



Bruxelles, 26.2.2020  
COM(2020) 69 final

**RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU**

**REFERITOR LA APLICAREA DE CĂTRE STATELE MEMBRE A DIRECTIVEI  
95/50/CE A CONSILIULUI PRIVIND PROCEDURILE UNITARE DE CONTROL ÎN  
TRANSPORTUL RUTIER DE MĂRFURI PERICULOASE**

## CUPRINS

### RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU REFERITOR LA APLICAREA DE CĂTRE STATELE MEMBRE A DIRECTIVEI 95/50/CE A CONSILIULUI PRIVIND PROCEDURILE UNITARE DE CONTROL ÎN TRANSPORTUL RUTIER DE MĂRFURI PERICULOASE

|      |                                                                                   |   |
|------|-----------------------------------------------------------------------------------|---|
| 1.   | Introducere .....                                                                 | 2 |
| 2.   | Rapoarte din partea statelor membre ale UE și a Norvegiei .....                   | 3 |
| 3.   | Calcularea datelor.....                                                           | 4 |
| 4.   | Evoluția controalelor și rezultatele acestora .....                               | 4 |
| 5.   | Compararea datelor .....                                                          | 5 |
| 5.1. | Frecvența controalelor.....                                                       | 6 |
| 5.2. | Defalcarea controalelor în funcție de locul de origine .....                      | 6 |
| 5.3. | Procentul de unități de transport neconforme .....                                | 6 |
| 5.4. | Defalcarea unităților de transport neconforme în funcție de locul de origine..... | 7 |
| 5.5. | Frecvența imobilizării unităților de transport.....                               | 7 |
| 5.6. | Defalcarea în funcție de categoriile de risc .....                                | 7 |
| 5.7. | Tipuri de sancțiuni.....                                                          | 7 |
| 6.   | Concluzii .....                                                                   | 8 |

## 1. INTRODUCERE

Directiva 95/50/CE a Consiliului privind procedurile unitare de control în transportul rutier de mărfuri periculoase a fost adoptată la 6 octombrie 1995. Ea prevede că statele membre trebuie să se asigure că un segment reprezentativ al transporturilor rutiere de mărfuri periculoase face obiectul unor controale specifice, iar condițiile de siguranță ale acestora respectă legislația relevantă. Pentru efectuarea controalelor prevăzute în directivă, statele membre trebuie să utilizeze fișa de control din anexa I la directivă și să facă trimitere la clasificarea categoriilor de risc în ceea ce privește eventualele încălcări detectate, astfel cum este stabilită în anexa II.

Directiva 95/50/CE prevede că fiecare stat membru trebuie să transmită Comisiei un raport cu privire la aplicarea directivei pentru fiecare an calendaristic, în termen de cel mult 12 luni de la sfârșitul anului respectiv<sup>1</sup>. De asemenea, directiva prevede că, cel puțin o dată la trei ani, Comisia transmite Parlamentului European și Consiliului un raport privind aplicarea directivei de către statele membre<sup>2</sup>.

Raportul Comisiei se bazează pe rapoartele anuale primite din partea statelor membre. Prezentul document este cel de al șaptelea raport privind aplicarea Directivei 95/50/CE a Consiliului în statele membre și se referă la perioada 2015-2017. Primul raport<sup>3</sup> a acoperit perioada 1997-1998, cel de al doilea raport<sup>4</sup> perioada 1999-2002, cel de al treilea raport<sup>5</sup> perioada 2003-2005, cel de al patrulea raport<sup>6</sup> perioada 2006-2007, cel de al cincilea raport<sup>7</sup> perioada 2008-2011, iar cel de al șaselea raport<sup>8</sup> perioada 2012-2014.

Până la 30 iunie 2009, condițiile necesare pentru a garanta siguranța transportului rutier al mărfurilor periculoase erau definite în Directiva 94/55/CE a Consiliului<sup>9</sup>, cu modificările ulterioare. Începând de la 1 iulie 2009, aceasta a fost abrogată și înlocuită de Directiva 2008/68/CE<sup>10</sup>, cu modificările ulterioare.

