



Bruxelas, 26.2.2020
COM(2020) 69 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

**SOBRE A APLICAÇÃO PELOS ESTADOS-MEMBROS DA DIRETIVA 95/50/CE DO
CONSELHO RELATIVA A PROCEDIMENTOS UNIFORMES DE CONTROLO DO
TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE MERCADORIAS PERIGOSAS**

ÍNDICE

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO SOBRE A APLICAÇÃO PELOS ESTADOS-MEMBROS DA DIRETIVA 95/50/CE DO CONSELHO RELATIVA A PROCEDIMENTOS UNIFORMES DE CONTROLO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE MERCADORIAS PERIGOSAS

1.	Introdução	2
2.	Relatórios dos Estados-Membros da UE e da Noruega	3
3.	Cálculo de dados	4
4.	Evolução dos controlos e dos seus resultados.....	4
5.	Comparação dos dados.....	5
5.1.	Frequência dos controlos.....	5
5.2.	Repartição dos controlos por país de origem	6
5.3.	Percentagem de unidades de transporte não conformes.....	6
5.4.	Repartição das unidades de transporte não conformes por país de origem.....	6
5.5.	Frequência das imobilizações de unidades de transporte.....	6
5.6.	Repartição por categorias de risco	7
5.7.	Tipos de sanções	7
6.	Conclusões	7

1. INTRODUÇÃO

A Diretiva 95/50/CE do Conselho, relativa a procedimentos uniformes de controlo do transporte rodoviário de mercadorias perigosas, foi adotada em 6 de outubro de 1995. Nela se prescreve que os Estados-Membros assegurarão que uma percentagem representativa dos transportes rodoviários de mercadorias perigosas fique sujeita aos controlos previstos e que as condições de segurança estejam em conformidade com a legislação aplicável na matéria. Para efetuar os controlos previstos na diretiva, os Estados-Membros utilizarão a lista de controlo constante do seu anexo I e remeterão para a categorização dos riscos das eventuais infrações detetadas, tal como estabelecidas no seu anexo II.

Nos termos da Diretiva 95/50/CE, os Estados-Membros devem enviar à Comissão, para cada ano civil e no prazo de doze meses a contar do fim do exercício em causa, um relatório sobre a aplicação da diretiva¹. De acordo com a diretiva, a Comissão deve também enviar ao Parlamento Europeu e ao Conselho, pelo menos de três em três anos, um relatório sobre a sua aplicação pelos Estados-Membros².

O relatório da Comissão baseia-se nos relatórios anuais recebidos dos Estados-Membros. Este é o sétimo relatório sobre a aplicação da Diretiva 95/50/CE do Conselho pelos Estados-Membros e abrange o período de 2015-2017. O primeiro relatório³ abrangia o período de 1997-1998, o segundo⁴, o período de 1999-2002, o terceiro⁵, o período de 2003-2005, o quarto⁶, o período de 2006-2007, o quinto⁷, o período de 2012-2014, e o sexto⁸, o período de 2012-2014.

Até 30 de junho de 2009, o transporte rodoviário seguro de mercadorias perigosas estava condicionado pela Diretiva 94/55/CE do Conselho⁹, com a redação que lhe foi dada. A partir de 1 de julho de 2009, esta diretiva foi revogada e substituída pela Diretiva 2008/68/CE¹⁰, com a redação que lhe foi dada.

A Diretiva 2008/68/CE prossegue a abordagem da Diretiva 94/55/CE ao aplicar disposições técnicas e administrativas idênticas às anexas ao *Acordo Europeu relativo ao Transporte Internacional de Mercadorias Perigosas por Estrada - ADR*¹¹, tornando-as obrigatórias para todos os transportes nacionais e internacionais na UE. Como o ADR não contém disposições específicas para a sua aplicação, estas foram estabelecidas na Diretiva 95/50/CE.

A diretiva inclui uma lista de controlo uniformizada, a utilizar pelos Estados-Membros na realização dos controlos, e orientações para a classificação das infrações. Em 2004, procedeu-se à alteração dos anexos da diretiva¹² e do sistema de classificação das infrações a fim de, a partir de 2005, dispor de três categorias de risco.

Os controlos uniformizados abrangem todas as operações de transporte rodoviário de mercadorias perigosas efetuadas no território de um Estado-Membro ou que deem entrada nesse território a partir de países terceiros, independentemente do país de matrícula da unidade de transporte. A diretiva visa

¹ Artigo 9.º, n.º 1.

