



Bruxelles, den 25.11.2013
COM(2013) 815 final

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

BERETNING 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

1.	Indledning	5
2.	Relateret EU-lovgivning	5
3.	Anvendelse af direktiv 95/50/EF	6
4.	Rapporter fra EU-medlemsstaterne og Norge.....	6
5.	Henstilling om rapportering af kontrol vedrørende transport af farligt gods ad vej	7
6.	Beregning af data	7
7.	Kontrollernes udvikling og resultater.....	8
8.	Sammenligning af data.....	8
8.1.	Kontrolhyppighed	9
8.2.	Opdeling af kontroller efter oprindelsessted	9
8.3.	Andel af ikkeoverensstemmende transportenheder	9
8.4.	Opdeling af ikkeoverensstemmende transportenheder efter oprindelsessted	9
8.5.	Hyppighed af tilbageholdelse af transportenheder.....	9
8.6.	Opdeling efter risikokategori	10
8.7.	Sanktionstyper.....	10
9.	Konklusioner	10
	Bilag I – Udvikling i antallet af kontroller, konstaterede ikkeoverensstemmelser og kategori I-overtrædelser	12
	Bilag II – Kontrolhyppighed pr. mio. ton/km	15
	Bilag III – Opdeling af kontroller efter oprindelsessted	16
	Bilag IV – Andel af transportenheder, som ikke er i overensstemmelse med bestemmelserne	17
	Bilag V – Opdeling af transportenheder, som ikke er i overensstemmelse med bestemmelserne, efter oprindelsessted	18
	Bilag VI – Hyppighed af tilbageholdelse af transportenheder, som ikke er i overensstemmelse med bestemmelserne	19
	Bilag VII – Opdeling efter risikokategori	20

Bilag VIII – Sanktionstyper pr. transportenhed, som ikke er i overensstemmelse med bestemmelserne	21
Bilag IX – Årlig transport af farligt gods ad vej i mio. ton/km.....	22

1. INDLEDNING

Rådets direktiv 95/50/EF om indførelse af ensartede kontrolprocedurer i forbindelse med transport af farligt gods ad vej blev vedtaget den 6. oktober 1995¹, og medlemsstaterne skulle sætte de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme direktivet inden den 1. januar 1997.

Ifølge direktiv 95/50/EF indsender hver medlemsstat for hvert kalenderår en rapport til Kommissionen om direktivets anvendelse senest 12 måneder efter det pågældende års udløb². I direktivet fastsættes det endvidere, at Kommissionen mindst hvert tredje år sender Europa-Parlamentet og Rådet en beretning om medlemsstaternes anvendelse af direktivet³.

Kommissionens beretning bygger på de årlige rapporter fra medlemsstaterne. Dette er den femte beretning om medlemsstaternes anvendelse af Rådets direktiv 95/50/EF, og den omfatter årene 2008-2011. Den første beretning⁴ gjaldt 1997-1998, den anden⁵ gjaldt 1999-2002, den tredje⁶ gjaldt 2003-2005, og den fjerde beretning⁷ gjaldt 2006-2007.

Betingelserne for sikker transport af farligt gods ad vej er ikke defineret i direktiv 95/50/EF, men i relateret EU-lovgivning som beskrevet nedenfor.

2. RELATERET EU-LOVGIVNING

De år, der er omfattet af denne beretning, kan formelt henføres til to forskellige lovgivningskontekster, men det har ingen praktisk betydning for fortolkningen af beretningens resultater.

Indtil den 30. juni 2009 fandt Rådets direktiv 94/55/EF af 21. november 1994 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om transport af farligt gods ad vej⁸ som ændret⁹ anvendelse. Indholdet i bilagene til direktiv 94/55/EF var identisk med bilagene til den europæiske konvention om international transport af farligt gods ad vej (også kendt som ADR)¹⁰.

Direktiv 94/55/EF blev ophævet pr. 1. juli 2009 og erstattet med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/68/EF af 24. september 2008 om indlandstransport af farligt gods¹¹ som ændret¹². Tilgangen i direktiv 2008/68/EF er den samme som i direktiv 94/55/EF, idet de

¹ EFT L 249 af 17.10.1995, s. 35. Ændret ved Kommissionens direktiv 2004/112/EF af 13. december 2004 om tilpasning til den tekniske udvikling af Rådets direktiv 95/50/EF, EUT L 367 af 14.12.2004, s. 23.

² Artikel 9, stk. 1.

³ Artikel 9, stk. 2.

⁴ KOM(2000) 517 endelig af 6.9.2000.

⁵ KOM(2005) 430 endelig af 15.9.2005.

⁶ KOM(2007) 795 endelig af 13.12.2007.

⁷ KOM(2010) 364 endelig af 7.7.2010.

⁸ EFT L 319 af 12.12.1994, s. 7.

⁹ Ændret ved Kommissionens direktiv 2004/111/EF af 9. december 2004 om tilpasning til den tekniske udvikling af Rådets direktiv 94/55/EF, EUT L 365 af 10.12.2004, s. 25.

¹⁰ Den europæiske konvention om international transport af farligt gods ad vej, indgået i Genève den 30. september 1957, som ændret i regi af De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE).

¹¹ EUT L 260 af 30.9.2008, s. 13.

¹² Senest ændret ved Kommissionens direktiv 2012/45/EU af 3. december 2012 om den anden tilpasning af bilagene til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/68/EF om indlandstransport af farligt gods til de videnskabelige og tekniske fremskridt, EUT L 332 af 4.12.2012, s. 18.

tekniske og administrative bestemmelser er identiske med bestemmelserne i bilagene til den internationale konvention for al transport på EU's område.

3. ANVENDELSE AF DIREKTIV 95/50/EF

I tilknytning til direktiv 94/55/EF vedtog Rådet den 6. oktober 1995 direktiv 95/50/EF om indførelse af ensartede kontrolprocedurer i forbindelse med transport af farligt gods ad vej for yderligere at forbedre sikkerhedsniveauet ved transport af farligt gods. Dette direktiv indeholder en harmoniseret tjekliste, der benyttes af medlemsstaterne i forbindelse med denne kontrol, samt retningslinjer for klassificering af overtrædelser. I 2004 blev direktivets bilag ændret¹³, og systemet for klassificering af overtrædelser blev ændret til at omfatte tre risikokategorier gældende fra 2005.

Disse ensartede kontrolprocedurer gælder al vejtransport af farligt gods på en medlemsstats område eller af gods, som kommer til en medlemsstats område fra tredjelande, uden hensyn til transportenhedens indregistreringsland. Direktivet har til formål at sikre, at der tages stikprøver af et repræsentativt udvalg af farligt gods, som transporteres ad vej, og at de samtidig dækker en omfattende del af vejnettet.

Der kan ligeledes aflægges kontrolbesøg i virksomheder i forebyggende øjemed, eller når der ved vejkontrollen er konstateret alvorlige overtrædelser, som bringer sikkerheden i fare¹⁴. Direktiv 95/50/EF indeholder imidlertid ikke noget krav om rapportering af denne kontrol.

4. RAPPORTER FRA EU-MEDLEMSSTATERNE OG NORGE

Ved udarbejdelse af rapporterne opfordres medlemsstaterne til at anvende risikokategorierne i bilag II til direktiv 95/50/EF og til at forelægge rapporten i overensstemmelse med direktivets bilag III. Norge har altid indsendt en årlig rapport, og oplysningerne er også indarbejdet i denne beretning til Europa-Parlamentet og Rådet.

Kroatien tiltrådte EU den 1. juli 2013 og har ikke rapporteret kontroller for den periode, som beretningen dækker. De øvrige medlemsstater og Norge har indsendt deres rapporter stort set rettidigt. Forsinkelserne skyldes de administrative procedurer for indsamling, analyse og indsendelse af oplysningerne til Kommissionen, navnlig når forskellige offentlige myndigheder er involveret i procedurerne. Situationen er blevet væsentlig forbedret efter 2011, og Kommissionen modtog således rapporterne for 2011 senest i februar 2013.

For de første år, der er dækket af denne beretning, blev nogle oplysninger ikke indsendt i det korrekte format. En række medlemsstater anvendte fortsat koderne i de tidligere ophævede bilag til direktiv 95/50/EF. Siden da er der dog sket væsentlige forbedringer.

Kommissionen har modtaget rapporter fra alle medlemsstaterne for hele perioden. En række rapporter er imidlertid ufuldstændige, og der er således huller i tabellerne i denne beretning. Disse huller angives som "#N/A" (foreligger ikke) i tabellerne. Der er et sammendrag af medlemsstaternes rapporter i bilagene til denne beretning.

