



Bruselas, 26.2.2020  
COM(2020) 69 final

**INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO**

**SOBRE LA APLICACIÓN POR LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA  
DIRECTIVA 95/50/CE DEL CONSEJO, RELATIVA A PROCEDIMIENTOS  
UNIFORMES DE CONTROL DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS  
PELIGROSAS POR CARRETERA**

# ÍNDICE

## INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO SOBRE LA APLICACIÓN POR LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA DIRECTIVA 95/50/CE DEL CONSEJO, RELATIVA A PROCEDIMIENTOS UNIFORMES DE CONTROL DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA

1.	Introducción .....	2
2.	Informes de los Estados miembros de la UE y de Noruega .....	3
3.	Cálculo de los datos .....	4
4.	Evolución de los controles y de sus resultados .....	4
5.	Comparación de los datos .....	5
5.1.	Frecuencia de los controles .....	5
5.2.	Desglose de los controles por lugar de origen .....	6
5.3.	Porcentaje de unidades de transporte no conformes .....	6
5.4.	Desglose de unidades de transporte no conformes por lugar de origen .....	6
5.5.	Frecuencia de las inmovilizaciones de unidades de transporte .....	6
5.6.	Desglose por categoría de riesgo .....	7
5.7.	Tipos de sanción .....	7
6.	Conclusiones .....	7

## 1. INTRODUCCIÓN

La Directiva 95/50/CE del Consejo, relativa a procedimientos uniformes de control del transporte de mercancías peligrosas por carretera, fue adoptada el 6 de octubre de 1995. En ella se establece que los Estados miembros deben velar por que una proporción representativa de los transportes de mercancías peligrosas por carretera se someta a los controles establecidos y por que las condiciones de seguridad de los mismos se ajusten a la legislación aplicable en la materia. Para llevar a cabo los controles especificados en la Directiva, los Estados miembros deben servirse de la lista de control que se incluye en su anexo I y tomar como referencia la categorización de los riesgos de las posibles infracciones detectadas que figura en su anexo II.

La Directiva 95/50/CE establece que cada Estado miembro debe enviar a la Comisión, con respecto a cada año civil y a más tardar doce meses después de transcurrido este, un informe sobre la aplicación de la Directiva<sup>1</sup>. La Directiva prevé igualmente que la Comisión debe remitir al Parlamento Europeo y al Consejo, al menos cada tres años, un informe sobre la aplicación de la Directiva por parte de los Estados miembros<sup>2</sup>.

El presente informe de la Comisión se basa en los informes anuales recibidos de los Estados miembros. Se trata del séptimo informe sobre la aplicación en los Estados miembros de la Directiva 95/50/CE del Consejo y cubre el período 2015-2017. El primer informe<sup>3</sup> abarcó el período 1997-1998; el segundo<sup>4</sup>, el período 1999-2002; el tercero<sup>5</sup>, el período 2003-2005; el cuarto<sup>6</sup>, el período 2006-2007; el quinto<sup>7</sup>, el período 2008-2011; y el sexto<sup>8</sup>, el período 2012-2014.

Hasta el 30 de junio de 2009, las condiciones para el transporte seguro de mercancías peligrosas por carretera se regían por la Directiva 94/55/CE del Consejo<sup>9</sup> en su versión modificada. El 1 de julio de 2009 esta fue derogada y sustituida por la Directiva 2008/68/CE<sup>10</sup> en su versión modificada.

La Directiva 2008/68/CE mantiene el enfoque de la Directiva 94/55/CE en lo que respecta a la aplicación de disposiciones técnicas y administrativas idénticas a las incluidas como anexo en el Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR)<sup>11</sup>, haciendo que su cumplimiento sea obligatorio en todos los transportes nacionales e internacionales que se produzcan dentro de la UE. Puesto que el ADR no contiene disposiciones específicas para su ejecución, estas se han establecido en la Directiva 95/50/CE.

Esta Directiva incluye una lista de control armonizada que deben utilizar los Estados miembros para efectuar los controles, así como orientaciones para la clasificación de las infracciones. En 2004 se modificaron los anexos de la Directiva<sup>12</sup>, así como el sistema de clasificación de las infracciones con el fin de incluir tres categorías de riesgo a partir de 2005.

---

<sup>1</sup> Artículo 9, apartado 1, de la Directiva.

<sup>2</sup> Artículo 9, apartado 2, de la Directiva.