² Artigo 9.º, n.º 2.

³ COM(2000) 517 final de 6.9.2000.

⁴ COM(2005) 430 final de 15.9.2005.

⁵ COM(2007) 795 final de 13.12.2007.

⁶ COM(2010) 364 final de 7.7.2010.

⁷ COM(2013) 815 final de 25.11.2013.

⁸ COM(2017) 112 final de 6.3.2017.

⁹ Diretiva 94/55/CE do Conselho, de 21 de Novembro de 1994, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao transporte rodoviário de mercadorias perigosas, JO L 319 de 12.12.1994, p. 7.

¹⁰ Diretiva 2008/68/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativa ao transporte terrestre de mercadorias perigosas, JO L 260 de 30.9.2008, p. 13.

¹¹ Acordo Europeu relativo ao Transporte Internacional de Mercadorias Perigosas por Estrada, celebrado em Genebra, em 30 de setembro de 1957, com a redação que lhe foi dada, sob os auspícios da Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas (UNECE).

¹² Diretiva 2004/112/CE da Comissão, de 13 de dezembro de 2004, que adapta ao progresso técnico a Diretiva 95/50/CE do Conselho, JO L 367 de 14.12.2004, p. 23.

garantir a realização de controlos aleatórios a uma percentagem representativa das remessas de mercadorias perigosas transportadas por estrada, cobrindo ao mesmo tempo uma parte alargada da rede rodoviária.

A título preventivo ou após a deteção de infrações que comprometam a segurança rodoviária, podem também ser efetuados controlos nas instalações das empresas. Contudo, a Diretiva 95/50/CE não estabelece requisitos de informação sobre os controlos realizados.

2. RELATÓRIOS DOS ESTADOS-MEMBROS DA UE E DA NORUEGA

Quando da elaboração dos relatórios, os Estados-Membros devem utilizar as categorias de risco definidas no anexo II da Diretiva 95/50/CE e observar o disposto no seu anexo III. A Noruega tem apresentado sempre os seus relatórios anuais e pediu para ser incluída no relatório da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

Os restantes Estados-Membros e a Noruega apresentaram os seus relatórios largamente dentro do prazo. Alguns relatórios nacionais foram afetados por atrasos registados relacionados com os procedimentos administrativos para a recolha, análise e transmissão das informações à Comissão, nomeadamente quando envolvem diferentes autoridades públicas. Embora a situação tenha melhorado temporariamente em 2015 em comparação com a situação anterior, o mesmo ritmo não foi observado para os anos seguintes, pelo que a Comissão teve de reiterar o seu pedido aos Estados-Membros no sentido de melhorar o formato e a coerência dos dados a apresentar no futuro.

A Comissão recebeu relatórios de todos os Estados-Membros para todo o período de referência, mas, apesar de importantes melhorias, nem toda a informação foi recebida no formato correto. Além disso, alguns estavam incompletos ou incorretamente preenchidos, o que gera lacunas e resultados irrelevantes nos quadros apresentados no presente relatório. É utilizada a abreviatura «# N/D» («não disponível») para indicar esta situação. Ver síntese dos relatórios dos Estados-Membros em anexo ao presente relatório.

Os anteriores relatórios da Comissão registam incoerências sistemáticas a nível dos dados estatísticos apresentados pelos Estados-Membros. Uma vez que a apresentação de relatórios uniformizados pelos Estados-Membros é crucial para a qualidade, comparabilidade e fiabilidade dos relatórios da Comissão, esta adotou, em 2011, uma recomendação¹³ destinada a melhorar a qualidade desses relatórios.

Após a publicação da recomendação, os relatórios melhoraram substancialmente, tendo apenas sido detetadas pequenas inconsistências ocasionais.

A maioria das inconsistências, que tendem a diminuir, prende-se com o número de infrações por categoria de risco¹⁴. No ponto 1.4 do anexo da recomendação da Comissão, sublinha-se que, ainda que sejam detetadas várias infrações, apenas deve ser comunicada a infração mais grave. Consequentemente, o número total de infrações por categoria de risco deveria ser igual ao número de unidades de transporte não conformes às regras.

Ora, verifica-se que este princípio não é ainda corretamente aplicado em todos os Estados-Membros, uma vez que continuam a ser assinaladas várias infrações por unidade de transporte.