Ved analyse af oplysningerne i beretningens punkt 7 skal det bemærkes, at indikatoren for manglende overensstemmelse for Spanien frem til 2008 er lav som følge af en fejlfortolkning

¹³ Kommissionens direktiv 2004/112/EF af 13. december 2004 om tilpasning til den tekniske udvikling af Rådets direktiv 95/50/EF, EUT L 367 af 14.12.2004, s. 23.

¹⁴ Sverige har oplyst, at man foretager et stort antal kontroller og revisioner ved terminaler samt på virksomheder og i havne. Nederlandene har oplyst, at man som en yderligere foranstaltning tager ud i transportvirksomhederne og foretager kontroller, revisioner og uddeler oplysningsmateriale. Belgien har oplyst, at sikkerhedsrådgiverne ud over at foretage inspektioner i virksomhederne indsender resultaterne af den foretagne kontrol til de kompetente myndigheder.

af antallet af transportenheder, som ikke er i overensstemmelse med bestemmelserne. Der er blevet rettet op på denne fejlfortolkning i Spaniens efterfølgende rapporter.

Flere medlemsstater har indsendt rapporter, hvor det samlede antal overtrædelser afviger fra det antal transportenheder, der ikke er i overensstemmelse med bestemmelserne. Dette bør ikke være tilfældet, da medlemsstaterne kun skulle angive den alvorligste overtrædelseskategori for hver transportenhed.

5. HENSTILLING OM RAPPORTERING AF KONTROL VEDRØRENDE TRANSPORT AF FARLIGT GODS AD VEJ

I Kommissionens tidligere beretninger blev der konstateret visse systematiske uoverensstemmelser i medlemsstaternes statistiske rapporter. Da en ensartet rapportering er af afgørende betydning for kvaliteten, sammenligneligheden og pålideligheden af Kommissionens beretninger, vedtog Kommissionen i 2011 en henstilling¹⁵ med det formål at forbedre kvaliteten af disse rapporter.

Siden offentliggørelsen af henstillingen er rapporterne blevet væsentlig forbedret, og der er kun blevet konstateret lejlighedsvis mindre uoverensstemmelser.

De fleste af disse uoverensstemmelser vedrører antal overtrædelser efter risikokategori¹⁶. I punkt 1.4 i bilaget til Kommissionens henstilling understreges det, at det kun er den alvorligste overtrædelse, der skal angives, selv om der konstateres flere overtrædelser. Summen af overtrædelser opdelt på risikokategorier skal således være lig med antallet af transportenheder, som ikke opfylder bestemmelserne.

Det kan konstateres, at dette princip endnu ikke anvendes korrekt i alle medlemsstaterne, da der fortsat angives flere overtrædelser pr. transportenhed.

Et andet vigtigt spørgsmål, der blev rejst i henstillingen, var iværksættelsen af sanktioner, når der ved en vejkontrol konstateres en overtrædelse. På grund af de forskellige retlige og administrative systemer kunne nogle medlemsstater ikke spore udfaldet af den juridiske procedure i tilfælde af mistanke om overtrædelser konstateret ved kontrol. I henstillingen foreslås et kompromis, hvor alle medlemsstaterne rapporterer den håndhævende embedsmands afgørelse efter kontrollen på stedet.

6. BEREGNING AF DATA

Medlemsstaterne opfordres til om muligt at give deres skøn over den årlige transport af farligt gods på deres områder i ton eller i ton/km. 13 medlemsstater gav et skøn for 2008. Kun ni af medlemsstaterne gav et sådant skøn for 2011.

For at gøre det muligt at foretage en objektiv sammenligning af medlemsstaterne er mængden af transporteret farligt gods baseret på oplysningerne i Eurostat-databasen¹⁷. Disse oplysninger bruges til at vurdere kontrolhyppigheden i forhold til transportmængden.

Eurostat har ingen statistikker for Malta, da Malta er undtaget fra at anvende Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 70/2012 af 18. januar 2012 om statistisk

¹⁵ Henstilling af 21.2.2011 om rapportering af kontrol vedrørende transport af farligt gods ad vej, KOM(2011) 909 endelig.

¹⁶ Definitionen af risikokategorier og retningslinjerne om overtrædelser, der henhører under disse kategorier, er fastlagt i bilag II til direktiv 95/50/EF som ændret ved direktiv 2004/112/EF.

¹⁷ Eurostat-tabel "DS-073082": Årlig transport af farligt gods ad vej efter type farligt gods, fordelt på aktiviteter.

registrering af vejgodstrafikken¹⁸. Den skønnede mængde af transporteret farligt gods i Malta er baseret på de oplysninger, der er tilsendt af den kompetente maltesiske myndighed.

Statistikkerne fra Eurostat findes i bilag IX til denne beretning.

7. KONTROLLERNE UDVIKLING OG RESULTATER

I bilag I vises udviklingen i antallet af registrerede kontroller i de enkelte medlemsstater, andelen af transportenheder, som ikke er i overensstemmelse med bestemmelserne, og andelen af overtrædelser i risikokategori I.

Sidst i tabellen angives gennemsnittet for EU og statistikkerne for Norge.

Det skal bemærkes, at der mangler data om:

- antal kontroller i 2006 og 2007 i Estland
- andelen af transportenheder med overtrædelser i 2006 i Tyskland, Estland og Spanien og i 2007 i Estland og Spanien
- andelen af overtrædelser i risikokategori I i 2006 i Bulgarien, Tyskland og Portugal.

Indikatoren for andelen af overtrædelser i risikokategori I er af særlig betydning for en korrekt rapportering. Hvis der er blevet angivet mere end én overtrædelse pr. transportenhed, er andelen af kategori I-overtrædelser lavere end den korrekte værdi. For 2006 var dette tilfældet for Frankrig, Nederlandene, Polen og Portugal og for 2007 for Bulgarien, Nederlandene, Polen og Portugal.

Nogle medlemsstater har angivet et mindre samlet antal overtrædelser end antallet af ikkeoverensstemmende transportenheder. Dette er tilfældet for Belgien, Italien, Ungarn, Malta og Sverige. I nogle tilfælde har de retshåndhævende myndigheder kun angivet, at der er blevet konstateret overtrædelser, men ikke givet yderligere oplysninger om overtrædelserne eller sanktionerne. Selv om statistikkerne således er ufuldstændige, har det ingen systematisk indvirkning på analysen. Dette spørgsmål behandles nærmere i punkt 8.6.

8. SAMMENLIGNING AF DATA

Det samlede antal kontroller faldt med 33,8 % i løbet af de fire år fra 252 632 til 167 340 kontroller. Det største årlige fald på 12,6 % skete fra 2010 til 2011. Der er ikke de samme tendenser på nationalt plan, da 11 medlemsstater øgede kontrollen i den pågældende periode. Rumænien, Slovenien og Østrig tegnede sig for den største stigning i antallet af kontroller i rapporteringsperioden, mens Letland, Bulgarien og Ungarn tegnede sig for de største fald.

Målt i absolutte antal kontroller i EU havde Tyskland den største andel i 2011 (34,8 %) efterfulgt af Spanien (11,8 %) og Polen (9,8 %), mens Estland (0,03 %), Malta og Letland (0,05 %) havde den laveste andel. Selv om denne indikator i høj grad er knyttet til medlemsstatens størrelse, har der været mærkbare ændringer i rapporteringsperioden. I 2008 havde Tyskland den største andel (31,5 %), Spanien den næststørste andel (16,9 %), mens Bulgarien havde den tredjestørste andel (11,1 %). De tre medlemsstater, der foretog færrest kontroller, var Malta (0,03 %), Estland (0,08 %) og Luxembourg (0,09 %) i 2008.

¹⁸ EUT L 32 af 3.2.2012, s. 1.

8.1. Kontrolhyppighed

I bilag II gives et overblik over hyppigheden af vejkontrol i medlemsstaterne i 2010 og 2011. Hyppigheden udtrykkes som antallet i forhold til antallet af kontroller pr. mio. ton/km farligt gods, der er blevet transporteret i de enkelte medlemsstater.

