EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 26.2.2020
COM(2020) 69 final

VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

OVER DE TOEPASSING DOOR DE LIDSTATEN VAN RICHTLIJN 95/50/EG VAN DE RAAD BETREFFENDE UNIFORME PROCEDURES VOOR DE CONTROLE OP HET VERVOER VAN GEVAARLIJKE GOEDEREN OVER DE WEG

INHOUDSOPGAVE

VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD OVER DE TOEPASSING DOOR DE LIDSTATEN VAN RICHTLIJN 95/50/EG VAN DE RAAD BETREFFENDE UNIFORME PROCEDURES VOOR DE CONTROLE OP HET VERVOER VAN GEVAARLIJKE GOEDEREN OVER DE WEG

1. Inleiding 2
2. Verslagen van de EU-lidstaten en Noorwegen 3
3. Berekening van gegevens 4
4. Evolutie van de controles en hun resultaten 4
5. Vergelijking van de gegevens 5
5.1. Frequentie van de controles 6
5.2. Opsplitsing van de controles volgens de plaats van herkomst 6
5.3. Aandeel vervoerseenheden die niet aan de regels voldoen 6
5.4. Opsplitsing van de vervoerseenheden die niet aan de regels voldoen, volgens de plaats van herkomst 7
5.5. Frequentie van doorrijverboden voor vervoerseenheden 7
5.6. Opsplitsing per risicocategorie 7
5.7. Soorten sancties 7
6. Conclusies 8

1. INLEIDING

Richtlijn 95/50/EG van de Raad betreffende uniforme procedures voor de controle op het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg werd vastgesteld op 6 oktober 1995. Volgens de richtlijn moeten de lidstaten waarborgen dat een representatief deel van het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg wordt onderworpen aan specifieke controles en dat de veiligheidsvoorschriften voor dat vervoer in overeenstemming zijn met de toepasselijke wetgeving. Voor de in de richtlijn voorgeschreven controles gebruiken de lidstaten de in bijlage I bij die richtlijn vastgestelde controlelijst en verwijzen zij naar de indeling in risicocategorieën van de mogelijke geconstateerde inbreuken in bijlage II bij die richtlijn.

Volgens Richtlijn 95/50/EG moet elke lidstaat de Commissie voor ieder kalenderjaar, uiterlijk twaalf maanden na het einde daarvan, een verslag sturen over de toepassing van de richtlijn[1]. In de richtlijn is ook bepaald dat de Commissie ten minste om de drie jaar een verslag naar het Europees Parlement en de Raad moet sturen over de wijze waarop de lidstaten de richtlijn toepassen[2].

Het verslag van de Commissie is gebaseerd op de jaarverslagen van de lidstaten. Dit is het zevende verslag over de toepassing van Richtlijn 95/50/EG in de lidstaten; het bestrijkt de periode 2015-2017. Het eerste verslag[3] had betrekking op de periode 1997-1998, het tweede[4] op 1999-2002, het derde[5] op 2003-2005, het vierde[6] op 2006-2007, het vijfde[7] op 2008-2011 en het zesde[8] op 2012-2014.

Tot en met 30 juni 2009 waren de voorwaarden voor het veilig vervoer van gevaarlijke goederen over de weg vastgelegd in Richtlijn 94/55/EG van de Raad[9], als gewijzigd. Op 1 juli 2009 werd die richtlijn ingetrokken en vervangen door Richtlijn 2008/68/EG[10], als gewijzigd.

Richtlijn 2008/68/EG ligt in het verlengde van Richtlijn 94/55/EG en voorziet in technische en administratieve bepalingen die identiek zijn aan die in de bijlage bij de *Europese Overeenkomst betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (ADR)*[11], waardoor die bindend worden voor alle nationale en internationale vervoer binnen de EU. Omdat de ADR geen specifieke bepalingen inzake handhaving bevat, zijn die vastgesteld in Richtlijn 95/50/EG.

