



Bruxelles, den 26.2.2020
COM(2020) 69 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

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	2
2.	Rapporter fra EU-medlemsstaterne og Norge.....	3
3.	Beregning af data	3
4.	Kontrollernes udvikling og resultater.....	4
5.	Sammenligning af data.....	5
5.1.	Kontrolhyppighed	5
5.2.	Opdeling af kontroller efter oprindelsessted	5
5.3.	Andel af ikkeoverensstemmende transportenheder	6
5.4.	Opdeling af ikkeoverensstemmende transportenheder efter oprindelsessted	6
5.5.	Hyppighed af tilbageholdelse af transportenheder.....	6
5.6.	Opdeling efter risikokategori	6
5.7.	Sanktionstyper.....	6
6.	Konklusion	7

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 1995. Ifølge direktivet skal medlemsstaterne sikre, at en repræsentativ del af transporten af farligt gods ad vej underkastes en nærmere fastlagt kontrol, og at transporten udføres i overensstemmelse med de gældende sikkerhedsforskrifter. Medlemsstaterne foretager kontrol i henhold til direktivet ved at anvende checklisten i bilag I og henvise til de risikokategorier for mulige påviste overtrædelser, der er fastsat i bilag II.

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 udløb¹. I direktivet fastsættes det endvidere, at Kommissionen mindst hvert tredje år sender Europa-Parlamentet og Rådet en beretning om medlemsstaternes anvendelse af direktivet².

Kommissionens beretning bygger på de årlige rapporter fra medlemsstaterne. Dette er den syvende beretning om medlemsstaternes anvendelse af Rådets direktiv 95/50/EF, og den omfatter perioden 2015-2017. Den første beretning³ omfattede perioden 1997-1998, den anden⁴ 1999-2002, den tredje⁵ 2003-2005, den fjerde⁶ 2006-2007, den femte⁷ 2008-2011, og den sjette⁸ 2012-2014.

Indtil den 30. juni 2009 var betingelserne for sikker transport af farligt gods ad vej fastsat i Rådets direktiv 94/55/EF⁹ som ændret. Dette direktiv blev pr. 1. juli 2009 ophævet og erstattet af direktiv 2008/68/EF¹⁰ som ændret.

Tilgangen i direktiv 2008/68/EF er den samme som i direktiv 94/55/EF, idet de tekniske og administrative bestemmelser er identiske med bestemmelserne i bilagene til *den europæiske konvention om international transport af farligt gods ad vej (ADR)*¹¹, hvilket gør dem obligatoriske for al national og international transport inden for EU. Da ADR ikke indeholder særlige bestemmelser om dens håndhævelse, er disse fastsat i direktiv 95/50/EF.

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 ændret¹², 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, uanset 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.

¹ Artikel 9, stk. 1.

² Artikel 9, stk. 2.

³ KOM(2000) 517 endelig af 6.9.2000.

⁴ KOM(2005) 430 endelig af 15.9.2005.

⁵ KOM(2007) 795 endelig af 13.12.2007.

⁶ KOM(2010) 364 endelig af 7.7.2010.

⁷ COM(2013) 815 final af 25.11.2013.

⁸ COM(2017) 112 final af 6.3.2017.

⁹ Rådets direktiv 94/55/EF af 21. november 1994 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om transport af farligt gods ad vej (EFT L 319 af 12.12.1994, s. 7).

¹⁰ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/68/EF af 24. september 2008 om indlandstransport af farligt gods (EUT L 260 af 30.9.2008, s. 13).

¹¹ 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).

¹² 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).

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

2. 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 indsendt sin årlige rapport og har anmodet om at komme med i Kommissionens beretning til Europa-Parlamentet og Rådet.

De fleste medlemsstater og Norge har indsendt deres rapporter stort set rettidigt. Forsinkelserne af visse af de nationale rapporter skyldes administrative procedurer for indsamling, analyse og indsendelse af oplysningerne til Kommissionen, navnlig når forskellige offentlige myndigheder er involveret i procedurerne. Selv om situationen blev midlertidigt forbedret i 2015 i forhold til tidligere, blev der de følgende år ikke foretaget forbedringer i samme tempo, så Kommissionen måtte gentage sin anmodning til medlemsstaterne og opfordre dem til at forbedre formatet for og ensartetheden i de data, der skal indberettes i fremtiden.