I 2010 lå gennemsnittet i EU på 2,54 kontroller pr. mio. ton/km. I 2011 faldt det til 2,14 kontroller, hvilket er et årligt fald på 15,7 %. Bulgarien havde fortsat en usædvanlig høj kontrolhyppighed i 2010, næsten ni gange højere end gennemsnittet i EU. I 2011 foretog Bulgarien, Østrig og Rumænien ca. 10 kontroller pr. mio. ton/km, hvilket er ca. 4,5 gange højere end gennemsnittet i EU.

8.2. Opdeling af kontroller efter oprindelsessted

I bilag III til denne beretning opdeles kontrollerne efter transportenhedens oprindelsessted.

Denne indikator berøres ikke kun af håndhævelsesmyndighedernes afgørelser, men også af medlemsstatens geografi. På øer er der f.eks. mindre international transit ad vej. Nogle år har Irland, Malta, Cypern og Portugal således ikke kontrolleret transportenheder indregistreret i tredjelande.

Andelen af transportenheder kontrolleret i indregistreringslandet har ligget på omkring 70 % i rapporteringsperioden. Andelen af kontrollerede enheder fra andre EU-lande steg fra 20,5 % til 25,7 % fra 2008 til 2011. Andelen af kontrollerede enheder indregistreret i tredjelande faldt således fra 12,6 % til 4,4 %.

8.3. Andel af ikkeoverensstemmende transportenheder

Andelen af kontrollerede transportenheder med mindst en overtrædelse fremgår af bilag IV.

Andelen af ikkeoverensstemmende enheder steg fra 13,7 % i 2008 til 21,4 % i 2011, og stigningen var navnlig mærkbar i Spanien, Letland, Den Tjekkiske Republik og Nederlandene. Andelen steg imidlertid ikke i 15 medlemsstater.

Andelen af ikkeoverensstemmende transportenheder varierer meget fra medlemsstat til medlemsstat, idet den ligger på næsten 70 % i Malta, mens den ligger på under 5 % i Bulgarien, Cypern, Ungarn, Rumænien og Slovakiet.

8.4. Opdeling af ikkeoverensstemmende transportenheder efter oprindelsessted

Diagrammet i bilag V viser fordelingen af transportenheder, som ikke er i overensstemmelse med bestemmelserne, efter transportenhedens oprindelsessted.

Som understreget ovenfor i punkt 8.2 har medlemsstatens geografi også stor betydning for denne indikator.

8.5. Hyppighed af tilbageholdelse af transportenheder

Diagrammet i bilag VI viser andelen af tilbageholdte køretøjer med rapporterede overtrædelser.

Den tidligere tendens til et fald i andelen af tilbageholdelser fortsatte frem til 2009, hvor 24 % af køretøjer med en overtrædelse blev tilbageholdt. Denne udvikling synes imidlertid at have vendt, og i 2011 var andelen af tilbageholdte køretøjer efter kontrol steget til 27 %.

Den største hyppighed af tilbageholdelse i 2011 blev registreret i Bulgarien (68 %), Irland (54 %) og Rumænien (53 %). I Norge resulterede 57 % af overtrædelserne i tilbageholdelse i 2011.

I Estland, Spanien, Italien, Cypern, Letland, Malta og Slovakiet blev ingen transportenheder tilbageholdt i 2011.

8.6. Opdeling efter risikokategori

Diagrammerne i bilag VII viser fordelingen af overtrædelserne efter alvorlighed. Kun den højeste risikokategori, der blev konstateret ved en kontrol, skulle angives.

Alle medlemsstaterne har angivet mindst en overtrædelseskategori pr. kontrolleret transportenhed. En række medlemsstater angav ikke data for nogen kategorier. I 2011 rapporterede Cypern og Slovakiet ingen overtrædelser i risikokategori I og III. Luxembourg rapporterede ingen overtrædelser i risikokategori I. Letland og Estland rapporterede endvidere ingen overtrædelser i risikokategori III¹⁹.

I forbindelse med kontrollen i EU i 2011 af ca. 44 % af de sager, hvor der blev konstateret overtrædelser, blev den alvorligste overtrædelse klassificeret i risikokategori I. En risikokategori I-overtrædelse indebærer manglende overholdelse af relevante sikkerhedsforskrifter og således høj risiko for dødsfald, alvorlig personskade eller omfattende miljøskader. Disse overtrædelser kræver en umiddelbar korrigerende foranstaltning, f.eks. tilbageholdelse af køretøjet.

De rapporterede alvorligste overtrædelser i risikokategori II udgjorde 30 % af de kontroller, hvor der blev konstateret en overtrædelse. Risikokategori III dækkede de resterende 26 %.

8.7. Sanktionstyper

Diagrammerne i bilag VIII viser de sanktioner, de enkelte medlemsstater har anvendt.

Inden offentliggørelsen af den henstilling, der henvises til i punkt 5 i denne beretning, var der en række grundlæggende problemer forbundet med indsamlingen af disse oplysninger. Efter offentliggørelsen af henstillingen er situationen blevet markant forbedret, og i 2011 undlod Frankrig og Slovakiet som de eneste at indgive sanktionsstatistikker. Slovakiet havde imidlertid rapporteret sanktioner for de tidligere år, men i 2011 blev der kun konstateret en enkelt overtrædelse i forbindelse med kontrollen.

I forbindelse med den kontrol, der blev gennemført i EU i 2011, blev der udstedt 7 892 advarsler, der blev pålagt bøder i 33 179 sager, og 3 527 sager førte til andre sanktioner, herunder retlige og administrative juridiske procedurer. Selv om tre fjerdedele af sanktionerne i EU generelt er bøder, er der store forskelle mellem medlemsstaterne. I Det Forenede Kongerige udstedes der f.eks. ikke bøder på stedet.

I 2011 blev der samlet set anvendt ca. 4 % færre sanktioner end i 2008. Antallet af advarsler steg med 8 % og antallet af bøder med 1 % i perioden, mens antallet af andre sanktioner faldt med 42 %.

9. KONKLUSIONER

Direktiv 95/50/EF har været gennemført i alle medlemsstaternes nationale lovgivning siden den 1. januar 1997. De nærmere bestemmelser om rapportering blev ændret i 2004, og de ændrede rapporteringsbestemmelser trådte i kraft den 14. december 2005. På baggrund af visse systematiske uoverensstemmelser i rapporteringen offentliggjorde Kommissionen en henstilling herom i 2011.

¹⁹ Risikokategori I-overtrædelser indebærer høj risiko for dødsfald, alvorlig personskade eller omfattende miljøskader, der kræver umiddelbare korrigerende foranstaltninger. Risikokategori II-overtrædelser indebærer risiko for personskade eller miljøskader, der kræver korrigerende foranstaltninger senest ved afslutning af den igangværende forsendelse. Risikokategori III-overtrædelser indebærer lav risiko for personskade eller miljøskader. Korrigerende foranstaltninger kan træffes senere hjemme hos transportfirmaet.

Alle medlemsstaterne kontrollerer køretøjer, der transporterer farligt gods, og rapporterer denne kontrol korrekt. I dag er der kun nogle mindre uoverensstemmelser, og Kommissionen sikrer hvert år, at rapporteringen i henhold til direktiv 95/50/EF overholdes og gradvist forbedres. Det kan konkluderes, at direktiv 95/50/EF generelt set anvendes korrekt.

De seneste rapporter viser imidlertid klart, at medlemsstaternes disponible ressourcer til denne kontrol er svindende. Fra 2008 til 2011 faldt antallet af kontroller med 34 %.

Der konstateres oftere overtrædelser ved kontrollen. I 2011 blev der konstateret en overtrædelse eller en mistanke om overtrædelse i forbindelse med transport af farligt gods ved hver femte kontrol. I 2008 var det ved hver syvende kontrol. Der er to mulige årsager til denne udvikling. Kontrollen kan i højere grad være rettet mod at identificere ulovlig transport, eller også overholder transportvirksomhederne generelt ikke bestemmelserne i samme omfang som før.

Kommissionen vil opfordre myndighederne i medlemsstaterne til at indsende oplysninger om den forventede udvikling på kontrolområdet og om faktorer, der påvirker denne udvikling, f.eks. disponible ressourcer og målretning af kontrollen. Kommissionen vil desuden anmode om at få belyst det usædvanlig store antal overtrædelser. 44 % af de konstaterede overtrædelser var af den alvorligste type. Det betød, at ca. 9 600 køretøjer blev tilbageholdt i 2011.