Directiva 2008/68/CE continuă abordarea Directivei 94/55/CE în ceea ce privește aplicarea dispozițiilor tehnice și administrative identice celor anexate la *Acordul european referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase – ADR*<sup>11</sup>, făcându-le obligatorii pentru toate transporturile naționale și internaționale de pe teritoriul UE. Deoarece ADR nu conține dispoziții specifice pentru punerea sa în aplicare, acestea au fost stabilite în Directiva 95/50/CE.

Această directivă conține o fișă de control armonizată care trebuie utilizată de statele membre la efectuarea acestor controale, precum și orientări privind clasificarea încălcărilor. În 2004,

---

<sup>1</sup> Articolul 9 alineatul (1) din directivă.

<sup>2</sup> Articolul 9 alineatul (2) din directivă.

<sup>3</sup> COM(2000) 517 final, 6.9.2000.

<sup>4</sup> COM(2005) 430 final, 15.9.2005.

<sup>5</sup> COM(2007) 795 final, 13.12.2007.

<sup>6</sup> COM(2010) 364 final, 7.7.2010.

<sup>7</sup> COM(2013) 815 final, 25.11.2013.

<sup>8</sup> COM(2017) 112 final, 6.3.2017.

<sup>9</sup> Directiva 94/55/CE a Consiliului din 21 noiembrie 1994 de apropiere a legislațiilor statelor membre privind transportul rutier de mărfuri periculoase (JO L 319, 12.12.1994, p. 7).

<sup>10</sup> Directiva 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 septembrie 2008 privind transportul interior de mărfuri periculoase (JO L 260, 30.9.2008, p. 13).

<sup>11</sup> Acordul european referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase, încheiat la Geneva la 30 septembrie 1957, sub auspiciile Comisiei Economice pentru Europa a Națiunilor Unite (CEE-ONU), cu modificările ulterioare.

anexele la directivă au fost modificate<sup>12</sup>, iar sistemul de clasificare a încălcărilor a fost schimbat pentru a cuprinde trei categorii de risc începând din 2005.

Aceste controale uniforme privesc toate operațiunile de transport rutier al mărfurilor periculoase care sunt efectuate pe teritoriul unui stat membru sau care intră pe teritoriul acestuia din țări terțe, indiferent de țara în care este înmatriculată unitatea de transport. Directiva are scopul de a garanta că un procent semnificativ al expedițiilor de mărfuri periculoase pe cale rutieră face obiectul unor controale prin sondaj, acoperind totodată o parte importantă din rețeaua rutieră.

Ca măsură preventivă sau după înregistrarea în traficul rutier a unor încălcări care periclitează siguranța, se pot efectua, de asemenea, controale la sediile întreprinderilor. Directiva 95/50/CE nu conține însă cerințe de raportare privind aceste controale.

## **2. RAPOARTE DIN PARTEA STATELOR MEMBRE ALE UE ȘI A NORVEGIEI**

La elaborarea rapoartelor, statelor membre li se solicită să utilizeze categoriile de risc din anexa II la Directiva 95/50/CE și să prezinte raportul în conformitate cu anexa III la directivă. Norvegia și-a transmis rapoartele anuale și a solicitat să fie inclusă în raportul Comisiei către Parlamentul European și către Consiliu.

Majoritatea statelor membre și Norvegia și-au prezentat rapoartele la timp, în mare măsură. Unele rapoarte naționale au fost depuse cu întârziere din cauza procedurilor administrative de colectare, de analiză și de transmitere a informațiilor către Comisie, în special atunci când aceste proceduri implică autorități publice diferite. Deși situația s-a îmbunătățit temporar în 2015 comparativ cu situația din trecut, în anii următori nu a fost menținut același ritm, astfel încât Comisia a trebuit să își reitereze solicitarea adresată statelor membre și să le invite să îmbunătățească formatul și coerența datelor care urmează să fie furnizate în viitor.