Die richtlijn bevat een geharmoniseerde controlelijst die de lidstaten voor dergelijke controles moeten gebruiken en richtsnoeren voor de indeling van inbreuken. In 2004 werden de bijlagen

---

1 Artikel 9, lid 1, van de richtlijn.
2 Artikel 9, lid 2, van de richtlijn.
3 COM(2000) 517 definitief van 6.9.2000.
4 COM(2005) 430 definitief van 15.9.2005.
5 COM(2007) 795 definitief van 13.12.2007.
6 COM(2010) 364 definitief van 7.7.2010.
7 COM(2013) 815 final van 25.11.2013.
8 COM(2017) 112 final van 6.3.2017.
9 Richtlijn 94/55/EG van de Raad van 21 november 1994 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten inzake het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (PB L 319 van 12.12.1994, blz. 7).
10 Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land (PB L 260 van 30.9.2008, blz. 13).
11 Europese Overeenkomst betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de weg, gesloten in Genève op 30 september 1957, als gewijzigd, onder auspiciën van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN-ECE).

bij de richtlijn gewijzigd[12]. Het systeem voor de indeling van inbreuken werd gewijzigd en telt sinds 2005 drie risicocategorieën.

Die uniforme controles betreffen alle wegtransporten van gevaarlijke goederen op het grondgebied van een lidstaat of die een lidstaat binnenkomen vanuit een derde land, ongeacht het land waarin de vervoerseenheid is ingeschreven. Het doel van de richtlijn is te waarborgen dat een representatief deel van de wegtransporten van gevaarlijke goederen steekproefsgewijs wordt gecontroleerd en dat er tegelijk controles worden uitgevoerd op een groot deel van het wegennet.

Er kunnen ook controles ter plaatse bij ondernemingen worden uitgevoerd, preventief of nadat bij een wegcontrole inbreuken zijn vastgesteld die de veiligheid in gevaar brengen. Richtlijn 95/50/EG bevat echter geen verplichting om verslag uit te brengen over die controles.

2. VERSLAGEN VAN DE EU-LIDSTATEN EN NOORWEGEN

De lidstaten is gevraagd om bij het opstellen van hun verslagen de risicocategorieën van bijlage II bij Richtlijn 95/50/EG te gebruiken en om het verslag in te dienen volgens het model in bijlage III bij die richtlijn. Noorwegen heeft zijn jaarverslagen ingediend en heeft gevraagd te worden opgenomen in het verslag van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad.

De meeste lidstaten en Noorwegen hebben hun verslag ruimschoots op tijd ingediend. Enkele nationale verslagen liepen vertraging op door administratieve procedures voor het verzamelen, analyseren en doorgeven van de gegevens aan de Commissie, met name als daar verschillende overheidsinstellingen bij betrokken waren. Hoewel de situatie in 2015 tijdelijk was verbeterd ten opzichte van de vorige jaren, werd dat niveau in de jaren daarna niet gehandhaafd. Daarom heeft de Commissie er bij de lidstaten opnieuw op aangedrongen om in de toekomst meer zorg te besteden aan de vorm en consistentie van de verstrekte gegevens.

De Commissie heeft van alle lidstaten verslagen voor de hele periode ontvangen, maar ondanks belangrijke verbeteringen is niet alle informatie in de juiste vorm doorgestuurd. Bovendien waren sommige verslagen onvolledig of fout ingevuld, waardoor de tabellen in dit verslag hiaten of irrelevante resultaten bevatten. Die zijn aangeduid met "#N/A" (niet beschikbaar). In de bijlagen bij dit verslag is een samenvatting van de verslagen van de lidstaten opgenomen.

In eerdere verslagen van de Commissie werd gewezen op een aantal systematische inconsistenties in de statistische verslagen van de lidstaten. Aangezien uniforme verslagen van de lidstaten essentieel zijn voor de kwaliteit, vergelijkbaarheid en betrouwbaarheid van de verslagen van de Commissie, heeft de Commissie in 2011 een aanbeveling[13] aangenomen om de kwaliteit van die verslagen te verbeteren.

