gange større end i de lande, hvor der foretages mindst kontrol.

For at vurdere, hvorvidt der foreligger ligebehandling, når det drejer sig om kontrol af indenlandske og udenlandske vognmænd, gives der en oversigt over kontrol i den enkelte medlemsstat og andelen af udenlandske køretøjer i bilag IV. Denne andel varierer ganske betydeligt. Da den højeste andel (ca. 40% og derover) af udenlandske køretøjer foregår i transitlande (Belgien, Luxembourg, Nederlandene og Østrig) forekommer andelen stadig rimelig i betragtning af den geografiske beliggenhed. Det kan derfor konkluderes, at der ikke er nogen antydning af, at kontrollen ikke i denne henseende er afbalanceret

## **8. ANDELEN AF TRANSPORTOPERATIONER, DER OVERTRÆDER LOVEN**

Den andel af transportoperationer, der overtræder loven, beregnes med anvendelse af alle overtrædelser (køretøj, fører, dokumentation eller transporteret gods) forbundet med det kontrollerede køretøj og i de fleste tilfælde går man ud fra, at der kun er en overtrædelse pr. køretøj. Da der kan være tale om mere end en overtrædelse pr. køretøj, kan dette medføre et kunstigt højt tal. På den anden side passer denne andel præcist for Belgien og Sverige med et tal der er sammenligneligt med den andel, der er beregnet for de andre medlemsstater. Oplysninger om andelen af overtrædelser foreligger i bilag III.

Afhængigt af land, kunne man konstatere, at fra 10 til over 80 % af de kontrollerede køretøjer har overtrådt loven, hvilket klart viser, at kontrol på vejen er nødvendig og udgør et vigtigt instrument til at forbedre sikkerhed ved transport af farligt gods.

Medlemsstaterne opdeles i fire grupper efter andel af overtrædelser. Medlemsstaterne opdeles således:

I **Spanien** og **Frankrig** konstaterede man, at **10%** af de kontrollerede køretøjer overtrådte loven.

I **Tyskland**, **Italien**, **Luxembourg** og **Det Forenede Kongerige** overtrådte ca. **20%** af de kontrollerede køretøjer loven.

I **Danmark** og **Sverige** overtrådte ca. **30 %** af de kontrollerede køretøjer loven.

I **Belgien**, **Nederlandene**, **Østrig** og **Finland** overtrådte over **40%** af de kontrollerede køretøjer loven.

Ingen korrelation kan konstateres ved sammenligning af hyppigheden (andelen) af kontrol med andelen af overtrædelser. Dette fremgår af diagrammet i bilag V.

## **9. TYPE OVERTRÆDELSE**

Overtrædelsestyperne kategoriseres i henhold til 13 harmoniserede koder i bilag II til direktivet. Herudover anvendtes kode 14 for overskridelser, som ikke svarer til nogen af de 13 definerede kategorier. Følgende 14 koder anvendes:

1. Gods ikke tilladt til transport.
2. Manglende afsendererklæring om, at gods og emballage er godkendt til transport.

3. Køretøjer, hvor der ved kontrollen konstateres udsivning af farlige stoffer på grund af utæt tank eller emballage.
4. Køretøjer, hvor godkendelsescertifikat mangler eller ikke er forskriftsmæssigt.
5. Køretøjer, hvor korrekte orangefarvede skilte mangler eller ikke er forskriftsmæssige.
6. Køretøjer, hvor sikkerhedsanvisninger mangler eller er ukorrekte.
7. Mangelfuldt køretøj eller emballage.
8. Fører mangler forskriftsmæssigt bevis for gennemført kursus i transport af farlige stoffer ad vej.
9. Køretøjer, hvor ildslukker mangler.
10. Køretøjer eller kolli, hvor forskriftsmæssig faremærkning mangler.
11. Køretøjer, hvor transportdokumenter/ledsagedokumenter eller deklarerings af det transporterede farlige gods ikke er forskriftsmæssig.
12. Køretøjer, hvor bilateral aftale/multilateral aftale mangler eller ikke er forskriftsmæssig.
13. Overfyldning af tank.
14. Andre overtrædelser.