Comisia a primit rapoarte de la toate statele membre pentru întreaga perioadă, dar, în pofida unor îmbunătățiri majore, nu toate informațiile au fost primite în formatul corect. Mai mult, unele dintre acestea au fost incomplete sau incorect completate, ceea ce a dus la existența unor lacune și rezultate irelevante în tabelele prezentate în raportul de față, marcate prin semnul „#N/A” (date indisponibile). Anexele la prezentul raport conțin o sinteză a contribuțiilor statelor membre.

În rapoartele anterioare ale Comisiei s-a remarcat existența anumitor incoerențe sistematice în rapoartele statistice ale statelor membre. Deoarece o raportare uniformă a statelor membre este esențială pentru calitatea, comparabilitatea și fiabilitatea rapoartelor Comisiei, aceasta a adoptat în 2011 o recomandare<sup>13</sup> prin care urmărea îmbunătățirea calității acestor rapoarte.

După publicarea recomandării, rapoartele s-au îmbunătățit în mod semnificativ, fiind constatate doar unele inconsecvențe ocazionale și minore.

Unele dintre aceste inconsecvențe, care tind să fie tot mai puține, se referă la numărul de încălcări în funcție de categoria de risc<sup>14</sup>. Punctul 1.4 din anexa la Recomandarea Comisiei subliniază că trebuie înregistrate doar cele mai grave încălcări, chiar și în cazul în care se

<sup>12</sup> Directiva 2004/112/CE a Comisiei din 13 decembrie 2004 de adaptare la progresul tehnic a Directivei 95/50/CE a Consiliului (JO L 367, 14.12.2004, p. 23).

<sup>13</sup> Recomandarea Comisiei din 21.2.2011 privind raportarea controalelor efectuate în sectorul transportului rutier de mărfuri periculoase, C(2011)909 final.

<sup>14</sup> Definiția categoriilor de risc și orientările privind încălcările care aparțin acestor categorii sunt prezentate în anexa II la Directiva 95/50/CE a Consiliului, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2004/112/CE.

detectează mai multe încălcări. În consecință, numărul total de încălcări în funcție de categoria de risc ar trebui să fie egal cu numărul unităților de transport neconforme cu dispozițiile.

Se pare că acest principiu nu este încă aplicat corect în fiecare stat membru, deoarece se raportează în continuare mai multe încălcări per unitate de transport.

O altă problemă majoră abordată în recomandare a fost conceptul de sancțiuni impuse în cazul în care se descoperă o încălcare în timpul unui control în trafic. Din cauza diferențelor dintre dispozițiile legale și administrative, unele state membre nu au putut să urmărească rezultatul procedurilor judiciare în urma controalelor care dezvăluiau posibile încălcări. Recomandarea a propus un compromis comun care ar putea fi folosit în toate statele membre, și anume înregistrarea deciziei luate de agentul de control în urma controlului la fața locului. Cu toate acestea, un stat membru (Franța) nu este încă în măsură să raporteze astfel de date.

### **3. CALCULAREA DATELOR**

Statelor membre li se solicită să furnizeze, în măsura posibilului, o estimare a cantității de mărfuri periculoase transportate anual pe propriul teritoriu, în tone sau în tone-kilometri. Pentru 2017, 16 state membre plus Norvegia au furnizat o estimare. Pentru anii precedenți, 2015 și 2016, doar 14 state membre și Norvegia au prezentat cantitatea totală estimată de mărfuri periculoase.

Întrucât nu toate statele membre au putut furniza aceste date, pentru a permite o comparație obiectivă între statele membre, volumul transportului de mărfuri periculoase menționat în prezentul raport se bazează pe informațiile disponibile în baza de date Eurostat<sup>15</sup>. Aceste informații sunt utilizate pentru a estima frecvența controalelor în raport cu volumul de transport, deși directiva nu prevede un număr minim de controale (fie în termeni absoluți, fie în procente) care trebuie efectuate.

Cu toate acestea, pentru Malta nu există statistici Eurostat, deoarece acestei țări i s-a acordat o derogare în ceea ce privește aplicarea Regulamentului (UE) nr. 70/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 ianuarie 2012 privind datele statistice referitoare la transportul rutier de mărfuri. Prin urmare, volumul de transport al mărfurilor periculoase în Malta este estimat pe baza datelor furnizate de autoritatea competentă malteză.