Outra importante questão abordada na recomendação foi o conceito de sanções a aplicar no caso das infrações detetadas durante os controlos na estrada. Devido aos diferentes regimes jurídicos e administrativos, alguns Estados-Membros não puderam acompanhar a tramitação dos processos judiciais instaurados na sequência de controlos que levantavam suspeitas de infrações. A recomendação propôs um compromisso que podia ser aplicado em todos os Estados-Membros,

¹³ Recomendação da Comissão de 21.2.2011 relativa aos relatórios dos controlos efetuados ao transporte rodoviário de mercadorias perigosas, C(2011) 909 final.

¹⁴ A definição das categorias de risco e as orientações para a determinação das categorias a que pertencem as infrações constam do anexo II da Diretiva 95/50/CE, conforme alterada pela Diretiva 2004/112/CE.

nomeadamente o registo da decisão tomada pelo agente da autoridade na sequência do controlo no local. No entanto, um Estado-Membro (a França) não está ainda em condições de comunicar esses dados.

3. CÁLCULO DE DADOS

Os Estados-Membros foram convidados a, sempre que possível, incluir nos seus relatórios a estimativa do volume anual de mercadorias perigosas transportadas no seu território, em toneladas ou toneladas-quilómetro. Houve 16 Estados-Membros que apresentaram estimativas para 2017, mais a Noruega. Relativamente aos anos anteriores, 2015 e 2016, só catorze Estados-Membros e a Noruega apresentaram estimativas para a quantidade total de mercadorias perigosas.

Como nem todos os Estados-Membros puderam fornecer estes dados, para permitir uma comparação objetiva entre Estados-Membros, o volume de mercadorias perigosas transportadas referido no presente relatório baseia-se nas informações constantes da base de dados do Eurostat¹⁵. Estas informações são usadas para estimar a frequência dos controlos em relação aos volumes transportados, embora a diretiva não exija um número mínimo de controlos (nem em termos absolutos nem em %).

As estatísticas do Eurostat, todavia, não incluem informações sobre Malta, por este país beneficiar de uma derrogação no que respeita à aplicação do Regulamento (UE) n.º 70/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de janeiro de 2012, relativo ao levantamento estatístico dos transportes rodoviários de mercadorias. O volume de mercadorias perigosas transportadas em Malta foi estimado com base nos dados fornecidos pela autoridade competente maltesa.

As estatísticas do Eurostat figuram no anexo IX do presente relatório.

4. EVOLUÇÃO DOS CONTROLOS E DOS SEUS RESULTADOS

O anexo I apresenta a evolução do número de controlos efetuados pelos Estados-Membros, a proporção de unidades de transporte não conformes às disposições e a percentagem de infrações pertencentes à categoria de risco I, ou seja, a categoria de infrações mais grave, onde a inobservância das disposições pertinentes do ADR cria um risco elevado de morte, de lesões corporais graves ou de danos significativos para o ambiente e deve normalmente conduzir à adoção imediata das medidas corretivas adequadas, designadamente à imobilização do veículo.

Na última linha do quadro, é indicada a média da União Europeia e os dados estatísticos para a Noruega.

A quantidade de dados recolhidos permite análises detalhadas e agregadas. De entre as principais considerações delas decorrentes, podem sublinhar-se as seguintes:

- verifica-se um certo desequilíbrio entre os dados comunicados para o número de unidades de transporte sujeitas a controlos e o número de unidades de transporte conformes com o ADR – por exemplo, em 2015 a Grécia informou que foram controladas 324 unidades de transporte, das quais apenas uma unidade de transporte foi registada como apresentando um risco de categoria I. A situação pareceu melhorar em 2016, com 6290 controlos efetuados e 39 casos de não conformidade comunicados (ou seja, 0,62 % do número total de controlos), mas no ano final do período de referência, 2017, o número de situações de não conformidade, 42, manteve-se muito baixo em comparação com o número total de controlos, que aumentou para 20 870; tal resulta numa taxa de não conformidade de 0,20 %, ou seja, oito vezes inferior à média da UE. Comparativamente, para a Alemanha os números correspondem a 11 548 não conformidades em 45 961 controlos efetuados em 2015, 11 137 em 41 290 em 2016 e 10 429 em 40 956 em 2017; ou seja, uma taxa de não conformidade de cerca de 25 %;

¹⁵ Quadro «DS-073082» do Eurostat: transporte rodoviário anual de mercadorias perigosas, por tipo de mercadoria perigosa e por atividade.