Tallene vedrørende overtrædelser er angivet i bilag II og i skemaet i bilag VI.

Det største antal overtrædelser, dvs. overtrædelser, som skrives sig for mere end 5% af overtrædelserne er:

7. Mangelfuldt køretøj eller emballage.
9. Køretøjer, hvor ildslukker mangler.
5. Køretøjer, hvor korrekte orangefarvede skilte mangler eller ikke er forskriftsmæssige.
11. Køretøjer, hvor transportdokumenter/ledsagedokumenter eller deklarerings af det transporterede farlige gods ikke er forskriftsmæssig.
14. Andre overtrædelser.

Hver af disse skrives sig for fra 5 til 43 % af de samlede antal indberettede overskridelser.

De typer overtrædelser, som ikke forekommer i nævneværdig grad, dvs. som udgør under 1% af overtrædelserne er:

2. Manglende afsendererklæring om, at gods og emballage er godkendt til transport.
1. Gods ikke tilladt til transport.

3. Køretøjer, hvor der ved kontrollen konstateres udsivning af farlige stoffer på grund af utæt tank eller emballage.
12. Køretøjer, hvor bilateral aftale/multilateral aftale mangler eller ikke er forskriftsmæssig.
13. Overfyldning af tank.

Det kan på grundlag af disse resultater konkluderes, at ikke alle overtrædelseskoder i bilag II til direktivet er velvalgte, da den største del af overtrædelserne må klassificeres som "andre overtrædelser". Dette er blandt andet forbundet med den omstændighed, at der ikke i overtrædelseskoderne er taget hensyn til mange af punkterne i checklisten i bilag I til direktivet, som anvendes af håndhævelsesmyndighederne. For eksempel angives kun manglende ildslukker i henhold til den harmoniserede kode ved kontrol af køretøjets og førerens udstyr og alle andre fejl, må derfor klassificeres som "andre overtrædelser". Nogle overtrædelser af koderne forekommer tilsyneladende slet ikke, f.eks. overfyldning af tank. Man bør derfor overveje at ændre bilag I og bilag II til direktivet.

## **10. TYPE SANKTIONER**

Medlemsstaterne anvender fire forskellige slags sanktioner, dvs. advarsel, bøde, retsforfølgelse og fængselsstraf.

De hyppigst anvendte sanktioner pålægges direkte af håndhævelsesmyndighederne. De omfatter mundtlig og skriftlig advarsel, som eventuelt ledsages af forbud mod at fortsætte kørslen, til overtrædelserne er blevet afhjulpet, og en bøde.

Retsforfølgelse kan medføre frifindelse, en bøde og slutresultatet er i nogle tilfælde fængselsstraf.

Bøde er den mest anvendte sanktion og repræsenterer ca. 70% af alle sanktioner. Derefter kommer advarsler med eller uden krav om afhjælpning, som anvendes i en fjerdedel af tilfældene. Retsforfølgelse er blevet rapporteret for lidt under 5% af tilfældene, mens fængselsstraf forekommer meget sjældent, ca. en gang pr. to tusind. Dette fremgår af tabellen i artikel 2 og skemaet i bilag VII.

Statistikker over sanktioner viser, at de fleste overtrædelser ikke er for alvorlige, da retsforfølgelse og navnlig fængselsstraffe er sjældne, men ca. 70% er tilstrækkeligt alvorlige til, at der skal betales bøde.

## **11. KONKLUSIONER**

De fleste af medlemsstaterne udførte kontrol ved vejsiden om transport af farligt gods i 1997 og 1998. Denne kontrol har vist sig at være meget gavnlige af flere grunde.

Når der udføres kontrol betyder det, at de virksomheder, der beskæftiger sig med transport af farligt gods, fra begyndelsen er mere indstillet på at overholde bestemmelserne. For at denne kontrol kan være afskrækkende må der selvfølgelig være tilstrækkelig megen kontrol.