I EU anvendes fælles bestemmelser for transport af farligt gods. Disse bestemmelser anvendes også på samme måde i mange tredjelande. Ved næsten 36 000 af de ca. 170 000 årlige vejkontroller konstateres det imidlertid, at transporten ikke opfylder de obligatoriske sikkerhedskrav. I lyset af den store fare, der er forbundet med transport af disse stoffer og artikler, er en målrettet håndhævelse inden for denne type transport fortsat afgørende.

<<->>

Bilag I
Udvikling i antallet af kontroller, konstaterede ikkeoverensstemmelser og kategori I-overtrædelser

Der findes yderligere oplysninger om denne tabel i beretningens punkt 7.

LAND		2006	2007	2008	2009	2010	2011
BE	Antal kontroller	3 977	4 133	5 178	6 033	5 464	4 188
	% ikkeoverensst.	38,52 %	39,90 %	17,671 %	21,76 %	22,16 %	12,32 %
	% risikokat. I	47,36 %	30,47 %	24,07 %	37,49 %	37,05 %	26,42 %
BG	Antal kontroller	19 206	27 996	28 106	28 455	7 756	6 203
	% ikkeoverensst.	2,49 %	1,24 %	0,71 %	4,85 %	0,81 %	1,00 %
	% risikokat. I	#N/A	34,33 %	34,33 %	27,78 %	57,41 %	55,74 %
CZ	Antal kontroller	6 694	7 691	3 977	3 471	2 816	2 491
	% ikkeoverensst.	5,83 %	5,60 %	5,53 %	6,60 %	11,51 %	11,92 %
	% risikokat. I	26,46 %	17,87 %	21,36 %	25,33 %	17,59 %	55,74 %
DK	Antal kontroller	889	646	755	721	604	646
	% ikkeoverensst.	55,46 %	52,79 %	58,15 %	61,44 %	57,12 %	58,98 %
	% risikokat. I	34,08 %	40,76 %	38,27 %	35,21 %	38,26 %	35,43 %
DE	Antal kontroller	83 760	86 225	79 664	62 085	67 356	58 270
	% ikkeoverensst.	#N/A	20,18 %	22,69 %	23,64 %	21,69 %	27,02 %
	% risikokat. I	#N/A	47,00 %	48,14 %	45,23 %	49,96 %	49,55 %
EE	Antal kontroller	#N/A	#N/A	117	152	154	44
	% ikkeoverensst.	#N/A	#N/A	46,15 %	39,47 %	50,00 %	25,00 %
	% risikokat. I	20,41 %	37,50 %	25,93 %	30,00 %	25,97 %	45,45 %
IE	Antal kontroller	630	731	783	892	751	674
	% ikkeoverensst.	32,54 %	44,60 %	38,19 %	28,36 %	26,23 %	24,93 %
	% risikokat. I	34,15 %	24,54 %	13,71 %	25,20 %	33,33 %	12,64 %
EL	Antal kontroller	614	456	1 202	413	1 094	650
	% ikkeoverensst.	13,36 %	16,89 %	3,83 %	10,65 %	3,93 %	5,54 %
	% risikokat. I	52,44 %	64,94 %	69,57 %	61,36 %	55,81 %	30,56 %
ES	Antal kontroller	40 023	42 787	42 771	40 782	36 004	19 707
	% ikkeoverensst.	0,25 %	0,19 %	0,27 %	10,63 %	11,44 %	29,60 %
	% risikokat. I	67,90 %	66,69 %	63,64 %	65,28 %	64,82 %	75,63 %
FR	Antal kontroller	5 566	6 388	6 572	5 788	6 178	6 930
	% ikkeoverensst.	10,28 %	22,70 %	21,67 %	16,48 %	16,48 %	14,68 %
	% risikokat. I	26,60 %	22,07 %	24,30 %	25,05 %	29,08 %	28,32 %
HR	Antal kontroller	Na	Na	Na	Na	Na	Na
	% ikkeoverensst.	Na	Na	Na	Na	Na	Na
	% risikokat. I	Na	Na	Na	Na	Na	Na

Bilag I (fortsat)

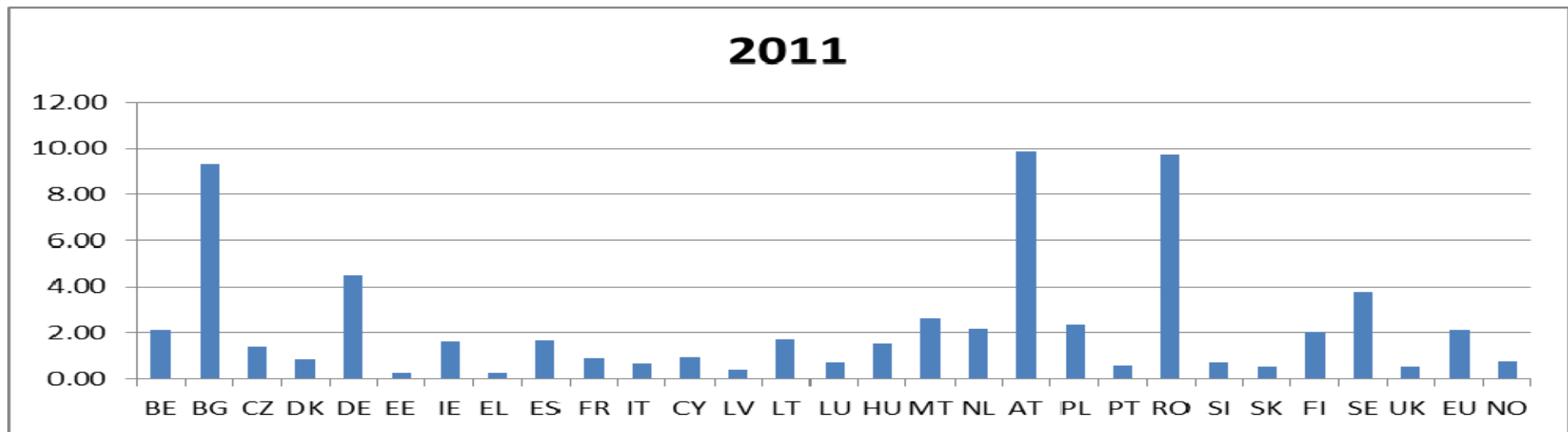
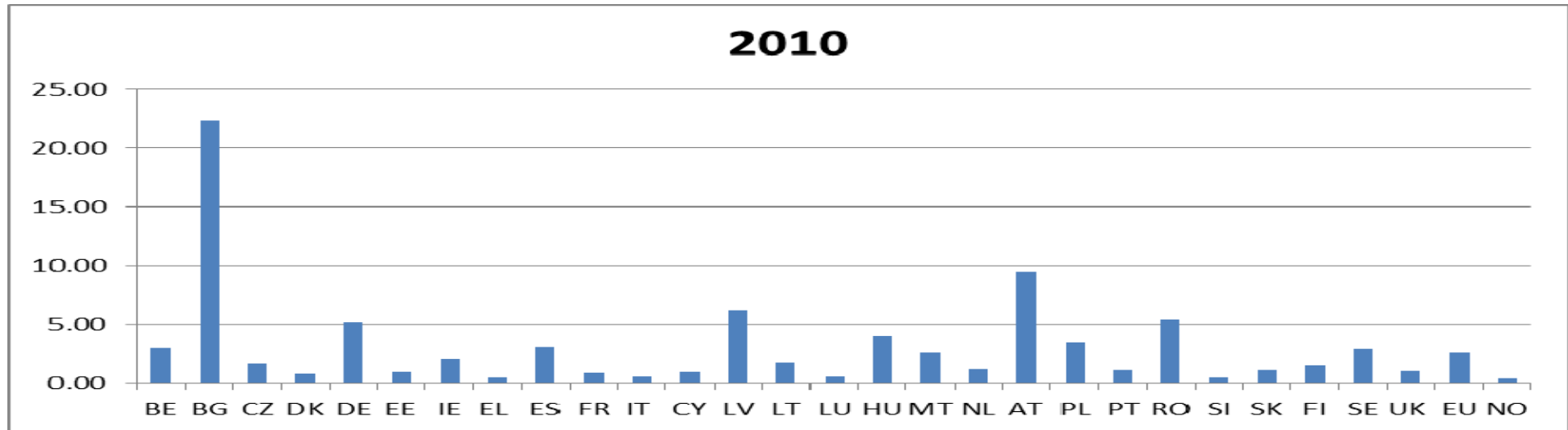
IT	Antal kontroller	4 105	4 515	4 960	5 180	6 253	6 260
	% ikkeoverensst.	32,35 %	34,55 %	16,73 %	16,16 %	13,58 %	11,04 %
	% risikokat. I	72,82 %	69,90 %	17,33 %	15,85 %	14,65 %	14,18 %
CY	Antal kontroller	75	181	224	232	168	188
	% ikkeoverensst.	1,33 %	0,55 %	1,34 %	1,72 %	1,19 %	1,60 %
	% risikokat. I	100,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %
LV	Antal kontroller	823	1 609	1 230	996	703	89
	% ikkeoverensst.	11,42 %	10,19 %	7,15 %	10,14 %	8,25 %	15,73 %
	% risikokat. I	25,53 %	29,27 %	56,82 %	59,41 %	55,17 %	78,57 %
LT	Antal kontroller	311	419	529	487	491	560
	% ikkeoverensst.	29,58 %	16,95 %	17,01 %	18,07 %	21,59 %	6,07 %
	% risikokat. I	23,91 %	15,49 %	6,67 %	15,91 %	16,04 %	7,41 %
LU	Antal kontroller	190	182	210	293	233	341
	% ikkeoverensst.	64,21 %	68,13 %	59,05 %	50,51 %	48,50 %	57,77 %
	% risikokat. I	15,75 %	49,19 %	44,35 %	6,08 %	5,31 %	0,00 %
HU	Antal kontroller	35 555	25 995	27 225	15 613	4 158	1 589
	% ikkeoverensst.	1,63 %	4,30 %	3,49 %	5,72 %	3,42 %	4,85 %
	% risikokat. I	23,10 %	27,03 %	30,77 %	29,56 %	34,18 %	17,74 %
MT	Antal kontroller	33	75	81	76	79	78
	% ikkeoverensst.	51,52 %	76,00 %	54,32 %	67,11 %	63,29 %	69,23 %
	% risikokat. I	23,53 %	34,09 %	25,00 %	21,57 %	42,00 %	24,07 %
NL	Antal kontroller	2 750	7 340	4 820	5 717	4 068	5 480
	% ikkeoverensst.	26,65 %	14,69 %	17,45 %	10,02 %	28,61 %	30,99 %
	% risikokat. I	57,82 %	57,16 %	60,57 %	55,79 %	59,39 %	53,86 %
AT	Antal kontroller	7 089	7 580	6 883	9 824	10 220	11 300
	% ikkeoverensst.	36,49 %	36,00 %	35,70 %	30,99 %	28,72 %	32,50 %
	% risikokat. I	24,62 %	24,55 %	23,40 %	20,70 %	21,87 %	20,40 %
PL	Antal kontroller	15 840	39 057	14 438	19 537	20 324	16 363
	% ikkeoverensst.	11,14 %	2,96 %	7,60 %	6,68 %	5,32 %	6,17 %
	% risikokat. I	27,19 %	15,52 %	14,65 %	19,03 %	23,39 %	27,68 %
PT	Antal kontroller	235	137	425	566	1 065	601
	% ikkeoverensst.	76,17 %	73,72 %	58,35 %	33,75 %	29,67 %	40,72 %
	% risikokat. I	#N/A	42,50 %	50,81 %	41,88 %	41,14 %	41,11 %
RO	Antal kontroller	2 914	4 517	5 257	5 969	7 352	11 525
	% ikkeoverensst.	9,37 %	5,58 %	4,13 %	2,31 %	3,99 %	3,64 %
	% risikokat. I	69,60 %	64,77 %	32,82 %	25,16 %	29,69 %	29,36 %
SI	Antal kontroller	1 621	1 041	291	315	253	601
	% ikkeoverensst.	17,89 %	19,50 %	48,11 %	46,03 %	39,53 %	5,99 %
	% risikokat. I	42,76 %	39,41 %	28,57 %	38,62 %	36,00 %	38,89 %