Statisticile Eurostat sunt prezentate în anexa IX la prezentul raport.

### **4. EVOLUȚIA CONTROALELOR ȘI REZULTATELE ACESTORA**

Anexa I prezintă evoluția numărului de controale efectuate de statele membre, procentul unităților de transport care nu sunt conforme cu dispozițiile și procentul încălcărilor din categoria I de risc, adică cea mai gravă categorie de încălcări, unde nerespectarea dispozițiilor ADR creează un risc ridicat de deces, de vătămare corporală gravă sau de daune semnificative pentru mediu, fiind astfel necesare măsuri corective imediate și adecvate, cum ar fi imobilizarea vehiculului.

La sfârșitul tabelului sunt raportate valorile medii pentru Uniunea Europeană și statisticile din Norvegia.

---

<sup>15</sup> Tabelul Eurostat „DS-073082”: Transportul rutier anual de mărfuri periculoase, în funcție de tipul de mărfuri periculoase și în funcție de activitate.

Cantitatea de date colectate permite atât analize detaliate, cât și agregate. Printre considerentele majore care decurg din acestea, pot fi evidențiate următoarele:

- există un anumit dezechilibru între datele raportate pentru numărul de unități de transport controlate și numărul de unități de transport care sunt conforme cu ADR. De exemplu, Grecia a raportat că în 2015 a verificat 324 de unități de transport, dintre care doar una a fost menționată ca prezentând o încălcare din categoria de risc I. Situația părea să se îmbunătățească în 2016, când au fost efectuate 6 290 de controale și au fost raportate 39 de neconformități (adică 0,62 % din numărul total de controale), dar pentru ultimul an al perioadei de raportare, 2017, numărul de neconformități, și anume 42, a rămas foarte scăzut comparativ cu numărul total de controale, care a crescut la 20 870: aceasta indică o rată de neconformitate de 0,20 %, care este de opt ori mai mică decât media din UE. În comparație, pentru Germania aceste cifre corespundeau cu 11 548 de neconformități din 45 961 de controale în 2015, 11 137 din 41 290 în 2016 și 10 429 din 40 956 în 2017 -adică o rată de neconformitate de aproximativ 25 %;
- mai multe state membre (Danemarca, Estonia, Spania, Italia, Cipru, Letonia și Portugalia) nu au raportat nicio imobilizare în perioada de trei ani acoperită de prezentul raport. Acest lucru ar putea fi urmarea faptului că, în unele țări, autoritățile de aplicare a legii nu dispun de competențe pentru a imobiliza vehiculele. În alte cazuri (Grecia, Luxemburg și Slovacia), acest lucru s-a întâmplat doar o dată în perioada de referință;
- ponderea categoriei de risc I lipsește pentru întreaga perioadă de raportare în ceea ce privește Cipru, precum și în cazul Lituaniei pentru anii 2016 și 2017, în pofida faptului că Lituania raportează imobilizări pentru acești ani specifici.

Indicatorul ponderii încălcărilor din categoria de risc I este deosebit de sensibil la raportarea corectă. Dacă a fost înregistrată mai mult de o încălcare per unitate de transport, ponderea încălcărilor din categoria I este mai scăzută decât valoarea corectă.

În 2015, unele state membre au raportat un număr total de încălcări mai scăzut decât numărul de unități de transport care au fost identificate ca fiind neconforme (de exemplu, Belgia, Republica Cehă, Germania, Irlanda, Letonia, Ungaria, Țările de Jos și Finlanda), în timp ce alte state membre au raportat un număr mai mare de încălcări decât numărul de unități de transport care au fost identificate ca fiind neconforme (de exemplu, Danemarca, Croația și Slovacia). Acest dezechilibru s-a menținut în anii 2016 și 2017. Există situații în care autoritățile de aplicare a legii au raportat doar constatarea încălcărilor, neoferind însă nicio informație suplimentară privind încălcările respective sau sancțiunile aplicate.