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

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

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

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

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

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

<sup>9</sup> Directiva 94/55/CE del Consejo, de 21 de noviembre de 1994, sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros con respecto al transporte de mercancías peligrosas por carretera (DO L 319 de 12.12.1994, p. 7).

<sup>10</sup> Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas (DO L 260 de 30.9.2008, p. 13).

<sup>11</sup> Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera, celebrado en Ginebra el 30 de septiembre de 1957 y modificado bajo los auspicios de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU).

<sup>12</sup> Directiva 2004/112/CE de la Comisión, de 13 de diciembre de 2004, por la que se adapta al progreso técnico la Directiva 95/50/CE del Consejo (DO L 367 de 14.12.2004, p. 23).

Estos controles uniformes cubren todas las actividades de transporte de mercancías peligrosas por carretera en el territorio de un Estado miembro, o que entren en él procedentes de terceros países, con independencia del país de matriculación de la unidad de transporte. La Directiva se propone garantizar que se controle, de forma aleatoria, una proporción representativa de los envíos de mercancías peligrosas transportadas por carretera y se cubra una parte importante de la red de carreteras.

Con carácter preventivo, o si se han registrado infracciones en la red viaria que comprometen la seguridad del transporte, se podrán realizar controles en los locales de las empresas. No obstante, estos controles no deben notificarse obligatoriamente en los informes previstos en la Directiva 95/50/CE.

## **2. INFORMES DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA UE Y DE NORUEGA**

Los Estados miembros deben utilizar en sus informes las categorías de riesgo que figuran en el anexo II de la Directiva 95/50/CE y presentarlos de conformidad con su anexo III. Noruega ha seguido presentando sus informes anuales y ha solicitado su inclusión en el informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo.

La mayoría de los Estados miembros y Noruega han presentado sus informes dentro del plazo. Algunos de los informes nacionales han sufrido retrasos relacionados con los procedimientos administrativos de recogida, análisis y transmisión de la información a la Comisión, especialmente cuando estos procedimientos implican a distintas autoridades públicas. Aunque la situación había mejorado temporalmente en 2015 en comparación con el pasado, en los años posteriores no se ha observado el mismo ritmo, por lo que la Comisión tuvo que reiterar su petición a los Estados miembros e invitarlos a que mejoren el formato y coherencia de los datos que proporcionen en el futuro.

La Comisión ha recibido los informes de todos los Estados miembros para el conjunto del período, pero, a pesar de las considerables mejoras, no toda la información se ha recibido en el formato correcto. Asimismo, algunos de los informes estaban incompletos o no habían sido rellenados de la forma correcta, lo que ha provocado omisiones y la inclusión de resultados irrelevantes en los cuadros que figuran en el presente informe, en los que se indican con la mención «NC» (no comunicado). En los anexos del presente informe se facilita un resumen de las aportaciones de los Estados miembros.

En anteriores informes, la Comisión señaló la existencia de incoherencias sistemáticas en los datos estadísticos presentados por los Estados miembros. Puesto que la presentación de informes uniformes por los Estados miembros es fundamental para la calidad, comparabilidad y fiabilidad de los informes de la Comisión, esta adoptó en 2011 una Recomendación<sup>13</sup> destinada a mejorar la calidad de dichos informes.

Tras la publicación de la Recomendación, los informes han mejorado sustancialmente y solo se han detectado algunas incoherencias ocasionales de menor entidad.

Algunas de esas incoherencias, que tienden a disminuir, se refieren al número de infracciones por categoría de riesgo<sup>14</sup>. En el punto 1.4 del anexo de la Recomendación de la Comisión se subraya que, aunque se detecten varias infracciones, solo debe notificarse la infracción más grave. Por consiguiente, el número total de infracciones por categoría de riesgo debería ser igual al número de unidades de transporte que no cumplen las disposiciones.

No obstante, se observa que este principio todavía no se aplica correctamente en todos los Estados miembros, ya que continúan notificándose varias infracciones por unidad de transporte.

---

<sup>13</sup> Recomendación de la Comisión de 21.2.2011 sobre los informes relativos a los controles del transporte de mercancías peligrosas por carretera, C(2011) 909 final.

<sup>14</sup> La definición de las categorías de riesgo y las orientaciones para la determinación de las categorías a las que pertenecen las infracciones figuran en el anexo II de la Directiva 95/50/CE, modificada por la Directiva 2004/112/CE.