Bilag I (fortsat)

SK	Antal kontroller	247	300	351	572	561	194
	% ikkeoverensst.	0,00 %	0,67 %	2,28 %	12,41 %	16,40 %	0,52 %
	% risikokat. I	#N/A	0,00 %	75,00 %	4,23 %	4,35 %	0,00 %
FI	Antal kontroller	2 530	3 025	3 353	3 589	3 273	3 100
	% ikkeoverensst.	36,56 %	33,92 %	41,10 %	34,35 %	32,26 %	30,03 %
	% risikokat. I	31,35 %	18,62 %	12,48 %	12,09 %	10,21 %	11,08 %
SE	Antal kontroller	4 182	4 219	4 049	3 733	4 076	4 929
	% ikkeoverensst.	29,60 %	20,27 %	20,87 %	16,98 %	18,84 %	20,15 %
	% risikokat. I	22,08 %	24,04 %	21,42 %	19,24 %	22,01 %	17,15 %
UK	Antal kontroller	4 851	8 221	9 181	7 251	8 427	4 277
	% ikkeoverensst.	13,69 %	30,76 %	36,99 %	41,26 %	22,99 %	38,23 %
	% risikokat. I	19,13 %	30,01 %	29,68 %	17,88 %	19,05 %	16,64 %
EU	Antal kontroller	244 710	28 466	25 2632	228 742	199 881	167 340
	% ikkeoverensst.	12,11 %	14,44 %	13,67 %	15,80 %	16,54 %	21,39 %
	% risikokat. I	40,57 %	41,06 %	40,29 %	37,16 %	42,10 %	44,04 %
NO	Antal kontroller	632	417	712	767	515	617
	% ikkeoverensst.	34,65 %	34,53 %	25,70 %	22,16 %	20,97 %	25,12 %
	% risikokat. I	21,27 %	15,97 %	19,13 %	17,65 %	29,63 %	31,21 %

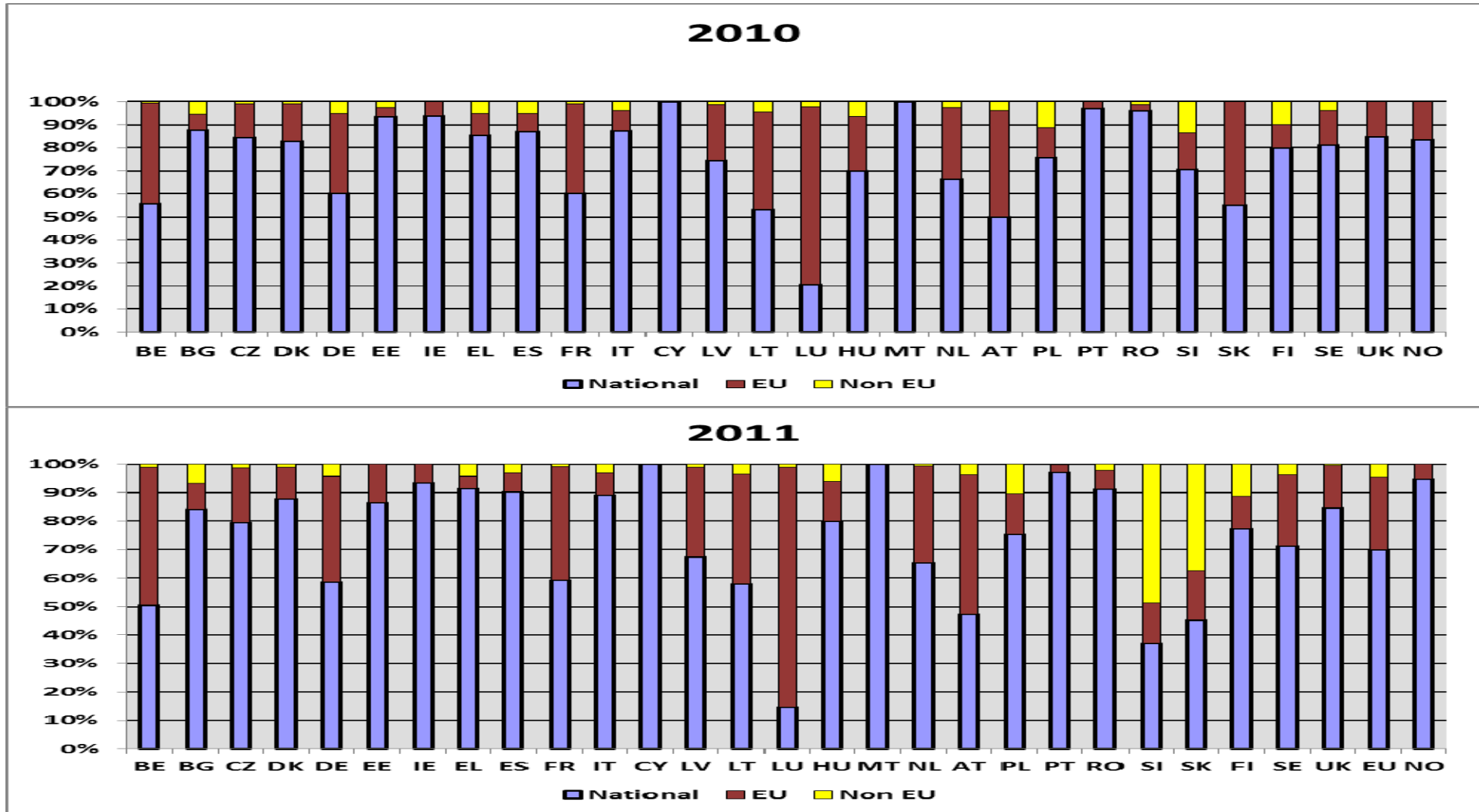
Bilag II
Kontrolhyppighed pr. mio. ton/km

Der findes yderligere oplysninger om dette diagram i beretningens punkt 8.1.