Kommissionen har modtaget rapporter fra alle medlemsstaterne for hele perioden, men trods betydelige forbedringer blev ikke alle oplysninger indsendt i det korrekte format. Desuden var nogle af dem ufuldstændige eller forkert udfyldt, hvilket førte til huller og irrelevante resultater i tabellerne i denne beretning, hvor de angives med tegnet "#N/A" ("ikke oplyst"). I bilagene til denne beretning findes et sammendrag af medlemsstaternes rapporter.

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 henstilling¹³ 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.

Nogle af disse uoverensstemmelser, der bliver færre og færre, vedrører antal overtrædelser efter risikokategori¹⁴. I punkt 1.4 i bilaget til Kommissionens henstilling understreges det, at det kun er den alvorligste overtrædelse, der skal indberettes, selv om der konstateres flere overtrædelser. Det samlede antal 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 indberettes 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 retslige 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. Der er dog stadig én medlemsstat (Frankrig), der ikke er i stand til at indberette sådanne data.

3. 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. I alt 16 medlemsstater og Norge gav et skøn for 2017. I de

¹³ Kommissionens henstilling af 21.2.2011 om rapportering af kontrol vedrørende transport af farligt gods ad vej, K(2011) 909 endelig.

¹⁴ 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.

forudgående år, 2015 og 2016, gav kun 14 medlemsstater og Norge et skøn over den samlede mængde farligt gods.

Den i denne beretning angivne mængde af transporteret farligt gods er baseret på de tilgængelige data i Eurostat-databasen¹⁵, således at det er muligt at foretage en objektiv sammenligning af medlemsstaterne, da ikke alle medlemsstater var i stand til at indberette disse data. Disse oplysninger bruges til at vurdere kontrolhyppigheden i forhold til transportmængden, skønt direktivet ikke indeholder noget mindstekrav vedrørende det antal kontroller, der skal foretages (hverken i absolutte tal eller i %).

Eurostat har imidlertid 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 registrering af vejgodstrafikken. Den skønnede mængde af transporteret farligt gods i Malta er derfor baseret på de data, der er indberettet af den kompetente maltesiske myndighed.

Statistikkerne fra Eurostat findes i bilag IX til denne beretning.

4. KONTROLLERNE UDVIKLING OG RESULTATER

I bilag I vises udviklingen i antallet af gennemførte kontroller i de enkelte medlemsstater, andelen af transportenheder, som ikke er i overensstemmelse med bestemmelserne, og andelen af overtrædelser i risikokategori I, dvs. den alvorligste kategori af overtrædelser, hvor manglende overholdelse af relevante ADR-forskrifter indebærer høj risiko for dødsfald, alvorlig personskade eller omfattende miljøskader og derfor kræver en umiddelbar korregerende foranstaltning, f.eks. tilbageholdelse af køretøjet.

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

Den indsamlede mængde data gør det muligt at foretage både en detaljeret og samlet analyse. Blandt de vigtigste overvejelser, der kan udledes af denne analyse, fremhæves følgende:

- Der er en vis uligevægt mellem de indberettede data om henholdsvis antal kontrollerede transportenheder og antal transportenheder, som er i overensstemmelse med ADR. Således indberettede Grækenland i 2015, at man havde kontrolleret 324 transportenheder, hvoraf kun én var blevet noteret for en risikokategori I-overtrædelse. Situationen syntes forbedret i 2016, hvor der blev gennemført 6 290 kontroller og indberettet 39 ikkeoverensstemmelser (svarende til 0,62 % af det samlede antal kontroller), men i 2017, rapporteringsperiodens sidste år, lå antallet af uoverensstemmelser, 42, fortsat på et meget lavt niveau i forhold til det samlede antal kontroller, som steg til 20 870: Det svarer til manglede overensstemmelse i 0,20 % af tilfældene, hvilket er otte gange lavere end EU-gennemsnittet. Til sammenligning var det tilsvarende antal for Tysklands vedkommende 11 548 ikkeoverensstemmelser ud af 45 961 kontroller i 2015, 11 137 ikkeoverensstemmelser ud af 41 290 kontroller i 2016 og 10 429 ikkeoverensstemmelser ud af 40 956 i 2017, hvilket svarer til manglende overensstemmelse i ca. 25 % af tilfældene.
- Flere medlemsstater (Danmark, Estland, Spanien, Italien, Cypern, Letland og Portugal) indberettede ikke tilbageholdelser i den treårige periode, som denne beretning omfatter. Dette kan skyldes, at myndighederne i visse lande ikke har beføjelse til at tilbageholde køretøjer. I andre tilfælde (Grækenland, Luxembourg og Slovakiet) skete det kun en enkelt gang i referenceperioden.
- Andelen af risikokategori I-overtrædelser mangler i hele rapporteringsperioden for Cyperns vedkommende og i 2016 og 2017 for Litauens vedkommende, på trods af at Litauen indberetter tilbageholdelser for de to pågældende år.