Informațiile mixte primite cu privire la numărul total de încălcări, absența constantă a încălcărilor din categoria de risc I în anumite state membre și lipsa de coerență în ceea ce privește rata de neconformitate la nivelul UE ar putea fi cauzate de lipsa unei formări adecvate a autorităților de aplicare a legii. Comisia dorește să încurajeze schimbul suplimentar de informații și de bune practici în acest domeniu între statele membre.

## **5. COMPARAREA DATELOR**

Numărul total de controale efectuate în UE și în Norvegia în perioada inclusă în prezentul raport nu a fost constant în fiecare an, variind de la 136 966 în 2015 (față de 150 348 în 2014), la 133 360 în 2016 și la 144 056 în 2017. Se poate remarca faptul că numărul controalelor a scăzut în 2015 cu 10,68 % față de 2014, iar tendința de scădere a fost menținută în 2016, observându-se totodată o ușoară creștere a numărului de controale pentru 2017 (deși nu au fost atinse nivelurile din 2014).

Tendențele naționale variază, întrucât doar șase state membre (Grecia, Luxemburg, Estonia, Slovenia, Irlanda și Suedia) au crescut numărul controalelor efectuate în perioada acoperită de prezentul raport cu peste 25 %, în timp ce Belgia, Danemarca, Croația, Italia, Bulgaria și Regatul Unit au înregistrat cele mai mari reduceri ale numărului de controale efectuate.

În ceea ce privește numărul absolut de controale efectuate în UE, ponderea Germaniei a fost cea mai mare în 2015 (33,56 %), urmată de Polonia (14,95 %) și de Austria (9,44 %). Același clasament a fost observat în 2016, când 30,96 % dintre controalele din UE au fost efectuate de Germania, 12,03 % de Polonia și 8,96 % de Austria, în timp ce, în 2017, ponderea Germaniei a fost cea mai ridicată (28,43 %), urmată de Grecia (14,49 %) și de Polonia (11,27 %). Trebuie subliniat faptul că acest indicator este în mare măsură asociat cu dimensiunea statului membru.

### **5.1. Frecvența controalelor**

Anexa II oferă o privire de ansamblu asupra frecvenței controalelor rutiere din statele membre pentru perioada 2015-2017. Frecvența este calculată ca fiind numărul de controale raportat la un milion de tone-kilometri de mărfuri periculoase transportate în fiecare stat membru.

În 2015, media în UE era de 1,70 controale la un milion de tone-kilometri; în 2016, aceasta a scăzut la 1,65, fapt care implică o scădere anuală cu 3 %, în timp ce în 2017 aceasta a ajuns la 1,75. Frecvența cea mai ridicată a controalelor în 2015 a fost înregistrată în Austria (13,94 la un milion de tone-kilometru), Slovacia (9,04) și Ungaria (5,69), în timp ce, în 2016, acest clasament a plasat pe primele locuri Austria (11,38), Slovacia (8,39) și Grecia (7,88), încheind, în 2017, cu Grecia (14,38), Austria (10,71) și Slovacia (7,09). Se poate observa că în 2015 frecvența controalelor în Austria a fost de 8,2 ori mai mare decât media UE și că un procent similar a fost atins de Grecia în 2017.

### **5.2. Defalcarea controalelor în funcție de locul de origine**

Anexa III la prezentul raport oferă o clasificare a controalelor în funcție de locul de origine al unității de transport.

Acest indicator este afectat nu doar de deciziile autorităților de aplicare a legii, ci și de geografia statului membru; de exemplu, pe insule tranzitul rutier internațional este mai redus. În special, în această perioadă de raportare, Malta și Cipru nu au verificat nicio unitate de transport înmatriculată în afara UE.

Ponderea unităților de transport înmatriculate în țara în care are loc controlul a fost de 63 % în 2015, de 62 %, în 2016 și de 65 % în 2017. Ponderea unităților verificate provenite din alte țări ale UE a fost de 32 % în 2015 și în 2016 și a scăzut la 29 % în 2017, în timp ce ponderea controalelor privind unitățile înmatriculate în afara UE a fost stabil, variind între 5 % și 6 %, în funcție de anul de raportare.