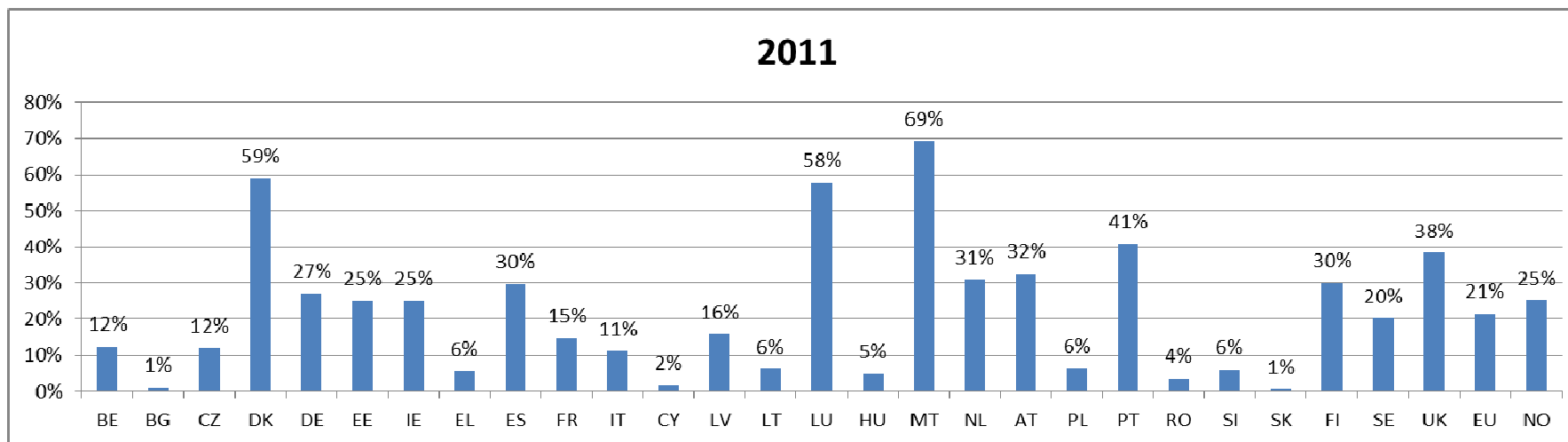
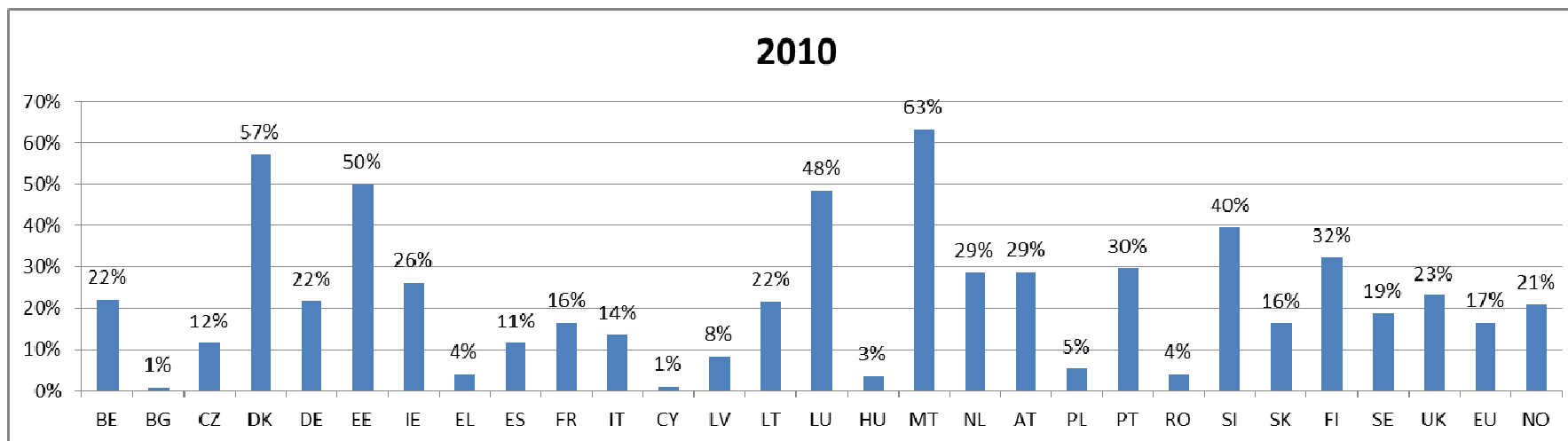
Bilag III
Opdeling af kontroller efter oprindelsessted

Der findes yderligere oplysninger om dette diagram i beretningens punkt 8.2.



Bilag IV
Andel af transportenheder, som ikke er i overensstemmelse med bestemmelserne

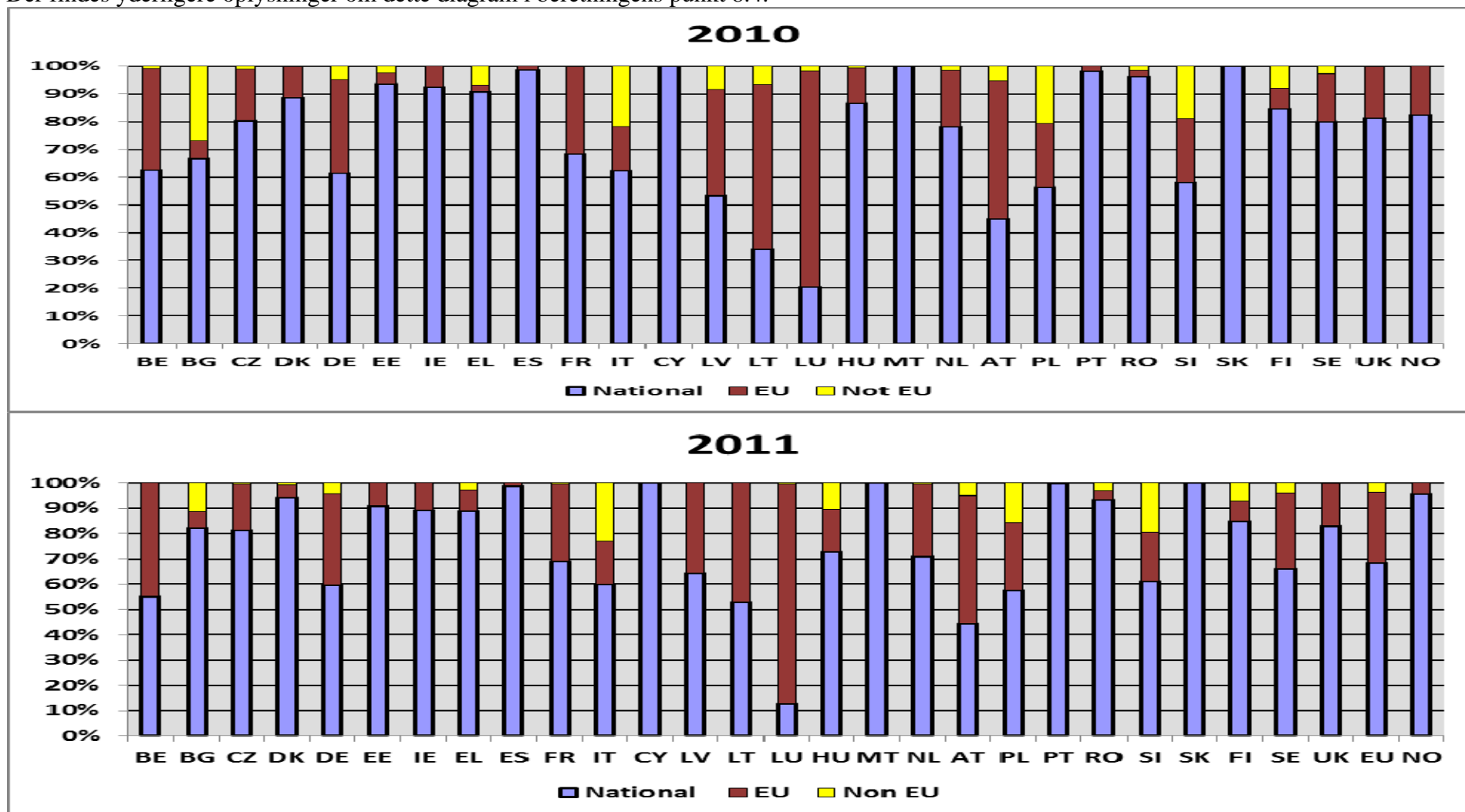
Der findes yderligere oplysninger om dette diagram i beretningens punkt 8.3.