¹⁵ Eurostat-tabel "DS-073082": Årlig transport af farligt gods ad vej efter type farligt gods, fordelt på aktiviteter.

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.

Nogle medlemsstater indberettede i 2015 et lavere samlet antal overtrædelser end ikkeoverensstemmende transportenheder (bl.a. Belgien, Den Tjekkiske Republik, Tyskland, Irland, Letland, Ungarn, Nederlandene og Finland), mens andre medlemsstater indberettede et højere samlet antal overtrædelser end ikkeoverensstemmende transportenheder (bl.a. Danmark, Kroatien og Slovakiet). Denne uligevægt sås fortsat i 2016 og 2017. I nogle tilfælde har de retshåndhævende myndigheder kun angivet, at der er blevet konstateret overtrædelser, men ikke givet yderligere oplysninger om disse overtrædelser eller om pålagte sanktioner.

De blandede oplysninger vedrørende det samlede antal overtrædelser, det faktum, at der i visse medlemsstater konsekvent ikke forekommer risikokategori I-overtrædelser, og den vekslende grad af ikkeoverensstemmelse på tværs af EU kan skyldes en mangel på passende uddannelse af de håndhævende myndigheder. Kommissionen vil hermed gerne tilskynde medlemsstaterne til yderligere udveksling af oplysninger og bedste praksis på dette område.

5. SAMMENLIGNING AF DATA

Det samlede antal kontroller, der blev gennemført i EU og Norge i den periode, som denne beretning omfatter, var ikke konstant fra år til år, idet det gik fra 136 966 i 2015 (sammenlignet med 150 348 i 2014) til 133 360 i 2016 og 144 056 i 2017. Det kan bemærkes, at antallet af kontroller i 2015 faldt med 10,68 % i forhold til 2014, og at den faldende tendens fortsatte i 2016, mens der i 2017 sås en lille stigning i antallet af kontroller (selv om det ikke nåede op på niveauet fra 2014).

De nationale tendenser varierer, da kun seks medlemsstater (Grækenland, Luxembourg, Estland, Slovenien, Irland og Sverige) i løbet af den periode, som denne beretning omfatter, øgede antallet af kontroller med mere end 25 %, mens Belgien, Danmark, Kroatien, Italien, Bulgarien og Det Forenede Kongerige tegnede sig for de største fald i antallet af gennemførte kontroller.

Målt i absolutte tal på tværs af EU tegnede Tyskland sig i 2015 for den største andel kontroller (33,56 %) efterfulgt af Polen (14,95 %) og Østrig (9,44 %). Samme fordeling af kontrollerne i EU sås i 2016, hvor 30,96 % af kontrollerne blev gennemført af Tyskland, efterfulgt af Polen og Østrig med hhv. 12,03 % og 8,96 %, mens Tyskland i 2017 igen tegnede sig for den største andel (28,43 %), men dette år efterfulgtes af Grækenland (14,49 %) og Polen (11,27 %). Det skal understreges, at denne indikator hovedsagelig er knyttet til medlemsstatens størrelse.