Otra cuestión importante que aborda la Recomendación es el concepto de las sanciones impuestas cuando se detecta una infracción en un control en carretera. Debido a los diferentes regímenes jurídicos y administrativos, algunos Estados miembros no pudieron seguir el desenlace de los procesos judiciales derivados de los controles que revelaron presuntas infracciones. La Recomendación propugna un compromiso común que pueda utilizarse en todos los Estados miembros, a saber, consignar únicamente la decisión tomada por el agente responsable a raíz del control efectuado en carretera. Sin embargo, un Estado miembro (Francia) todavía no se encuentra en condiciones de presentar dichos datos.

### **3. CÁLCULO DE LOS DATOS**

Se solicita a los Estados miembros que, en la medida de lo posible, indiquen en su informe una estimación del volumen anual de mercancías peligrosas transportadas en su territorio por carretera, en toneladas o toneladas-kilómetro. Para 2017, dieciséis Estados miembros y Noruega facilitaron una estimación. En 2015 y 2016, tan solo catorce Estados miembros y Noruega presentaron su estimación de la cantidad total de mercancías peligrosas.

Puesto que no todos los Estados miembros pudieron facilitar dichos datos, para permitir una comparación objetiva entre los Estados miembros, el volumen de mercancías peligrosas transportadas que se menciona en el informe se basa en la información que figura en la base de datos de Eurostat<sup>15</sup>. Esta información se utiliza para estimar la frecuencia de los controles en relación con el volumen de transporte, si bien la Directiva no exige que se realice un número mínimo de controles (ni en términos absolutos ni en términos porcentuales).

No hay estadísticas de Eurostat en el caso de Malta, dado que se beneficia de una excepción en lo que respecta a la aplicación del Reglamento (UE) n.º 70/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de enero de 2012, sobre la relación estadística de los transportes de mercancías por carretera. En consecuencia, el volumen de mercancías peligrosas transportadas en Malta se calcula basándose en los datos facilitados por la autoridad competente maltesa.

Las estadísticas de Eurostat se presentan en el anexo IX del presente informe.

### **4. EVOLUCIÓN DE LOS CONTROLES Y DE SUS RESULTADOS**

El anexo I presenta la evolución del número de controles realizados por los Estados miembros, la proporción de unidades de transporte no conformes con las disposiciones y la proporción de infracciones de la categoría de riesgo I. A ella pertenecen las infracciones de mayor gravedad, cuando las deficiencias en el cumplimiento de las disposiciones aplicables del ADR entrañan un alto nivel de riesgo de muerte, lesión personal grave o daño importante al medio ambiente, lo que exige tomar medidas correctoras inmediatas y adecuadas, como la inmovilización del vehículo.

Al final del cuadro figuran las medias de la Unión Europea y las estadísticas de Noruega.

La cantidad de datos recopilados permite realizar análisis detallados y agregados. Entre las principales consideraciones que se desprenden de ellos, cabe destacar las siguientes:

- existe cierto desequilibrio entre los datos facilitados con respecto al número de unidades de transporte controladas y el número de unidades de transporte que se ajustan al ADR; por ejemplo, en 2015, Grecia informó de que había realizado controles a 324 unidades de transporte y solo en una de ellas se detectó una infracción de la categoría de riesgo I; la situación pareció mejorar en 2016, cuando se efectuaron 6 290 controles y se informó de 39 no conformidades (lo que equivale al 0,62 % del total de controles); sin embargo, en 2017, el último año del período que abarca el informe, la cantidad de no conformidades detectadas (42) siguió siendo muy reducida en comparación con el número total de controles realizados, que ascendió a 20 870, por lo que la tasa

---

<sup>15</sup> Cuadro Eurostat «DS-073082»: Transporte anual de mercancías peligrosas por carretera, por tipo de mercancías peligrosas y desglosado por actividad.

de no conformidad en dicho año fue del 0,20 %, 8 veces inferior a la media de la UE; en comparación, en Alemania se detectaron 11 548 no conformidades en los 45 961 controles realizados en 2015; 11 137 en los 41 290 efectuados en 2016, y 10 429 en los 40 956 llevados a cabo en 2017, lo que equivale a una tasa de no conformidad de en torno al 25 %;

- varios Estados miembros (Dinamarca, Estonia, España, Italia, Chipre, Letonia y Portugal) no informaron de ninguna inmovilización durante el período de tres años que abarca el presente informe; ello podría deberse al hecho de que, en algunos países, las autoridades responsables no están facultadas para inmovilizar vehículos; en otros casos (Grecia, Luxemburgo y Eslovaquia), esto ocurrió solo una vez en el período de referencia;
- los datos suministrados por Chipre para todo el período que cubre el informe no indican el porcentaje de infracciones pertenecientes a la categoría de riesgo I; lo mismo sucede en Lituania para 2016 y 2017, a pesar de que sí que ha informado de inmovilizaciones en esos años.