Bilag V

Opdeling af transportenheder, som ikke er i overensstemmelse med bestemmelserne, efter oprindelsessted

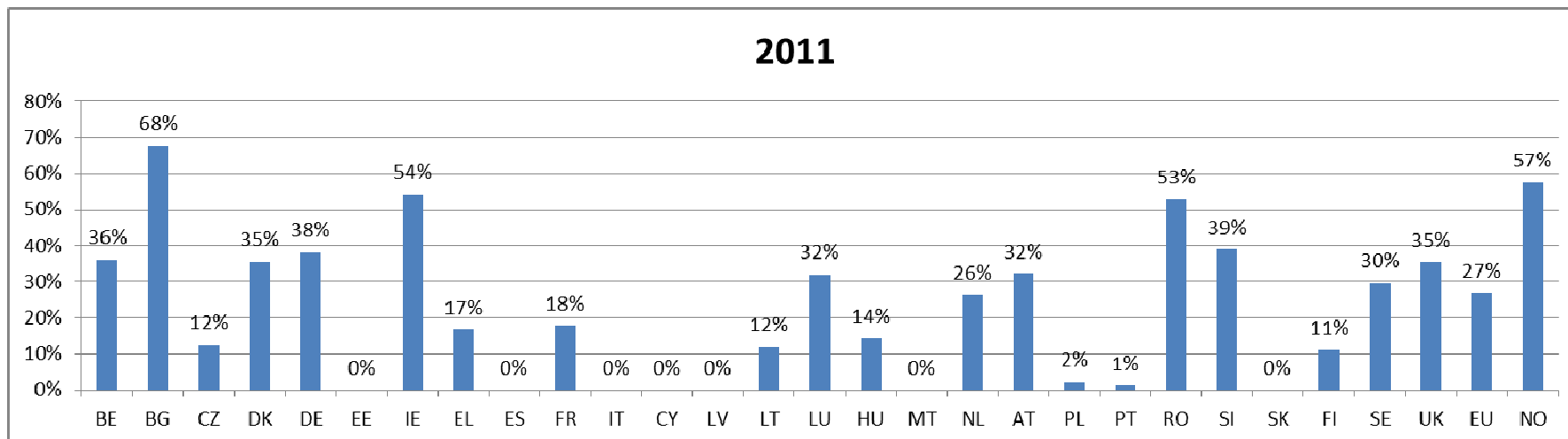
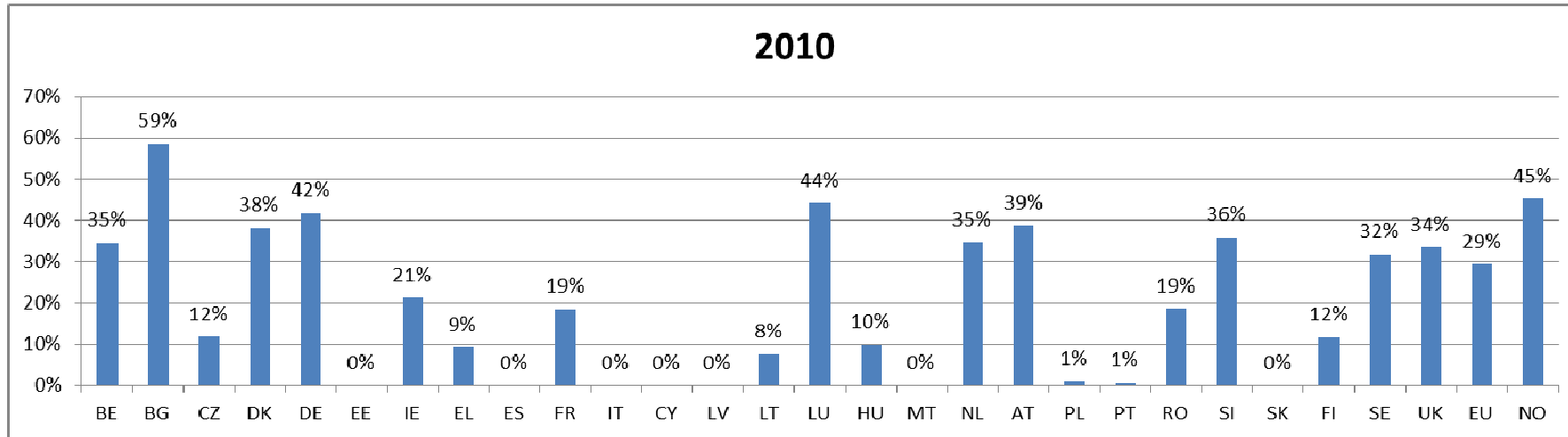
Der findes yderligere oplysninger om dette diagram i beretningens punkt 8.4.



Bilag VI

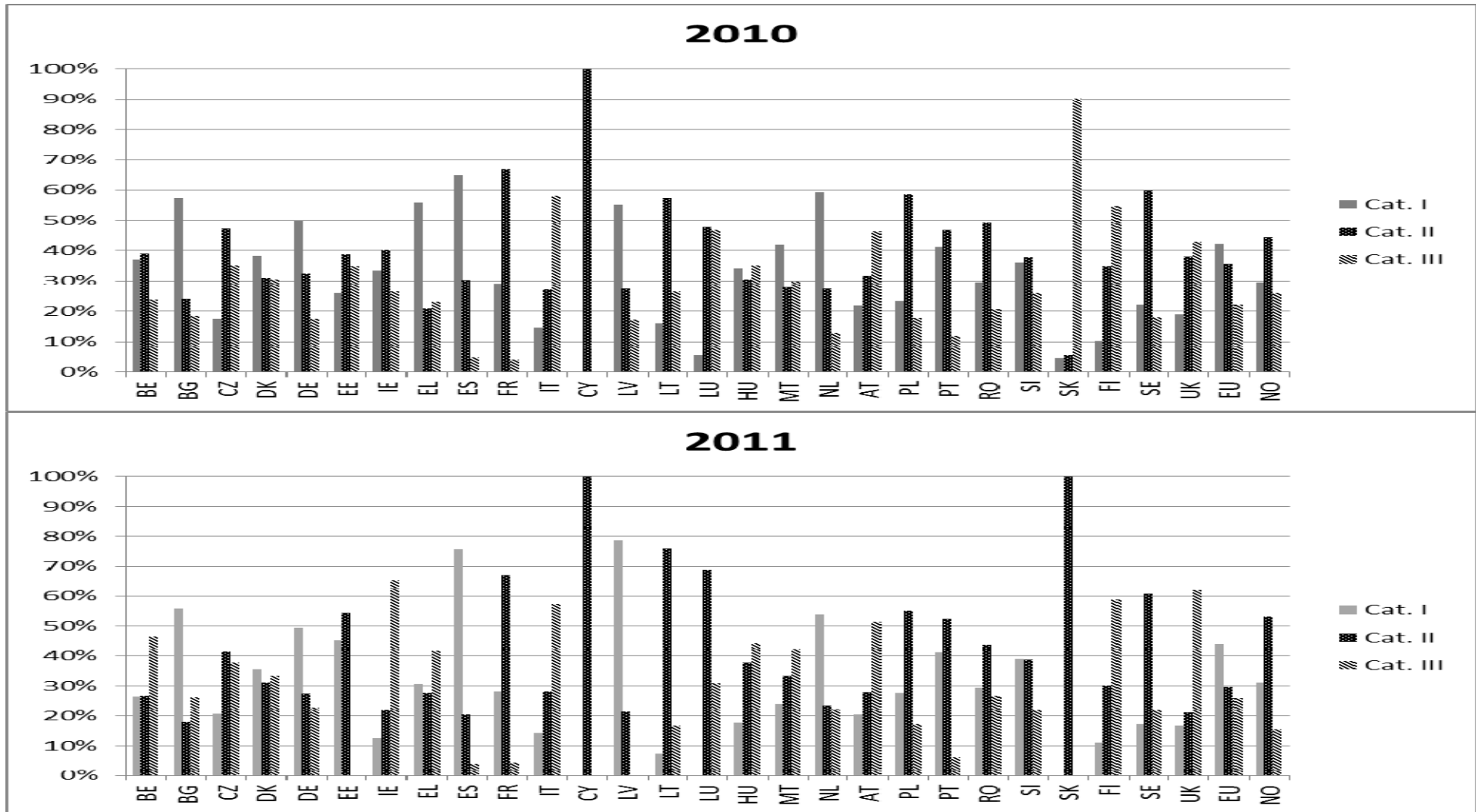
Hyppighed af tilbageholdelse af transportenheder, som ikke er i overensstemmelse med bestemmelserne