- vários Estados-Membros (Dinamarca, Estónia, Espanha, Itália, Chipre, Letónia e Portugal) não comunicaram qualquer imobilização durante o período de três anos abrangido pelo presente relatório. Tal pode dever-se ao facto de, em alguns países, as autoridades de execução não disporem de poderes de imobilização dos veículos. Noutros casos (Grécia, Luxemburgo e Eslováquia) tal ocorreu apenas uma vez no período de referência;
- a percentagem da categoria de risco I está ausente durante todo o período de referência para Chipre, assim como para 2016 e 2017 para a Lituânia, apesar de este último país comunicar imobilizações naqueles anos específicos.

A comunicação correta do indicador da percentagem de infrações da categoria de risco I é particularmente sensível. Quando é comunicada mais do que uma infração por unidade de transporte, a percentagem de infrações da categoria I tende a ser inferior ao valor correto.

Em 2015, alguns Estados-Membros comunicaram menos infrações totais do que as unidades de transporte consideradas não conformes (por exemplo, a Bélgica, a República Checa, a Alemanha, a Irlanda, a Letónia, a Hungria, os Países Baixos e a Finlândia), enquanto outros Estados-Membros comunicaram mais infrações totais do que as unidades de transporte consideradas não conformes (por exemplo, a Dinamarca, a Croácia e a Eslováquia). Este desequilíbrio manteve-se em 2016 e 2017. Casos há também em que as autoridades responsáveis por fazer cumprir a legislação apenas comunicaram as infrações detetadas, mas não incluíram qualquer informação sobre essas infrações nem sobre as sanções aplicadas.

As informações variadas recebidas sobre as infrações totais, a constante ausência de infrações da categoria I em alguns Estados-Membros e a falta de coerência entre a taxa de não conformidade a nível da UE poderiam ficar a dever-se à falta de formação adequada das autoridades de aplicação da lei. Por conseguinte, a Comissão quer incentivar o intercâmbio de informações e de melhores práticas neste domínio entre os Estados-Membros.

5. COMPARAÇÃO DOS DADOS

O número total de controlos realizados na UE + Noruega durante o período incluído no presente relatório não foi constante numa base anual, variando de 136 966 em 2015 (em comparação com 150 348 em 2014) para 133 360 em 2016 e 144 056 em 2017. Note-se que o número de controlos diminuiu em 2015 10,68 % em comparação com 2014, e a tendência para diminuir manteve-se em 2016, enquanto pôde observar-se um ligeiro aumento no número de controlos em 2017 (embora não atingindo os níveis de 2014).

As tendências nacionais variam, uma vez que só seis Estados-Membros (Grécia, Luxemburgo, Estónia, Eslovénia, Irlanda e Suécia) aumentaram o número de controlos no período abrangido pelo presente relatório, com mais de 25 %, enquanto a Bélgica, a Dinamarca, a Croácia, a Itália, a Bulgária e o Reino Unido registaram as maiores reduções no número de controlos realizados.

Em termos de número absoluto de controlos na UE, a percentagem da Alemanha foi a mais elevada em 2015 (33,56 %), seguida da Polónia (14,95 %) e da Áustria (9,44 %). O mesmo palmarés verificou-se em 2016, com 30,96 % dos controlos da UE realizados pela Alemanha, 12,03 % pela Polónia e 8,96 % pela Áustria, enquanto em 2017 a Alemanha registou a percentagem mais elevada (28,43 %), seguida da Grécia (14,49 %) e da Polónia (11,27 %). Sublinhe-se que este indicador se prende em grande medida com a dimensão do Estado-Membro.

5.1. Frequência dos controlos

O anexo II apresenta uma panorâmica da frequência dos controlos efetuados na estrada pelos Estados-Membros no período de 2015-2017. A frequência é calculada como o rácio do número de controlos por milhão de toneladas-km de mercadorias perigosas transportadas em cada Estado-Membro.

Em 2015, a média da UE era de 1,70 controlos por milhão de toneladas-km. Em 2016, diminuiu para 1,65, o que implica uma redução anual de 3 %, ao passo que em 2017 foi novamente de 1,75. A frequência mais elevada de controlos em 2015 foi registada na Áustria (13,94 por milhão de toneladas-

quilómetro), na Eslováquia (9,04) e na Hungria (5,69), enquanto em 2016 este palmarés registou nos primeiros lugares a Áustria (11,38), a Eslováquia (8,39) e a Grécia (7,88), para se concluir em 2017 com a Grécia (14,38), a Áustria (10,71) e a Eslováquia (7,09). Observe-se que, em 2015, a frequência dos controlos na Áustria foi 8,2 vezes a média da UE e que a Grécia alcançou um rácio semelhante em 2017.