### **5.3. Procentul de unități de transport neconforme**

Anexa IV prezintă ponderea unităților de transport controlate care au cel puțin o încălcare.

Procentul unităților neconforme din numărul total de controale a fost constant în 2015 și în 2016, și anume 20 %, și a scăzut în 2017 la 17 %. Unele state membre (Bulgaria, Grecia, România și Slovacia) au raportat sub 5 % neconformități în fiecare an, în timp ce altele au prezentat 0 % încălcări pentru un an (Slovacia) sau doi ani (Italia), iar Cipru a raportat 0 % încălcări pentru întreaga perioadă.

#### **5.4. Defalcarea unităților de transport neconforme în funcție de locul de origine**

Graficele din anexa V indică distribuția unităților de transport neconforme cu dispozițiile, în funcție de locul de origine al unității de transport.

Astfel cum s-a menționat la punctul 5.2 de mai sus, geografia statului membru afectează considerabil și acest indicator (de exemplu, o insulă sau un stat membru periferic poate prezenta variații semnificative ale traficului din țări terțe).

#### **5.5. Frecvența imobilizării unităților de transport**

Graficul din anexa VI ilustrează ponderea vehiculelor imobilizate între vehiculele raportate a avea o încălcare. Imobilizarea este cauzată de prezența unei încălcări din categoria de risc I și înseamnă că vehiculul este oprit până când fie este adus în conformitate cu ADR, fie încărcătura este transferată într-un alt vehicul care este conform cu ADR. A existat o mică variație în ceea ce privește frecvența de imobilizare a unităților de transport în perioada de raportare: proporția de vehicule imobilizate în 2015 era de 28 %; aceasta a scăzut la 27 % în 2016 și în 2017.

De exemplu, frecvențele cele mai ridicate de imobilizare în 2015 au fost înregistrate în Norvegia (67 %), în Țările de Jos (54 %), în Germania (46 %) și în Lituania (36 %). Danemarca, Estonia, Spania, Italia, Cipru, Letonia și Portugalia nu au raportat nicio imobilizare în perioada 2015-2017, în timp ce Slovacia a început să raporteze imobilizări începând din 2016.

#### **5.6. Defalcarea în funcție de categoriile de risc**

Graficele din anexa VII ilustrează distribuția gravității încălcărilor. Trebuia raportată doar cea mai ridicată categorie de risc detectată în timpul controlului.

Majoritatea statelor membre au raportat cel puțin o categorie de încălcare per unitate de transport controlată. Cu toate acestea, Cipru nu a raportat încălcări din nicio categorie de risc pentru întreaga perioadă de raportare 2015-2017, în timp ce Lituania nu a raportat încălcări din nicio categorie de risc în 2016 și 2017.

În cadrul controalelor desfășurate în UE în 2015, 40 % dintre încălcările detectate au fost clasificate în categoria de risc I (risc ridicat de deces, de vătămare corporală gravă sau de daune semnificative pentru mediu, fiind necesare măsuri corective imediate și adecvate, cum ar fi imobilizarea vehiculului), 37 % au fost clasificate în categoria de risc II (încalcări care creează un risc de vătămare corporală sau de daune pentru mediu, în cazul cărora pot fi luate, totuși, măsuri corective adecvate fie la locul controlului, dacă este posibil și oportun, fie cel târziu la finalizarea deplasării transportului curent), iar restul de 23 % au fost clasificate în categoria de risc III (încalcări care conduc la un nivel scăzut de risc de vătămare corporală sau daune pentru mediu și, după caz, nu trebuie luate măsuri corective în trafic).

#### **5.7. Tipuri de sancțiuni**

Graficele din anexa VIII ilustrează distribuția sancțiunilor per stat membru.

Înainte de publicarea recomandării Comisiei menționate la punctul 2 din prezentul raport, existau dificultăți fundamentale în procesul de colectare a acestor informații. Ulterior publicării recomandării, situația s-a îmbunătățit substanțial și, în perioada 2015-2017, numai Franța nu a raportat niciun fel de statistici privind sancțiunile.