At kontrollen er berettiget fremgår klart af det antal køretøjer, for hvilke man ved kontrol konstaterede overtrædelser. Man kunne for mellem 10 og 80 % af de kontrollerede køretøjer (i henhold til medlemsstaterne) konstatere overtrædelser, med et EU-gennemsnit på ca. 20%. Dette viser klart, at kontrolhyppigheden med fordel kan øges i nogle lande, selvom der ikke

kan konstateres nogen direkte sammenhæng mellem kontrollhyppigheden og antallet af overtrædelser.

Antallet af enkeltkontroller pr. 1000 køretøjer varierer betydeligt medlemsstaterne imellem. Nogle medlemsstater udførte desværre ingen kontrol i perioden 1997-1998 (eller har i hvert fald ikke indsendt en rapport om kontrol til Kommissionen). I de mest aktive medlemsstater foretages ca. 10 gange oftere kontrol end i de mindst aktive medlemsstater. I de fleste medlemsstater kontrolleres mindst et køretøj pr. 1000 køretøjer. Et sådant kontrolniveau er tilsyneladende tilfredsstillende både med henblik på at forbedre sikkerheden ved transport af farligt gods og med henblik på at sikre en mere harmoniseret praksis i hele Den Europæiske Union.

I halvdelen af landene kunne man konstatere, at over 30% af de kontrollerede køretøjer overtrådte lovgivningen, hvilket er et påfaldende højt tal. De hyppigste overtrædelser er mangelfuldt køretøj eller emballage, manglende ildslukker, manglende orangefarvede skilte, som viser at køretøjet transporterer farligt gods, manglende transportdokumenter vedrørende transport af farligt gods og forskellige ikke-klassificerede overtrædelser. På den anden side er der overtrædelser, som næsten aldrig forekommer, f.eks. manglende afsendelseserklæring, transport af ikke-tilladt gods, udsivning og anvendelse af køretøjer, der ikke er omfattet af bilaterale eller multilaterale aftaler. Der blev kun rapporteret et tilfælde i EU om overfyldning af tank.

Mange overtrædelser blev klassificeret under "andre" på grund af manglende overensstemmelse mellem den checkliste, håndhævelsesmyndighederne brugte, og de harmoniserede koder. Dette kunne berettige en eventuel ændring af begge lister. For bedre at harmonisere kontrol ved vejsiden om transport af farligt gods i Den Europæiske Union har Kommissionen til hensigt at undersøge muligheden for at ændre bilag I og II til direktiv 95/50/EF. Dette kan mest hensigtsmæssigt gøre i samarbejde med medlemsstaterne efter vedtagelse af forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 95/50/EF, som indfører et forskriftsudvalg til tilpasning af disse bilag til de tekniske fremskridt.

Den mest anvendte sanktion var en bøde efterfulgt af en advarsel, som evt. blev suppleret med et forbud mod at fortsætte kørslen, medmindre overtrædelser blev afhjulpet.

Kommissionen ønsker på grundlag af denne rapport at understrege, at kontrol ved vejsiden er et effektivt instrument til at afdække problemer forbundet med sikkerhed ved transport af farligt gods og indirekte til at forbedre den, og Kommissionen anbefaler derfor, at medlemsstaterne bør udføre kontrol på et niveau, der svarer til, at et køretøj gennemsnitligt kontrolleres mindst en gang for hver 1000 kørsel. Kommissionen ønsker også at gøre medlemsstaterne opmærksom på, at de harmoniserede overtrædelsekoder bør anvendes i rapporterne.

## **BILAG I**

### **MEDLEMSSTATERNES FORANSTALTNING TIL IMPLEMENTERING AF DIREKTIV 95/50/EF**

#### **Belgien 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

Ikrafttrædelse: 1.1.1999.

#### **Danmark 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. OBEK

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

Ikrafttrædelse: 1.1.1997.

#### **Tyskland 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

Ikrafttrædelse: 1.9.1997.

#### **Grækenland GR**

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

Ikrafttrædelse: 11.10.1999.

#### **Spanien 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)

Ikrafttrædelse: 1.1.1997.

## Frankrig **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

Ikrafttrædelse: 4.12.1997 (Lovgivning om emnet fandtes allerede før denne dato).