5.1. Kontrollhyppighed

Bilag II indeholder et overblik over hyppigheden af vejkontrol i medlemsstaterne i perioden 2015-2017. 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 2015 var den gennemsnitlige kontrollhyppighed i EU på 1,70 pr. mio. ton/km. I 2016 faldt den til 1,65, hvilket svarer til et årligt fald på 3 %, mens den i 2017 atter steg til 1,75. Den højeste kontrollhyppighed i 2015 blev registreret i Østrig (13,94 pr. mio. ton/km), Slovakiet (9,04) og Ungarn (5,69), hvor den i 2016 sås i Østrig (11,38), Slovakiet (8,39) og Grækenland (7,88), mens rækkefølgen i 2017 var Grækenland (14,38) efterfulgt af Østrig (10,71) og Slovakiet (7,09). Det kan bemærkes, at kontrollhyppigheden i Østrig i 2015 var næsten 8,2 gange højere end EU-gennemsnittet, og at der blev observeret en lignende hyppighed i Grækenland i 2017.

5.2. Opdeling af kontroller efter oprindelsessted

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

Denne indikator berøres ikke kun af de håndhævende myndigheders afgørelser, men også af medlemsstatens geografi. På øer er der f.eks. mindre international transit ad vej. Navnlig i denne

rapporteringsperiode har Malta og Cypern således ikke kontrolleret transportenheder indregistreret i tredjelande.

Andelen af transportenheder, der var indregistreret i det land, de blev kontrolleret i, var på 63 % i 2015, 62 % i 2016 og 65 % i 2017. Andelen af kontrollerede enheder fra andre EU-lande svarede til 32 % i 2015 og 2016 og faldt til 29 % i 2017, mens andelen af kontroller af enheder, der var indregistreret i tredjelande, lå stabilt på mellem 5 % og 6 % afhængigt af rapporteringsåret.

5.3. Andel af ikkeoverensstemmende transportenheder

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

Andelen af ikkeoverensstemmende enheder ud af det samlede antal kontroller var i 2015 og 2016 konstant, på 20 %, og faldt i 2017 til 17 %. Visse medlemsstater (Bulgarien, Grækenland, Rumænien og Slovakiet) indberettede hvert år mindre end 5 % ikkeoverensstemmelser, mens andre angav 0 % overtrædelser for et (Slovakiet) eller to år (Italien), og Cypern indberettede 0 % overtrædelser for hele perioden.

5.4. 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 bemærket ovenfor i punkt 5.2 har medlemsstatens geografi også stor betydning for denne indikator (således kan trafikken fra tredjelande variere betydeligt i en ø-medlemsstat eller en yderligt liggende medlemsstat).

5.5. Hyppighed af tilbageholdelse af transportenheder

Diagrammet i bilag VI viser andelen af tilbageholdte køretøjer med indberettede overtrædelser. Tilbageholdelse skyldes forekomsten af en risikokategori I-overtrædelse og medfører, at køretøjet stoppes, indtil det enten er bragt i overensstemmelse med ADR, eller at lasten overføres til et andet køretøj, som er i overensstemmelse med ADR. Der var kun få udsving i hyppigheden af tilbageholdelse af transportenheder i løbet af rapporteringsperioden: Andelen af tilbageholdte køretøjer var 28 % i 2015 og faldt til 27 % i 2016 og 2017.

Den største hyppighed af tilbageholdelse i 2015 blev eksempelvis registreret i Norge (67 %), Nederlandene (54 %), Tyskland (46 %) og Litauen (36 %). I Danmark, Estland, Spanien, Italien, Cypern, Letland og Portugal blev der i perioden 2015-2017 ikke tilbageholdt nogen transportenheder, og Slovakiet begyndte først at indberette tilbageholdelser fra og med 2016.

5.6. 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.

De fleste medlemsstater har angivet mindst en overtrædelseskategori pr. kontrolleret transportenhed. Cypern rapporterede imidlertid ingen overtrædelser i nogen risikokategori i hele perioden 2015-2017, og Litauen rapporterede ingen overtrædelser i nogen risikokategori i 2016 og 2017.

Blandt de kontroller, der blev foretaget i EU i 2015, blev 40 % af de konstaterede overtrædelser klassificeret i risikokategori I (høj risiko for dødsfald, alvorlig personskade eller omfattende miljøskader, som kræver en umiddelbar korigerende foranstaltning, f.eks. tilbageholdelse af køretøjet), mens 37 % blev klassificeret i risikokategori II (overtrædelser, som indebærer risiko for personskade eller miljøskader, men hvor en korigerende foranstaltning kan træffes enten på stedet, hvis det er muligt og hensigtsmæssigt, ellers senest ved afslutning af den igangværende forsendelse), og de resterende 23 % lå i risikokategori III (overtrædelser, der indebærer lav risiko for personskade eller miljøskader, og som ikke kræver en korigerende foranstaltning på stedet).