5.2. Repartição dos controlos por país de origem

O anexo III do relatório mostra a repartição dos controlos efetuados por país de origem da unidade de transporte.

Este indicador é afetado não só pelas decisões das autoridades responsáveis pelo cumprimento da legislação, mas também pela geografia do Estado-Membro. Note-se que, a título de exemplo, o volume de tráfego rodoviário internacional registado nos territórios insulares é inferior. Nomeadamente, neste período de referência, Malta e Chipre não controlaram nenhuma unidade de transporte matriculada fora da UE.

A percentagem de unidades de transporte registadas no país do controlo foi de 63 % em 2015, 62 % em 2016 e 65 % em 2017. A percentagem de unidades sujeitas a controlo provenientes de outros países da UE correspondeu a 32 % em 2015 e 2016 e diminuiu para 29 % em 2017, enquanto a percentagem de controlos relativos a unidades matriculadas fora da UE permaneceu estável, variando entre 5 % e 6 %, consoante o ano de referência.

5.3. Percentagem de unidades de transporte não conformes

A percentagem de unidades de transporte em que foi detetada pelo menos uma infração quando dos controlos consta do anexo IV.

A percentagem de unidades não conformes em relação ao número total de controlos foi constante em 2015 e 2016, a saber, 20 %, tendo diminuído em 2017 para 17 %. Alguns Estados-Membros (Bulgária, Grécia, Roménia e Eslováquia) apresentaram menos de 5 % de casos de não conformidade em cada ano, enquanto outros apresentaram 0 % de infrações em relação a um ano (a Eslováquia) ou a dois anos (a Itália) e Chipre comunicou 0 % infrações para a totalidade do período.

5.4. Repartição das unidades de transporte não conformes por país de origem

Os gráficos do anexo V mostram a repartição das unidades de transporte não conformes com as regras, por país de origem.

Tal como se observou no ponto 5.2, a geografia do Estado-Membro também afeta consideravelmente este indicador (por exemplo, o facto de se tratar de uma ilha ou de um Estado-Membro periférico pode variar significativamente o tráfego do país terceiro).

5.5. Frequência das immobilizações de unidades de transporte

O gráfico do anexo VI mostra a percentagem de veículos immobilizados de entre os veículos em infração. A immobilização deve-se à presença de uma infração da categoria de risco I e significa que o veículo é immobilizado até ser posto em conformidade com o ADR ou até a carga ser transferida para outro veículo conforme ao ADR. Houve pouca variação em relação à frequência de immobilização de unidades de transporte durante o período de referência: a percentagem de veículos immobilizados foi de 28 % em 2015, tendo diminuído para 27 % em 2016 e 2017.

A título de exemplo, as mais elevadas frequências de immobilização em 2015 foram registadas na Noruega (67 %), nos Países Baixos (54 %), na Alemanha (46 %) e na Lituânia (36 %). A Dinamarca, a Estónia, a Espanha, a Itália, Chipre, a Letónia e Portugal não comunicaram quaisquer immobilizações entre 2015 e 2017, enquanto a Eslováquia começou a comunicar immobilizações desde 2016.

5.6. Repartição por categorias de risco

Os gráficos que constam do anexo VII mostram a distribuição das infrações por grau de gravidade. Apenas deviam ser registadas as infrações correspondentes à categoria de risco mais alto detetadas durante os controlos.

A maioria dos Estados-Membros comunicou pelo menos uma categoria de infração por unidade de transporte controlada. Contudo, Chipre não comunicou quaisquer infrações de nenhuma categoria de risco durante todo o período de referência de 2015-2017, enquanto a Lituânia não o fez para os anos de 2016 e 2017.

Entre os controlos efetuados na UE em 2015, 40 % das infrações detetadas foram classificadas na categoria de risco I (risco elevado de morte, de lesões corporais graves ou de danos significativos para o ambiente e deve normalmente conduzir à adoção imediata das medidas corretivas adequadas, designadamente à imobilização do veículo), 37 % na categoria II (infrações que causam risco de lesões corporais ou de danos para o ambiente e deverá normalmente conduzir à adoção das medidas corretivas apropriadas, como, se possível e adequado, a exigência de retificação no local do controlo ou, o mais tardar, quando da conclusão da operação de transporte em curso) e os restantes 23 % na categoria de risco III (infrações que resultam num risco reduzido de lesões corporais ou de danos para o ambiente e as medidas corretivas adequadas não necessitam de ser tomadas no local).