## Irland **IRL**

The Carriage of Dangerous Goods by Road Act, 1998, Number 43 of 1998. Dette er blot det første skridt. Direktivet er endnu ikke blevet implementeret.

## Italien **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

Ikrafttrædelse: 1.1.1997.

## Luxembourg **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

Ikrafttrædelse: 1.1.1997.

## Nederlandene **NL**

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

Ikrafttrædelse: 1.1.1997.

## Østrig **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

Ikrafttrædelse: 1.9.1998.

## Portugal **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

Ikraftträdelse: 5.5.1997.

#### Finland **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

Ikraftträdelse: 1.1.1997.

#### Sverige **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

Ikraftträdelse: 1.1.1997.

#### Det Forenede Kongerige **UK**

Health and Safety at Work etc. Act 1974

Ikraftträdelse: 1.1.1997 hvad angår direktiv 95/50/EC.

## **BILAG II**

### RESUME VEDRØRENDE KONTROL, OVERTRÆDELSER OG SANKTIONER I DEN EUROPÆISKE UNION

Registreringsland:	Kontrolland	Andre EU-lande	Ikke-EU	Ukendt	I alt	
Antal kontrollerede køretøjer	282577	66032	32048	4594	385251	
Antal overtrædelser	34833	11086	6407	30691	83017	
<b>Type overtrædelse</b>						%
1. Gods ikke tilladt	40	15	11	160	226	0,3%
2. Manglende afsendererklæring	81	49	8	445	583	0,7%
3. Udsivning	26	6	1	243	276	0,3%
4. Manglende godkendelsescertifikat	952	491	316	1045	2804	3,4%
5. Ingen orange farvede skilte	4459	1509	777	2907	9652	11,6%
6. Ingen sikkerhedsanvisninger	416	127	57	1907	2507	3,0%
7. Mangelfuldt køretøj eller emballage	626	119	103	2875	3723	4,5%
8. Manglende forskriftsmæssigt bevis	781	243	196	1212	2432	2,9%
9. Manglende ildslukker	603	133	42	4371	5149	6,2%
10. Manglende faremærkning	263	93	73	2591	3020	3,6%
11. Manglende transportdokumenter	7237	1723	953	6350	16263	19,6%
12. Ikke dækket af aftale	14	0	0	100	114	0,1%
13. Overfyldning af tank	0	1	0	0	1	0,0%
14. Andet	19217	6521	3870	6405	36013	43,4%
<b>I alt</b>	34833	11086	6407	30691	83017	100,0%
<b>Type sanktion</b>						
Advarsel	6292	2048	1109	3701	13150	25,5%
Bøde	21011	5916	3589	5381	35897	69,7%
Retsforfølgelse	1732	351	214	17	2314	4,5%
Fængselsstraf	-	-	-	30	30	0,1%
Ukendt	79	10	-	-	89	0,2%
<b>I alt</b>	29114	8325	4912	9129	51480	100,0%

### **BILAG III**

#### KONTROLNIVEAU OG ANDEL AF OVERTRÆDELSER

	Antal kontrollerede køretøjer: et køretøj pr.	Afrundet værdi for kontrollerede køretøjer: et køretøj pr.	Antal køretøjer kontrolleret pr. 10 000 ture	Andel køretøjer med overtrædelser
Belgien	1879	2000	5	55%
Danmark	4563	4000	3	28%
Tyskland	171	500	20	18%
Grækenland	-	-	-	-
Spanien	269	500	20	12%
Frankrig	882	1000	10	10%
Irland	-	-	-	-
Italien	8386	4000	3	24%
Luxembourg	565	1000	10	22%
Nederlandene	380	500	20	37%
Østrig	194	500	20	83%
Portugal	-	-	-	-
Finland	577	1000	10	50%
Sverige	188	500	20	30%
Det Forenede Kongerige	1476	2000	5	22%
Gennemsnit	1628			33%
Vægtet gennemsnit	220			22%