Na de publicatie van de aanbeveling zijn de verslagen aanzienlijk verbeterd en zijn slechts af en toe kleinere inconsistenties vastgesteld.

[12] Richtlijn 2004/112/EG van de Commissie van 13 december 2004 tot aanpassing aan de vooruitgang van de techniek van Richtlijn 95/50/EG van de Raad (PB L 367 van 14.12.2004, blz. 23).

[13] Aanbeveling van de Commissie van 21.2.2011 inzake de rapportering van controles op het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (C(2011) 909 definitief).

Het aantal inconsistenties neemt af; sommige hebben betrekking op het aantal inbreuken per risicocategorie[14]. In punt 1.4 van de bijlage bij de aanbeveling van de Commissie wordt onderstreept dat alleen de zwaarste inbreuk mag worden gemeld, zelfs als meerdere inbreuken worden vastgesteld. Bijgevolg moet het totale aantal inbreuken per risicocategorie gelijk zijn aan het aantal vervoerseenheden dat niet aan de regels voldoet.

Blijkbaar wordt dat principe nog niet in alle lidstaten correct toegepast, want er worden nog altijd meerdere inbreuken per vervoerseenheid gemeld.

Een ander belangrijk punt van de aanbeveling was het begrip "opgelegde sanctie" als tijdens een wegcontrole een inbreuk wordt vastgesteld. Door de verschillen in juridische en administratieve regelingen konden sommige lidstaten niet nagaan wat het resultaat was van de gerechtelijke procedure die na de vaststelling van vermoedelijke inbreuken werd ingesteld. In de aanbeveling werd een gezamenlijk compromis voorgesteld dat in alle lidstaten kon worden toegepast, namelijk de weergave van de beslissing van de met de controle langs de weg belaste ambtenaar. Eén lidstaat (Frankrijk) kan dergelijke gegevens echter nog niet rapporteren.

3. BEREKENING VAN GEGEVENS

De lidstaten wordt verzocht om, indien mogelijk, een schatting te geven, in tonnen of tonkilometer, van de hoeveelheid gevaarlijke goederen die jaarlijks op hun grondgebied wordt vervoerd. Voor 2017 hebben zestien lidstaten en Noorwegen een schatting opgegeven. Voor 2015 en 2016 hebben slechts veertien lidstaten en Noorwegen een schatting van de totale hoeveelheid gevaarlijke goederen opgegeven.

Omdat niet alle lidstaten gegevens konden verstrekken die een objectieve vergelijking tussen de lidstaten mogelijk maken, is de in dit verslag vermelde hoeveelheid vervoerde gevaarlijke goederen gebaseerd op informatie in de databank van Eurostat[15]. Die informatie wordt gebruikt om de frequentie van de controles in verhouding tot de vervoerde hoeveelheid te schatten, hoewel volgens de richtlijn geen minimaal aantal controles (in absolute termen of in procent) moet worden uitgevoerd.

Eurostat heeft echter geen statistieken voor Malta, omdat die lidstaat een afwijking geniet voor de toepassing van Verordening (EU) nr. 70/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 18 januari 2012 betreffende de statistische registratie van het goederenvervoer over de weg. De hoeveelheid vervoerde gevaarlijke goederen in Malta wordt daarom geschat op basis van gegevens van de Maltese bevoegde autoriteit.

De statistieken van Eurostat zijn opgenomen in bijlage IX bij dit verslag.

4. EVOLUTIE VAN DE CONTROLES EN HUN RESULTATEN

Bijlage I bevat de evolutie van het aantal controles dat door de lidstaten wordt uitgevoerd, het percentage vervoerseenheden dat niet aan de bepalingen voldoet en het percentage inbreuken van risicocategorie I (de ernstigste inbreuken, waarbij niet-naleving van de toepasselijke ADR-bepalingen leidt tot een hoog risico op overlijden, ernstig letsel of aanzienlijke schade

[14] De definitie van risicocategorieën en de richtsnoeren inzake inbreuken die tot die categorieën behoren, zijn opgenomen in bijlage II van Richtlijn 95/50/EG, als gewijzigd bij richtlijn 2004/112/EG.