El indicador relativo al porcentaje de infracciones de la categoría de riesgo I es particularmente sensible a la presentación de informes correctos. Si se ha notificado más de una infracción por unidad de transporte, el porcentaje de infracciones de categoría I es inferior al valor correcto.

En 2015, algunos Estados miembros comunicaron un número total de infracciones inferior al número de unidades de transporte no conformes (p. ej., Bélgica, Chequia, Alemania, Irlanda, Letonia, Hungría, los Países Bajos y Finlandia), mientras que otros Estados miembros informaron de un número total de infracciones superior al número de unidades de transporte no conformes (p. ej., Dinamarca, Croacia y Eslovaquia). Este desequilibrio se mantuvo en 2016 y 2017. En algunos casos, las autoridades responsables se limitaron a notificar la constatación de infracciones, sin facilitar ninguna precisión sobre la naturaleza de estas ni sobre las sanciones aplicadas.

La información contradictoria recibida en relación con el número total de infracciones, la ausencia constante de infracciones de la categoría de riesgo I en determinados Estados miembros y la falta de coherencia entre las tasas de no conformidad a nivel de la UE podrían deberse a que las autoridades responsables carecen de la formación adecuada. Con el presente informe, la Comisión desea alentar a los Estados miembros a seguir intercambiando información y mejores prácticas en este ámbito.

## **5. COMPARACIÓN DE LOS DATOS**

El número total de controles realizados en la UE y Noruega durante el período que abarca el presente informe no fue constante todos los años, pues varió de 136 966 en 2015 (en comparación con los 150 348 de 2014) a 133 360 en 2016 y 144 056 en 2017. Como se puede ver, en 2015 el número de controles descendió un 10,68 % en comparación con 2014, y esta tendencia a la baja se mantuvo en 2016, mientras que en 2017 se observó un ligero aumento en el número de controles, que aun así no llegó a los niveles de 2014.

Las tendencias nacionales varían, ya que únicamente seis Estados miembros (Grecia, Luxemburgo, Estonia, Eslovenia, Irlanda y Suecia) incrementaron el número de controles en el período que cubre este informe en más de un 25 %, mientras que Bélgica, Dinamarca, Croacia, Italia, Bulgaria y el Reino Unido experimentaron las mayores reducciones en el número de controles realizados.

En números absolutos en 2015, el porcentaje de controles más elevado de la UE se registró en Alemania (33,56 %), seguida de Polonia (14,95 %) y Austria (9,44 %). La misma clasificación se observó en 2016, cuando el 30,96, el 12,03 y el 8,96 % de los controles de la UE se llevaron a cabo en Alemania, Polonia y Austria, respectivamente, mientras que en 2017 Alemania registró el mayor porcentaje (28,43 %), seguida de Grecia (14,49 %) y Polonia (11,27 %). Conviene señalar que este indicador está en gran parte relacionado con el tamaño del Estado miembro en cuestión.

### **5.1. Frecuencia de los controles**

El anexo II presenta un resumen de la frecuencia de los controles en carretera en los Estados miembros para el período 2015-2017. La frecuencia se calcula como el cociente del número de controles por millón de toneladas-kilómetro de mercancías peligrosas transportadas en cada Estado miembro.

En 2015, la media de la UE fue de 1,70 controles por millón de toneladas-kilómetro; en 2016 disminuyó a 1,65, lo que representa una reducción anual del 3 %, mientras que en 2017 volvió a 1,75. La frecuencia más elevada de controles en 2015 se registró en Austria (13,94 por millón de toneladas-kilómetro), Eslovaquia (9,04) y Hungría (5,69), mientras que en 2016 Austria (11,38), Eslovaquia (8,39) y Grecia (7,88) ocuparon los primeros puestos de la clasificación, que en 2017 encabezaron Grecia (14,38), Austria (10,71) y Eslovaquia (7,09). Puede observarse que en 2015 la frecuencia de los controles en Austria fue 8,2 veces superior a la media de la UE, y que Grecia alcanzó un cociente similar en 2017.