Der findes yderligere oplysninger om dette diagram i beretningens punkt 8.5.



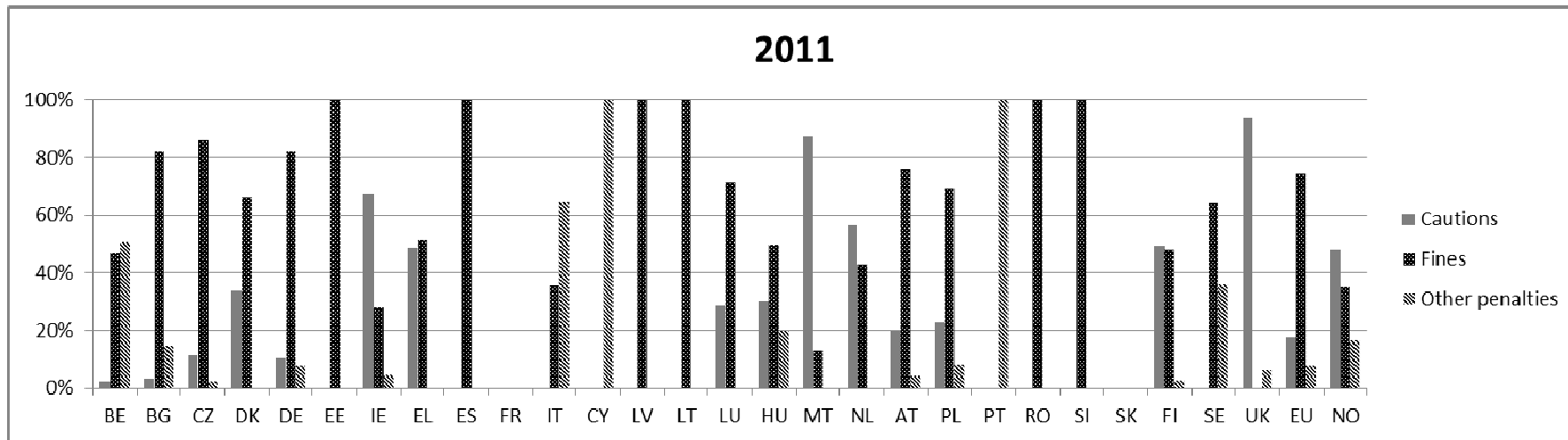
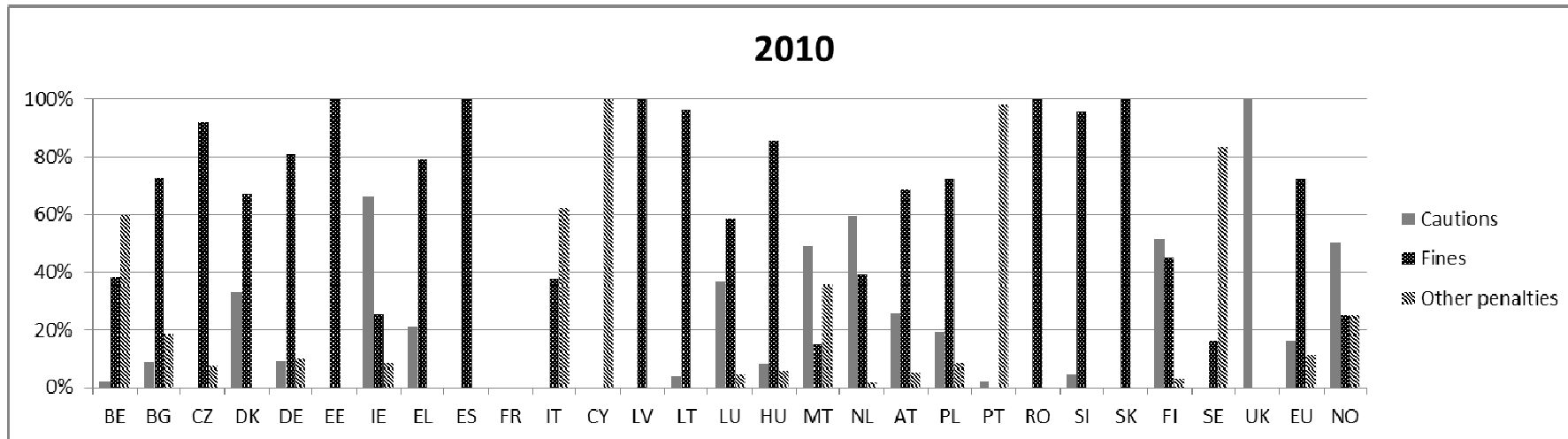
Bilag VII
Opdeling efter risikokategori

Der findes yderligere oplysninger om dette diagram i beretningens punkt 8.6.



Bilag VIII
Sanktionstyper pr. transportenhed, som ikke er i overensstemmelse med bestemmelserne

Der findes yderligere oplysninger om dette diagram i beretningens punkt 8.7.



Bilag IX
Årlig transport af farligt gods ad vej i mio. ton/km

Der findes yderligere oplysninger om denne tabel i beretningens punkt 6.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
EU-27⁽¹⁾	81 855	81 814	84 685	77 688	78 625	78 066
BE	2 203	2 191	1 904	1 832	1 853	1 973
BG	438	491	694	735	347	665
CZ	1 875	1 376	1 140	1 050	1 669	1 787
DK	933	620	1 256	1 015	772	730
DE	13 717	12 834	13 616	12 961	12 853	13 028
EE	193	276	189	82	171	189
IE	1 340	1 291	1 351	530	379	419
EL⁽²⁾	3 085	2 228	3 144	3 283	2 708	2 708
ES	12 700	12 671	12 605	11 253	11 643	11 908
FR	9 456	9 755	9 441	7 755	7 325	7 776
IT	10 777	11 392	11 151	11 270	11 342	9 561
CY	166	224	181	169	184	194
LV	154	162	185	215	114	234
LT	461	461	384	308	283	324
LU	445	468	337	359	413	482
HU	:	1 217	1 348	1 241	1 049	1 032
MT⁽³⁾						
NL	2 390	2 098	2 554	2 408	3 432	2 540
AT	1 122	1 054	1 175	1 082	1 083	1 144
PL	3 267	4 708	5 380	5 697	5 880	6 848
PT	2 046	1 979	1 846	1 480	938	1 143
RO	2 559	2 057	1 782	2 250	1 369	1 182
SI	571	631	662	668	607	842
SK	517	562	281	278	498	361
FI	2 317	1 847	1 585	1 640	2 169	1 535
SE	1 743	1 409	1 265	1 162	1 387	1 304
UK⁽²⁾	7 380	7 812	9 229	6 965	8 157	8 157
HR	:	:	668	493	481	533
NO	931	1 454	1 018	976	1 321	778

(1) EU-27: foreløbige data for referenceåret 2011. Ungarn er ikke omfattet i referenceåret 2006.

(2) Grækenland og Det Forenede Kongerige: data fra 2010 anvendt for referenceåret 2011.

(3) Malta: undtagelse i henhold til forordning (EU) nr. 70/2012.

Kilde: Eurostat (onlinedatakode: road_go_ta_dg)