5.7. Tipos de sanções

Os gráficos do anexo VIII ilustram a repartição das sanções por Estado-Membro.

Antes da publicação da recomendação da Comissão referida no ponto 2 do presente relatório, registavam-se sérias dificuldades na recolha de informações. Após a publicação da recomendação, a situação melhorou drasticamente e, no período compreendido entre 2015 e 2017, apenas a França não comunicou dados estatísticos sobre as sanções aplicadas.

A título de exemplo, no decurso das inspeções realizadas na UE em 2015, registaram-se 3 216 advertências, 14 446 multas e 2 777 outros casos de sanções, incluindo processos judiciais de cariz criminal e administrativo. Por outras palavras, a nível da UE, em termos percentuais, as infrações detetadas conduziram a coimas em 71 % dos casos, a advertências em 17 % e a outras sanções em 13 % dos casos (embora com uma grande variação entre Estados-Membros).

6. CONCLUSÕES

A Diretiva 95/50/CE foi transposta para o direito nacional dos Estados-Membros a partir de 1 de janeiro de 1997. As modalidades de apresentação de relatórios foram alteradas em 2004, tendo as novas disposições passado a ser aplicáveis em 14 de dezembro de 2005. Atendendo a algumas incoerências sistemáticas, a Comissão publicou uma recomendação sobre a matéria em 2011.

Os relatórios mais recentes revelam claramente uma diminuição moderada no número de controlos desde 2014. Quando se compara com o período de referência do relatório anterior (2012-2014), pode ver-se que o número de controlos comunicados diminuiu em 2015 para um total da UE de 136 966. Em 2016 pôde observar-se um acréscimo na diminuição do total da UE para 133 360, enquanto foi registada uma ligeira retoma em 2017, correspondente a 144 056. Contudo, esta retoma ainda fica aquém dos números apresentados para 2014, com 150 348 controlos, e é drasticamente inferior aos valores de 2006, com 244 710 controlos, ou aos de 2007, com 285 466 controlos¹⁶ (ou seja, os primeiros anos de referência para os quais estão disponíveis dados da UE27).

O número de infrações permaneceu relativamente estável durante o período de referência do presente relatório: em 2015, um em cada cinco controlos confirmou ou levantou suspeitas de infração no transporte de mercadorias perigosas, ao passo que, em 2017, esta relação era de um para 5,8 controlos.

¹⁶ COM(2010) 364 final, p. 10.

Em números, tal corresponde a 79 103 do total de 417 343 controlos rodoviários efetuados na UE + Noruega nos três anos abrangidos pelo presente relatório.

Nos casos em que foram detetadas infrações, 40 % cabiam na categoria das infrações mais graves. Por conseguinte, 7 442 veículos foram imobilizados em 2015, 7 282 em 2016 e 6 706 em 2017.

Note-se que o elevado número de infrações comunicadas pelos Estados-Membros pode dever-se igualmente à sua política de controlo direcionada, destinada a identificar e sancionar os operadores de transportes com pior desempenho, a fim de maximizar a eficácia dos escassos recursos disponíveis. Tal implica que as estatísticas apresentadas não são totalmente representativas do mercado comunitário para o transporte de substâncias perigosas, que, na prática, é muito mais seguro do que resulta dos dados comunicados.

Em suma, tal como requer a Diretiva 95/50/CE, todos os Estados-Membros realizam controlos aos veículos de transporte rodoviário de mercadorias perigosas e informam rigorosamente sobre os seus resultados. No entanto, persistem algumas incoerências e a Comissão prossegue os seus esforços para assegurar que os requisitos de comunicação de informações ao abrigo da Diretiva 95/50/CE são cumpridos, e que a conformidade aumenta progressivamente todos os anos.

Tendo em conta os dados comunicados e a sua análise, apresentada no presente relatório, pode observar-se uma tendência geral de diminuição do número de controlos anuais efetuados pelos Estados-Membros, tal como um problema persistente na forma como a comunicação é feita.

Como é do interesse dos Estados-Membros detetar e prevenir quaisquer perigos que possam surgir no transporte destas mercadorias, a Comissão gostaria de incentivar um maior investimento neste domínio, nomeadamente para melhorar a formação das autoridades de aplicação da lei e o intercâmbio de conhecimentos específicos e de boas práticas.