## **5.2. Desglose de los controles por lugar de origen**

El anexo III del presente informe presenta un desglose de los controles por lugar de origen de la unidad de transporte.

Este indicador está influido no solo por las decisiones de las autoridades responsables, sino también por la geografía del Estado miembro; por ejemplo, en los territorios insulares el volumen del tráfico internacional por carretera es menor. En concreto, en el período que abarca el presente informe, Malta y Chipre no controlaron ninguna unidad de transporte matriculada fuera de la UE.

El porcentaje de unidades de transporte controladas en su país de matriculación fue del 63 % en 2015, del 62 % en 2016 y del 65 % en 2017. El porcentaje de unidades controladas procedentes de otros países de la UE fue del 32 % en 2015 y 2016, y descendió al 29 % en 2017. Por su parte, el porcentaje de controles que afectaron a unidades matriculadas fuera de la UE se mantuvo estable, oscilando entre el 5 y el 6 % en función del año.

## **5.3. Porcentaje de unidades de transporte no conformes**

En el anexo IV se presenta el porcentaje de unidades de transporte controladas en las que se detectó al menos una infracción.

El porcentaje de unidades no conformes respecto del número total de controles realizados se mantuvo constante en el 20 % en 2015 y 2016, y se redujo al 17 % en 2017. Algunos Estados miembros (Bulgaria, Grecia, Rumanía y Eslovaquia) comunicaron un porcentaje de infracciones inferior al 5 % cada año; otros presentaron un 0 % de infracciones en un año (Eslovaquia) o dos años (Italia), y Chipre notificó un 0 % de infracciones en todo el período.

## **5.4. Desglose de unidades de transporte no conformes por lugar de origen**

El gráfico del anexo V presenta la distribución de las unidades de transporte que no cumplen las disposiciones, en función del lugar de origen de la unidad de transporte.

Tal como se ha señalado anteriormente en el punto 5.2, la geografía del Estado miembro también influye considerablemente en este indicador (p. ej., una isla o un Estado miembro periférico pueden presentar variaciones notables en lo que respecta al tráfico procedente de terceros países).

## **5.5. Frecuencia de las inmovilizaciones de unidades de transporte**

El gráfico del anexo VI ilustra el porcentaje de vehículos inmovilizados de entre aquellos respecto de los que se notificó una infracción. La inmovilización se debe a la presencia de una infracción de la categoría de riesgo I e implica que el vehículo se detenga hasta que se adecue al ADR o hasta que la carga se transfiera a otro vehículo conforme al ADR. La frecuencia de inmovilización de unidades de transporte apenas varió durante el período que cubre el informe: el porcentaje de vehículos inmovilizados en 2015 fue del 28 %, y disminuyó hasta el 27 % en 2016 y 2017.

Por ejemplo, las frecuencias más elevadas de inmovilizaciones en 2015 se registraron en Noruega (67 %), los Países Bajos (54 %), Alemania (46 %) y Lituania (36 %). Dinamarca, Estonia, España, Italia, Chipre, Letonia y Portugal no notificaron ninguna inmovilización entre 2015 y 2017, mientras que Eslovaquia comenzó a informar sobre ellas en 2016.

## 5.6. Desglose por categoría de riesgo

El gráfico del anexo VII ilustra la distribución de las infracciones por grado de gravedad. Solo debía consignarse la categoría de riesgo más elevada detectada durante un control.

La mayoría de los Estados miembros han comunicado al menos una categoría de infracción por unidad de transporte controlada. Sin embargo, Chipre no informó sobre ninguna infracción de ninguna categoría de riesgo durante el período abarcado por el informe (2015-2017), al igual que Lituania en 2016 y 2017.

En los controles efectuados en la UE en 2015, el 40 % de las infracciones detectadas se asociaron a la categoría de riesgo I (alto nivel de riesgo de muerte, lesión personal grave o daño importante al medio ambiente que requiere la adopción de medidas correctoras apropiadas e inmediatas, como la inmovilización del vehículo); el 37 %, a la categoría de riesgo II (infracciones que crean un riesgo de lesión personal o daño al medio ambiente, en cuyo caso pueden tomarse las medidas correctoras adecuadas en el lugar del control si es posible y conveniente o, a más tardar, a la terminación del transporte en cuestión), y el 23 %, a la categoría de riesgo III (infracciones que crean un bajo riesgo de lesión personal o daño al medio ambiente y cuando no es necesario tomar medidas correctoras en carretera).