De exemplu, pe durata inspecțiilor efectuate în UE în 2015 au fost emise 3 216 avertismente; au fost aplicate amenzi în 14 446 de cazuri, în timp ce 2 777 de cazuri au condus la alte sancțiuni, inclusiv la procese judiciare penale și administrative. Cu alte cuvinte, la nivelul UE,

în termeni procentuali, încălcările constatate au condus la amenzi în 71 % dintre cazuri, la avertismente în 17 % dintre cazuri și la alte sancțiuni în 13 % dintre cazuri (deși cu o variație mare de la un stat membru la altul).

## 6. CONCLUZII

Directiva 95/50/CE a Consiliului este transpusă în legislația națională a statelor membre începând de la 1 ianuarie 1997. Detaliile dispozițiilor privind raportarea au fost modificate în 2004 și au devenit aplicabile la 14 decembrie 2005. Ca urmare a unor inconsecvențe sistematice de raportare, Comisia a publicat o recomandare cu privire la acest subiect în 2011.

Cele mai recente rapoarte arată clar o scădere moderată a numărului de controale începând din 2014. Față de perioada de referință din raportul precedent (2012-2014), se poate observa că numărul controalelor raportate a scăzut în 2015 la un număr total de 136 966 la nivelul UE. În 2016 poate fi observată o nouă scădere a numărului total la nivelul UE, la 133 360, în timp ce în 2017 a fost înregistrată o ușoară revenire, și anume la 144 056. Totuși, această recuperare este în continuare inferioară cifrei pentru 2014, de 150 348 de controale, și este dramatic mai scăzută comparativ cu 2006, când au fost efectuate 244 710 controale, sau cu 2007, când au fost efectuate 285 466 de controale<sup>16</sup> (adică primii ani de referință pentru care sunt disponibile datele din UE-27).

Numărul de încălcări a rămas relativ stabil în perioada de referință a prezentului raport: în 2015, un control din cinci confirma sau suspecta o încălcare a dispozițiilor în materie de transport al mărfurilor periculoase, în timp ce în 2017 acest raport era de unul din 5,8 controale. Aceasta corespunde unei cifre de 79 103 din numărul total de 417 343 de controale rutiere în trafic efectuate în UE și în Norvegia în cei trei ani vizați de prezentul raport.

Atunci când au fost detectate încălcări, în 40 % dintre cazuri acestea aparțineau categoriei celei mai grave. În consecință, 7 442 de vehicule au fost imobilizate în 2015, 7 282 în 2016 și 6 706 în 2017.

Trebuie remarcat faptul că numărul ridicat de încălcări raportate de statele membre se poate datora și politicii lor specifice de control, vizând identificarea și sancționarea operatorilor de transport cu cele mai slabe performanțe, în vederea eficientizării la maximum a resurselor limitate disponibile. Aceasta implică faptul că este posibil ca statisticile prezentate să nu fie total reprezentative pentru piața UE a transportului de mărfuri periculoase, care, în practică, ar fi mult mai sigură decât ar putea să pară din datele raportate.

Pe scurt, astfel cum prevede Directiva 95/50/CE, toate statele membre efectuează controale asupra vehiculelor care transportă mărfuri periculoase pe cale rutieră și, în general, raportează aceste controale destul de corect. Deși persistă unele inconsecvențe, Comisia își continuă eforturile pentru a se asigura că cerințele de raportare în temeiul Directivei 95/50/CE sunt respectate și că respectarea normelor se îmbunătățește treptat în fiecare an.

Având în vedere datele raportate și analiza acestora din prezentul raport, se poate observa o tendință generală de scădere a numărului de controale anuale efectuate de statele membre, precum și o problemă persistentă în ceea ce privește modul de raportare.

Întrucât este în interesul statelor membre să detecteze și să prevină orice pericol care poate apărea în transportul acestor mărfuri, Comisia dorește să încurajeze mai multe investiții în acest domeniu, în special pentru îmbunătățirea formării autorităților de aplicare a legii și a schimbului de expertiză și de bune practici.

---

<sup>16</sup> COM(2010) 364 final, p. 10.