[15] Eurostat-tabel DS-073082: hoeveelheid gevaarlijke goederen die per jaar over de weg wordt vervoerd, per type gevaarlijke goederen en per activiteit.

aan het milieu, en derhalve onmiddellijke en gepaste corrigerende maatregelen vereist zijn, zoals een doorrijverbod).

De gemiddelden voor de Europese Unie en de statistieken voor Noorwegen bevinden zich aan het einde van de tabel.

Door de hoeveelheid verzamelde gegevens zijn zowel gedetailleerde als geaggregeerde analyses mogelijk. Dit zijn enkele van de belangrijkste overwegingen:

- er bestaat een zeker onevenwicht tussen de gerapporteerde gegevens over het aantal gecontroleerde vervoerseenheden en het aantal vervoerseenheden dat aan de ADR voldoet. Griekenland, bijvoorbeeld, rapporteerde dat het in 2015 324 vervoerseenheden had gecontroleerd, maar slechts één inbreuk van risicocategorie I had vastgesteld. De situatie leek verbeterd in 2016, toen bij 6 290 controles 39 gevallen van niet-naleving werden vastgesteld (0,62 % van het totale aantal controles). In 2017, het laatste jaar van de verslagperiode, steeg het aantal controles tot 20 870 maar werden amper 42 gevallen van niet-naleving gemeld: dat percentage (0,20 %) is acht keer lager dan het EU-gemiddelde. Ter vergelijking: Duitsland voerde in 2015 45 961 controles uit en meldde 11 548 gevallen van niet-naleving; in 2016 was dat respectievelijk 41 290 en 11 137, en in 2017 40 956 en 10 429, d.w.z. een niet-nalevingspercentage van ongeveer 25 %;
- verschillende lidstaten (Denemarken, Estland, Spanje, Italië, Cyprus, Letland en Portugal) hebben voor de drie jaar waarop dit verslag betrekking heeft, geen enkel doorrijverbod gemeld. Dat kan het gevolg zijn van het feit dat handhavingsautoriteiten in sommige landen niet bevoegd zijn om een doorrijverbod voor voertuigen op te leggen. In andere landen (Griekenland, Luxemburg en Slowakije) gebeurde dat in de referentieperiode slechts één keer;
- Cyprus heeft gedurende de gehele verslagperiode geen percentage voor inbreuken van risicocategorie I vermeld. Litouwen heeft dat evenmin gedaan in 2016 en 2017, hoewel het in die jaren wel doorrijverboden heeft opgelegd.

De indicator voor het percentage inbreuken van risicocategorie I is bijzonder gevoelig voor foutieve rapportage. Als per vervoerseenheid meer dan één inbreuk is geregistreerd, ligt het percentage inbreuken van categorie I onder de correcte waarde.

In 2015 hebben een aantal lidstaten minder inbreuken dan niet-conforme vervoerseenheden gemeld (bv. België, Tsjechië, Duitsland, Ierland, Letland, Hongarije, Nederland en Finland), terwijl andere lidstaten juist meer inbreuken dan niet-conforme vervoerseenheden hebben gemeld (bv. Denemarken, Kroatië en Slowakije). Dat onevenwicht was ook in 2016 en 2017 zichtbaar. In sommige gevallen hebben de handhavingsautoriteiten alleen gemeld dat zij inbreuken hebben vastgesteld, maar hebben zij geen nadere gegevens verstrekt over die inbreuken of over de opgelegde sancties.

De dubbelzinnige informatie over het totale aantal inbreuken, het niet vermelden van inbreuken van risicocategorie I door bepaalde lidstaten en het gebrek aan consistentie inzake het niet-nalevingspercentage op EU-niveau kunnen te wijten zijn aan een ontoereikende opleiding van de handhavingsautoriteiten. De Commissie wil bij deze de verdere uitwisseling van informatie en beste praktijken tussen de lidstaten aanmoedigen.