## 5.7. Tipos de sanción

El gráfico del anexo VIII ilustra la distribución de las sanciones por Estado miembro.

Antes de la publicación de la Recomendación de la Comisión a que se refiere el punto 2 del presente informe, existían serias dificultades para recopilar esta información. Tras la Recomendación, la situación ha cambiado drásticamente y, en el período 2015-2017, únicamente Francia no comunicó datos estadísticos sobre las sanciones aplicadas.

Por ejemplo, las inspecciones realizadas en la UE en 2015 dieron lugar a 3 216 advertencias; se impusieron 14 446 multas; y 2 777 casos desembocaron en otras sanciones, incluyendo procesos judiciales, tanto penales como administrativos. En otras palabras, en términos porcentuales, las infracciones detectadas en la UE dieron lugar a multas en el 71 % de los casos, a advertencias en el 17 % de ellos y a la imposición de otras sanciones en el 13 % (aunque con importantes variaciones de unos Estados miembros a otros).

## 6. CONCLUSIONES

La Directiva 95/50/CE se incorporó a las legislaciones nacionales de los Estados miembros el 1 de enero de 1997. En 2004, se modificaron las disposiciones sobre presentación de informes, que entraron en vigor el 14 de diciembre de 2005. Como consecuencia de algunas incoherencias sistemáticas observadas en las notificaciones, la Comisión publicó una Recomendación al respecto en 2011.

Los últimos informes muestran claramente la disminución moderada del número de controles llevados a cabo desde 2014. Si se compara con el período de referencia del informe anterior (2012-2014), se puede observar que el número de controles notificado descendió en 2015 hasta llegar a un total de 136 966 en toda la UE. En 2016 puede observarse otro descenso del total de la UE hasta los 133 360, mientras que en 2017 se registró un ligero repunte, llegando a 144 056. No obstante, esta recuperación sigue sin llegar a los niveles de 2014, cuando se realizaron 150 348 controles, y está muy por debajo de los 244 710 de 2006 y los 285 466 de 2007<sup>16</sup> (es decir, los primeros años de referencia para los que se dispone de datos de la UE-27).

El número de infracciones se mantuvo relativamente estable durante el período de referencia del presente informe: en 2015 uno de cada cinco controles confirmó una infracción o levantó sospechas de infracción en el transporte de mercancías peligrosas, mientras que en 2017 esta relación era de uno de

---

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

cada 5,8 controles. En cifras, esto corresponde a 79 103 de los 417 343 controles en carretera efectuados en la UE y Noruega en los tres años que abarca este informe.

En los casos en que se detectaron infracciones, el 40 % pertenecían a la categoría de infracciones más graves. En consecuencia, se inmovilizaron 7 442 vehículos en 2015, 7 282 en 2016 y 6 706 en 2017.

Cabe señalar que el elevado número de infracciones notificadas por los Estados miembros puede deberse también a la orientación de su política de controles, destinada a identificar y sancionar a las empresas de transporte con peor comportamiento con el fin de aprovechar al máximo los escasos recursos disponibles. Esto quiere decir que las estadísticas presentadas no son plenamente representativas del mercado del transporte de mercancías peligrosas de la UE, que, en la práctica, es mucho más seguro de lo que podrían sugerir los datos facilitados.

En resumen, como exige la Directiva 95/50/CE, todos los Estados miembros llevan a cabo controles de los vehículos que transportan mercancías peligrosas y, en general, informan rigurosamente sobre ellos. No obstante, persisten algunas incoherencias, y la Comisión prosigue su labor para garantizar que se cumplan los requisitos relativos a la presentación de informes establecidos en la Directiva 95/50/CE, y que dicho cumplimiento mejore progresivamente cada año.

De los datos comunicados y del análisis de estos que figura en el presente informe, se desprende que el número de controles anuales que efectúan los Estados miembros sigue una tendencia general a la baja y que existe un problema persistente en lo que respecta al modo en que se informa sobre ellos.

Dado que la detección y prevención de cualquier peligro que pueda surgir en el transporte de dichas mercancías redundan en el interés de los Estados miembros, la Comisión desea fomentar la inversión en este ámbito, en particular con el objetivo de mejorar la formación de las autoridades responsables y el intercambio de conocimientos técnicos y buenas prácticas.