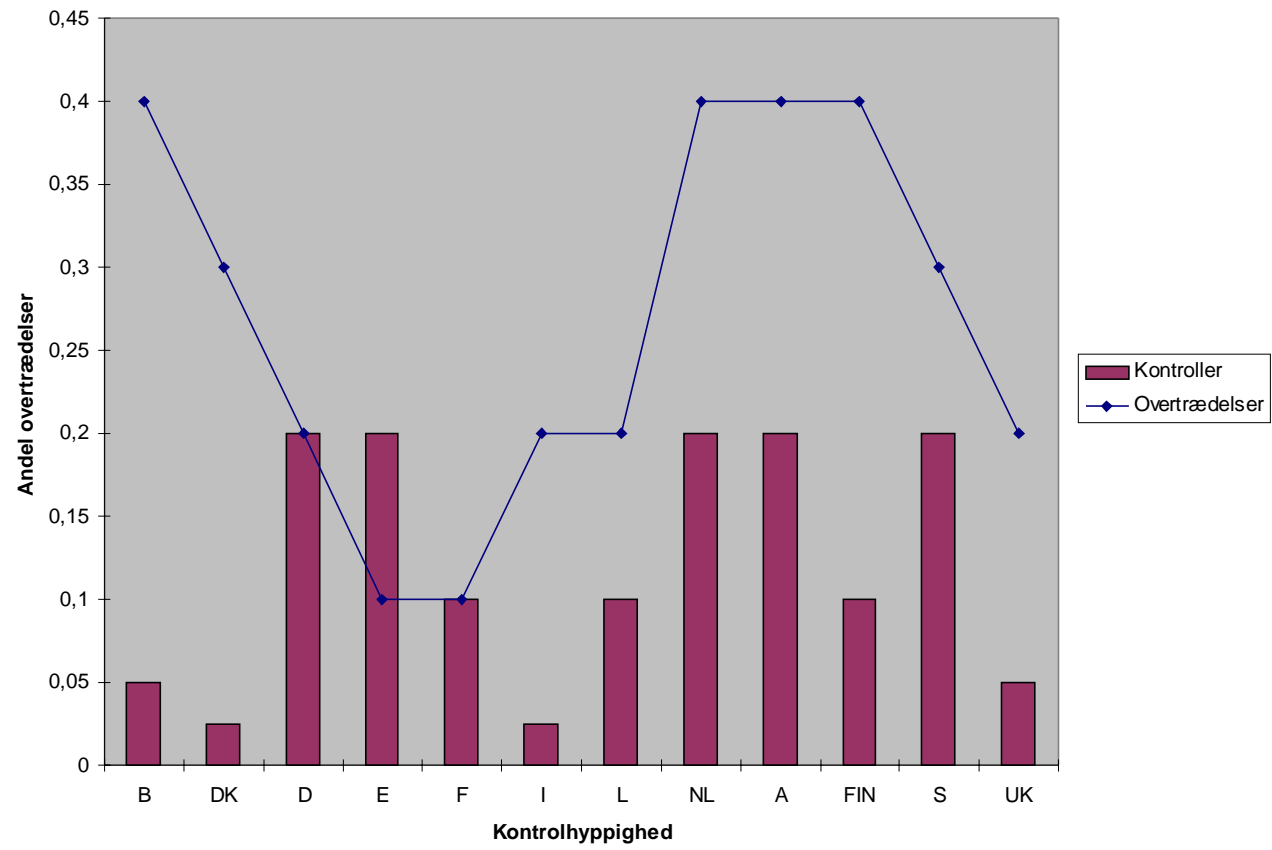
## **BILAG IV**

### ANTAL KONTROLLER OG ANDEL AF UDENLANDSKE, KONTROLLEREDE KØRETØJER

Medlemsstat	Køretøjernes registreringssted				Samlet antal	Andel udenlandske køretøjer
	Kontrol-land	Andet EU-land	Ikke-EU-land	Ukendt		
Belgien	1402	709	10	666	2787	50%
Danmark	478	47	1		526	9%
Tyskland	175986	53142	27163		256291	31%
Grækenland	-	-	-	-	-	-
Spanien	45317	5959	661		51937	13%
Frankrig	15633			3928	19561	20%
Irland	-	-	-	-	-	-
Italien	1763	28	6		1797	2%
Luxembourg	188	301	0		489	62%
Nederlandene	3508	1988	291		5787	39%
Østrig	6282	2258	3220		11760	47%
Portugal	-	-	-	-	-	-
Finland	2994	135	196		3325	10%
Sverige	14205	1273	486		15964	11%
Det Forenede Kongerige	14821	192	14		15027	1%
Samlet antal	282577	66032	32048	4594	385251	27%