5. VERGELIJKING VAN DE GEGEVENS

Het totale aantal controles dat jaarlijks tijdens de in dit verslag behandelde periode in de EU en Noorwegen is uitgevoerd, is niet constant en varieert van 136 966 in 2015 (ten opzichte van 150 348 in 2014) tot 133 360 in 2016 en 144 056 in 2017. Ten opzichte van 2014 daalde

het aantal controles in 2015 met 10,68 % en die dalende trend zette zich door in 2016. In 2017 steeg het aantal controles weer licht, hoewel het niveau van 2014 niet werd gehaald.

De nationale trends variëren. In slechts zes lidstaten (Griekenland, Luxemburg, Estland, Slovenië, Ierland en Zweden) steeg het aantal controles in de periode waarop dit verslag betrekking heeft met meer dan 25 %. In België, Denemarken, Kroatië, Italië, Bulgarije en het Verenigd Koninkrijk daalde het aantal controles het sterkst.

Wat het absolute aantal controles in de EU betreft, nam Duitsland in 2015 het grootste deel voor zijn rekening (33,56 %), gevolgd door Polen (14,95 %) en Oostenrijk (9,44 %). Dat was ook zo in 2016, toen Duitsland 30,96 % van de controles uitvoerde, Polen 12,03 % en Oostenrijk 8,96 %. In 2017 werd Duitsland (28,43 %) gevolgd door Griekenland (14,49 %) en Polen (11,27 %). Er moet worden opgemerkt dat er een sterk verband is tussen deze indicator en de grootte van de lidstaat.

5.1. Frequentie van de controles

Bijlage II geeft een overzicht van de frequentie van de controles langs de weg in de lidstaten tijdens de periode 2015-2017. De frequentie wordt uitgedrukt in aantal controles per miljoen tonkilometer vervoerde gevaarlijke goederen in elke lidstaat.

In 2015 bedroeg het gemiddelde in de EU 1,70 controles per miljoen tonkilometer. In 2016 daalde dat tot 1,65, een daling van 3 % op jaarbasis. In 2017 steeg die waarde opnieuw tot 1,75. In 2015 werd de hoogste controlefrequentie geregistreerd in Oostenrijk (13,94 per miljoen tonkilometer), vóór Slowakije (9,04) en Hongarije (5,69). In 2016 werd Oostenrijk (11,38) gevolgd door Slowakije (8,39) en Griekenland (7,88). In 2017 stond Griekenland op de eerste plaats (14,38), voor Oostenrijk (10,71) en Slowakije (7,09). In 2015 lag de controlefrequentie in Oostenrijk 8,2 maal hoger dan het EU-gemiddelde. In 2017 was dat het geval in Griekenland.

5.2. Opsplitsing van de controles volgens de plaats van herkomst

In bijlage III bij dit verslag worden de controles opgesplitst volgens de plaats van herkomst van de vervoerseenheid.

Die indicator wordt niet alleen beïnvloed door de beslissingen van de handhavingsinstanties maar ook door de geografische context van de lidstaat. Zo is er op eilanden minder internationaal vervoer over de weg. Tijdens deze verslagperiode werd op Malta en Cyprus geen enkele vervoerseenheid van buiten de EU gecontroleerd.

Het percentage van de in het land van de controle geregistreerde vervoerseenheden bedroeg 63 % in 2015, 62 % in 2016 en 65 % in 2017. Het percentage gecontroleerde eenheden uit andere EU-landen bedroeg 32 % in 2015 en 2016, en daalde tot 29 % in 2017. Het controlepercentage van buiten de EU geregistreerde eenheden bleef in die jaren stabiel: 5 % à 6 %.

5.3. Aandeel vervoerseenheden die niet aan de regels voldoen

Bijlage IV geeft het percentage gecontroleerde vervoerseenheden weer waarvoor minstens één inbreuk is vastgesteld.