5.7. Sanktionstyper

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

Inden offentliggørelsen af den kommissionshenstilling, der henvises til i punkt 2 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 perioden 2015-2017 undlod Frankrig som den eneste medlemsstat at indgive sanktionsstatistikker.

I forbindelse med den kontrol, der blev gennemført i EU i 2015, blev der eksempelvis udstedt 3 216 advarsler, der blev pålagt bøder i 14 446 sager, og 2 777 sager førte til andre sanktioner, herunder strafferetlige og administrative retslige procedurer. Med andre ord førte de konstaterede overtrædelser opgjort i procent på EU-plan til bøder i 71 % af tilfældene, til advarsler i 17 % af tilfældene og til andre sanktioner i 13 % af tilfældene (dog med store forskelle mellem medlemsstaterne).

6. KONKLUSION

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

De seneste rapporter viser tydeligt, at antallet af kontroller siden 2014 er faldet moderat. Sammenholdt med referenceperioden for den seneste beretning (2012-2014) fremgår det, at antallet af indberettede kontroller i 2015 faldt til 136 966 i EU samlet set. I 2016 faldt det yderligere til 133 360 kontroller i EU samlet set, mens tallet igen steg en smule i 2017 til 144 056. Denne stigning bringer dog ikke tallet op på niveauet fra 2014, hvor der blev gennemført 150 348 kontroller, og er markant lavere end i 2006 eller 2007, hvor der blev gennemført hhv. 244 710 og 285 466 kontroller¹⁶ (de første referenceår med tilgængelige data for EU-27).

Antallet af overtrædelser har ligget forholdsvis stabilt i denne rapports referenceperiode, idet der i 2015 blev konstateret en overtrædelse eller en mistanke om overtrædelse i forbindelse med transport af farligt gods ved hver femte kontrol. I 2017 var andelen en ud af 5,8 kontroller. Opgjort i tal svarer det til 79 103 ud af de 417 343 vejkontroller, der samlet set blev gennemført i EU og Norge i løbet af de tre år, som denne beretning omfatter.

40 % af de konstaterede overtrædelser var af den alvorligste type. Som følge heraf blev der tilbageholdt 7 442 køretøjer i 2015, 7 282 i 2016 og 6 706 i 2017.

Det skal bemærkes, at det høje antal overtrædelser, som medlemsstaterne indberetter, også kan skyldes deres målrettede kontrolpolitik, hvormed de søger at identificere og straffe de værste tilfælde blandt transportørerne for at maksimere effektiviteten af de knappe tilgængelige ressourcer. Dette indebærer, at de angivne statistikker muligvis ikke er fuldt ud repræsentative for EU's marked for transport af farligt gods, som i praksis kan være langt mere sikkert, end det fremgår af de indberettede data.

Sammenfattende kan det konkluderes, at alle medlemsstaterne i henhold til direktiv 95/50/EF kontrollerer køretøjer, der transporterer farligt gods ad vej, og at de generelt rapporterer denne kontrol ganske korrekt. Visse uoverensstemmelser består dog, og Kommissionen fortsætter sin indsats for at sikre, at rapporteringskravene i henhold til direktiv 95/50/EF overholdes og forbedres gradvist hvert år.

I lyset af de indberettede data og den i denne beretning fremlagte analyse af dem kan der konstateres en generelt faldende tendens i antallet af årlige kontroller, som medlemsstaterne gennemfører, samt et vedvarende problem med den måde, hvorpå indberetningen foretages.

Da det er i medlemsstaternes interesse at afsløre og forebygge farer, som kan opstå ved transport af denne type gods, vil Kommissionen gerne fremme yderligere investeringer på området, navnlig med henblik på at forbedre uddannelsen af de håndhævende myndigheder samt udvekslingen af ekspertise og bedste praksis.

¹⁶ KOM(2010) 364 endelig, s. 10.