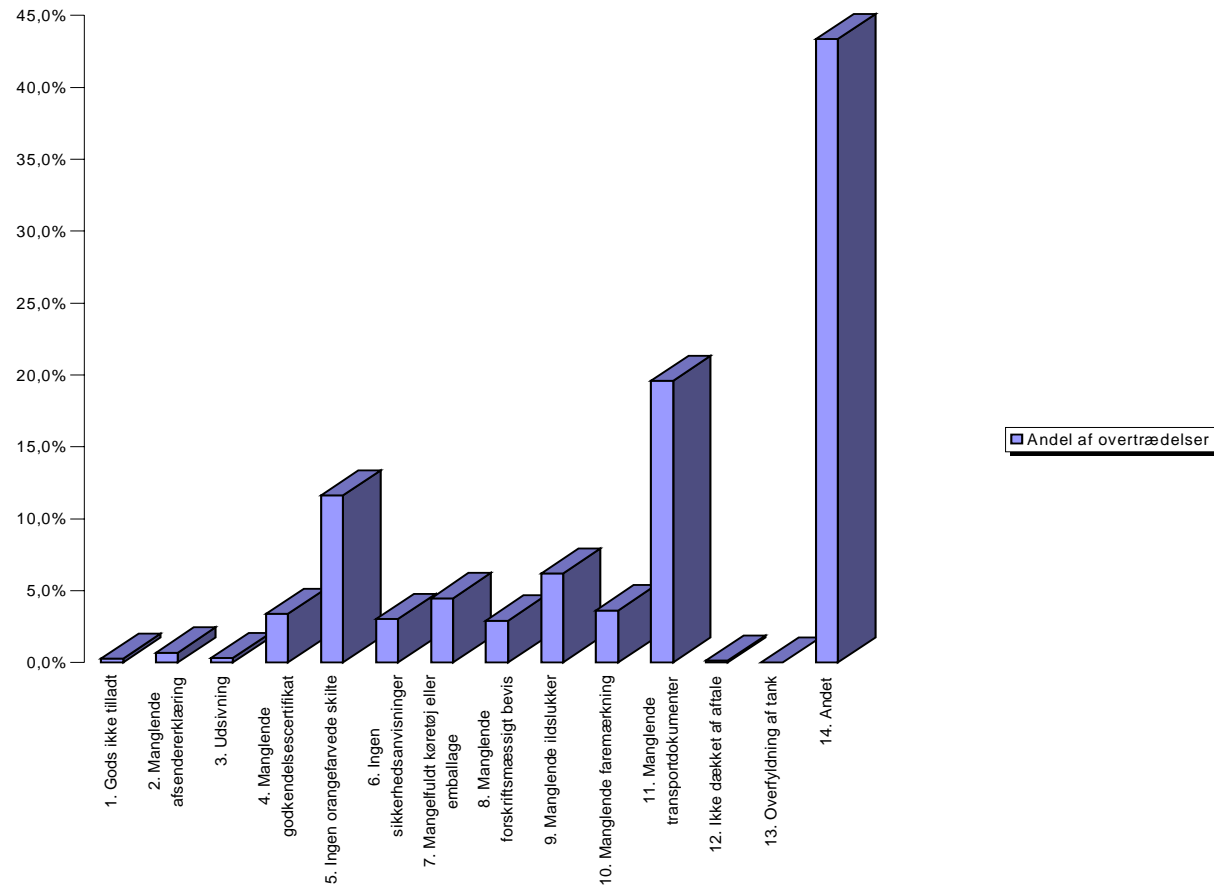
## BILAG V

### KONTROLLER I FORHOLD TIL OVERTRÆDELSER



## BILAG VI

### OVERTRÆDELSER EFTER TYPE



## BILAG VII

### SANKTIONER EFTER TYPE