In 2015 en 2016 bleef het percentage niet-conforme eenheden in verhouding tot het totale aantal controles stabiel (20 %). In 2017 daalde dat tot 17 %. Sommige lidstaten (Bulgarije, Griekenland, Roemenië en Slowakije) rapporteerden elk jaar minder dan 5 % niet-conforme voertuigeenheden. Slowakije meldde gedurende één jaar 0 % inbreuken, Italië gedurende twee jaar. Cyprus meldde 0 % inbreuken voor de hele verslagperiode.

5.4. Opsplitsing van de vervoerseenheden die niet aan de regels voldoen, volgens de plaats van herkomst

De grafieken in bijlage V geven de verdeling weer van de vervoerseenheden die niet aan de regels voldoen, volgens de plaats van herkomst van de vervoerseenheid.

Zoals in punt 5.2 hierboven is opgemerkt, beïnvloedt de geografische context van de lidstaat ook deze indicator aanzienlijk; zo kunnen er tussen een eiland en een perifere lidstaat aanzienlijke verschillen zijn in het verkeer uit derde landen.

5.5. Frequentie van doorrijverboden voor vervoerseenheden

De grafiek in bijlage VI geeft weer hoeveel procent van het aantal voertuigen waarvoor een inbreuk werd gerapporteerd, een doorrijverbod kreeg. Een doorrijverbod wordt opgelegd bij een inbreuk van risicocategorie I; het voertuig wordt tegengehouden tot het in overeenstemming met de ADR is gebracht of tot de lading naar een ADR-conform voertuig is overgeladen. De frequentie van doorrijverboden varieert nauwelijks tijdens de verslagperiode: het percentage voertuigen dat een doorrijverbod kreeg opgelegd, bedroeg 28 % in 2015 en daalde tot 27 % in 2016 en 2017.

In 2015 werden de hoogste frequenties geregistreerd in Noorwegen (67 %), Nederland (54 %), Duitsland (46 %) en Litouwen (36 %). Denemarken, Estland, Spanje, Italië, Cyprus, Letland en Portugal hebben tussen 2015 en 2017 geen doorrijverboden opgelegd. Slowakije is daar pas mee begonnen in 2016.

5.6. Opsplitsing per risicocategorie

De grafieken in bijlage VII geven een opsplitsing volgens de ernst van de inbreuken weer. Bij een controle mag alleen de inbreuk van de hoogste risicocategorie worden geregistreerd.

De meeste lidstaten hebben ten minste één inbreukcategorie per gecontroleerde vervoerseenheid gerapporteerd. Cyprus heeft echter voor de gehele verslagperiode 2015-2017 geen enkele inbreuk van welke risicocategorie dan ook gemeld. In Litouwen was dat het geval in 2016 en 2017.

Van alle inbreuken die in 2015 bij controles in de EU zijn vastgesteld, werd 40 % ingedeeld in risicocategorie I (hoog risico op overlijden, ernstig letsel of aanzienlijke schade aan het milieu, waarvoor onmiddellijke en passende corrigerende maatregelen vereist zijn, zoals een doorrijverbod voor het voertuig), 37 % in risicocategorie II (inbreuken die een risico vormen voor persoonlijk letsel of schade aan het milieu, maar waarvoor zo mogelijk passende corrigerende maatregelen kunnen worden genomen op de plaats van de controle, of ten laatste nadat het transport is beëindigd) en 23 % in risicocategorie III (inbreuken met een laag risico op persoonlijk letsel of schade aan het milieu en waarvoor geen passende corrigerende maatregelen moeten worden genomen langs de weg).

5.7. Soorten sancties

De grafieken in bijlage VIII geven de opsplitsing van sancties per lidstaat weer.

Vóór de bekendmaking van de aanbeveling van de Commissie (zie punt 2 van dit verslag) zorgde het verzamelen van die gegevens voor fundamentele problemen. Na de publicatie van de aanbeveling is de situatie sterk verbeterd. Voor de periode 2015-2017 heeft alleen Frankrijk geen statistieken over sancties ingediend.

Bij de controles die in 2015 in de EU werden uitgevoerd, werden 3 216 waarschuwingen gegeven; in 14 446 gevallen werden boetes opgelegd, terwijl in 2 777 gevallen andere sancties werden opgelegd, zoals strafrechtelijke en administratieve juridische procedures. Anders

gezegd leidden de vastgestelde inbreuken op EU-niveau in 71 % van de gevallen tot een boete, in 17 % van de gevallen tot een waarschuwing en in 13 % van de gevallen tot een andere sanctie, al zijn er grote verschillen tussen de lidstaten onderling.

6. CONCLUSIES

Richtlijn 95/50/EG werd op 1 januari 1997 omgezet in nationale wetgeving van de lidstaten. De gegevens over de verslaglegging werden gewijzigd in 2004; de gewijzigde bepalingen werden van toepassing op 14 december 2005. Na een aantal systematische inconsistenties in de rapportage publiceerde de Commissie in 2011 een aanbeveling.

Uit de recentste verslagen blijkt duidelijk dat het aantal controles sinds 2014 licht gedaald is. In vergelijking met de referentieperiode van het vorige verslag (2012-2014) blijkt dat het aantal gerapporteerde controles in 2015 voor de hele EU is gedaald tot 136 966. In 2016 is dat EU-totaal verder gedaald tot 133 360. In 2017 was er weer een lichte stijging tot 144 056. Dat is echter nog altijd minder dan in 2014 (150 348 controles). Ten opzichte van de eerste referentiejaren waarvoor EU27-gegevens beschikbaar zijn, is het aantal zeer sterk gedaald (244 710 in 2006 en 285 466 in 2007[16]).

Het aantal inbreuken is tijdens de referentieperiode van het huidige verslag relatief stabiel gebleven: in 2015 werd tijdens één controle op vijf een (vermoedelijke) inbreuk op het vervoer van gevaarlijke goederen vastgesteld. In 2017 was dat 1 op 5,8. In cijfers komt dit overeen met 79 103 van de 417 343 controles die in de EU en Noorwegen langs de weg zijn verricht in de drie jaar waarop dit verslag betrekking heeft.

De inbreuken behoorden in 40 % van de gevallen tot de zwaarste categorie. In 2015 werd voor 7 442 voertuigen een doorrijverbod uitgevaardigd, in 2016 voor 7 282 voertuigen en in 2017 voor 6 706.

Er moet worden opgemerkt dat het grote aantal inbreuken dat door de lidstaten wordt gemeld, het gevolg kan zijn van een gericht controlebeleid, waarbij de slechtst presterende vervoersondernemingen worden opgespoord en bestraft, en de schaarse middelen zo optimaal mogelijk worden gebruikt. Daarom zijn de statistieken misschien niet helemaal representatief voor het vervoer van gevaarlijke goederen in de EU. Die markt is in de praktijk veel veiliger dan de gerapporteerde gegevens doen vermoeden.

Samengevat verrichten alle lidstaten, zoals vereist bij Richtlijn 95/50/EG, controles op voertuigen die gevaarlijke goederen over de weg vervoeren en brengen zij doorgaans vrij accuraat verslag uit over die controles. Hoewel er nog steeds een aantal inconsistenties zijn, zet de Commissie haar inspanningen voort om te waarborgen dat de rapportageverplichtingen op grond van Richtlijn 95/50/EG worden nageleefd en dat daarbij elk jaar vooruitgang wordt geboekt.

Uit de gerapporteerde gegevens en de analyse in dit verslag blijkt dat de lidstaten doorgaans elk jaar minder controles uitvoeren en dat de wijze waarop verslag wordt uitgebracht voor problemen blijft zorgen.

Aangezien de lidstaten er alle belang bij hebben om risico's bij het vervoer van gevaarlijke goederen op te sporen en te voorkomen, pleit de Commissie ervoor om op dit gebied meer te investeren, met name in een betere opleiding van handhavingsautoriteiten en in de uitwisseling van deskundigheid en beste praktijken.

[16] COM(2010) 364 definitief, blz. 10.