EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 26.2.2020
COM(2020) 69 final

# RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

# OM MEDLEMSSTATERNAS TILLÄMPNING AV RÅDETS DIREKTIV 95/50/EG OM ENHETLIGA FÖRFARANDEN FÖR KONTROLLER AV VÄGTRANSPORTER AV FARLIGT GODS

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET OM MEDLEMSSTATERNAS TILLÄMPNING AV RÅDETS DIREKTIV 95/50/EG OM ENHETLIGA FÖRFARANDEN FÖR KONTROLLER AV VÄGTRANSPORTER AV FARLIGT GODS


1. Inledning ..... 2
2. Rapporter från EU-medlemsstaterna och Norge ..... 3
3. Beräkning av data ..... 3
4. Kontrollernas utveckling och resultat ..... 4
5. Jämförelse av data ..... 5
5.1. Kontrollfrekvens ..... 5
5.2. Kontrollernas fördelning enligt registreringsplats ..... 5
5.3. Andelen transportenheter som bryter mot bestämmelserna ..... 6
5.4. Fördelning enligt registreringsplats för transportenheter med överträdelser ..... 6
5.5. Frekvens för hindrande av fortsatt färd ..... 6
5.6. Fördelning enligt riskkategori ..... 6
5.7. Typ av påföljder ..... 6
6. Slutsatser ..... 7

## 1. INLEDNING

Rådets direktiv 95/50/EG om enhetliga förfaranden för kontroller av vägtransporter av farligt gods antogs den 6 oktober 1995. Det föreskriver att medlemsstaterna ska säkerställa att fastställda kontroller görs av en representativ andel av det farliga gods som transporteras på väg och att säkerhetsförhållandena är i överensstämmelse med gällande lag. För att utföra de kontroller som föreskrivs i direktivet ska medlemsstaterna använda den kontrollista som fastställs i dess bilaga I och använda de riskkategorier som fastställs i bilaga II för eventuella upptäckta överträdelser.

Enligt direktiv 95/50/EG ska alla medlemsstater för varje kalenderår, senast tolv månader efter årets slut, lämna en rapport till kommissionen om tillämpningen av direktivet[1]. Det fastställs också att kommissionen minst vart tredje år ska lämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om medlemsstaternas tillämpning av direktivet[2].

Kommissionens rapport bygger på de årliga rapporter som inkommit från medlemsstaterna. Detta är den sjunde rapporten om tillämpningen av rådets direktiv 95/50/EG i medlemsstaterna och den avser åren 2015–2017. Den första rapporten[3] avser åren 1997–1998, den andra rapporten[4] åren 1999–2002, den tredje rapporten[5] åren 2003–2005, den fjärde rapporten[6] åren 2006–2007, den femte rapporten[7] åren 2008–2011 och den sjätte rapporten[8] åren 2012–2014.

Fram till den 30 juni 2009 fastställdes villkoren för säkra vägtransporter av farligt gods i rådets direktiv 94/55/EG[9], i dess ändrade lydelse. Från och med den 1 juli 2009 upphävdes detta direktiv och ersattes av direktiv 2008/68/EG[10], i dess ändrade lydelse.

Principerna i direktiv 2008/68/EG är dock fortfarande desamma som i direktiv 94/55/EG genom att samma tekniska och administrativa bestämmelser som de som bifogas den europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg – ADR-avtalet[11] gäller för all transport inom EU. Eftersom ADR-avtalet inte innehåller särskilda bestämmelser om hur det ska genomföras fastställs sådana bestämmelser i direktiv 95/50/EG.

I direktivet finns en harmoniserad kontrollista som medlemsstaterna ska använda för sådana kontroller samt riktlinjer för klassificering av överträdelser. Direktivets bilagor ändrades år 2004[12] och klassificeringssystemet för överträdelser ändrades till att omfatta tre riskkategorier från och med 2005.

Dessa enhetliga kontroller omfattar allt farligt gods som transporteras på väg i en medlemsstats territorium eller som kommer in från tredjeländer, oavsett transportenhetens registreringsland. Direktivets syfte är att säkerställa att slumpmässiga kontroller görs av en representativ andel av det farliga gods som transporteras på väg, och att en stor andel av vägnätet täcks in av kontrollerna.

---

1 Artikel 9.1.

2 Artikel 9.2.

3 KOM(2000) 517 slutlig, 6.9.2000.

4 KOM(2005) 430 slutlig, 15.9.2005.

5 KOM(2007) 795 slutlig, 13.12.2007.

6 KOM(2010) 364 slutlig, 7.7.2010.

7 COM(2013) 815 final, 25.11.2013.

8 COM(2017) 112 final, 6.3.2017.

9 Rådets direktiv 94/55/EG av den 21 november 1994 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om transport av farligt gods på väg (EGT L 319, 12.12.1994, s. 7).

10 Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG av den 24 september 2008 om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar (EUT L 260, 30.9.2008, s. 13).

11 Europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg (ADR), som ingicks i Genève den 30 september 1957, med ändringar, under ledning av FN:s ekonomiska kommission för Europa (Unece).

12 Kommissionens direktiv 2004/112/EG av den 13 december 2004 om anpassning till den tekniska utvecklingen av rådets direktiv 95/50/EG (EUT L 367, 14.12.2004, s. 23).

Som en förebyggande åtgärd eller efter det att överträdelser som äventyrar säkerheten har noterats vid en vägkontroll kan kontroller också göras i företagens lokaler. Direktiv 95/50/EG innehåller dock inga krav om rapportering av kontrollerna.

## 2. RAPPORTER FRÅN EU-MEDLEMSSTATERNA OCH NORGE

Medlemsstaterna uppmanas att i sina rapporter använda riskkategorierna enligt bilaga II till direktiv 95/50/EG och att utforma rapporten i enlighet med direktivets bilaga III. Norge har lämnat in sin årsrapport och har begärt att den införlivas i kommissionens rapport till Europaparlamentet och rådet.

De flesta medlemsstaterna och Norge har i allmänhet lämnat in sina rapporter i tid. Vissa nationella rapporter försenades på grund av de administrativa förfarandena för insamling, analys och översändande av informationen till kommissionen, särskilt när förfarandena omfattar olika myndigheter. Även om situationen tillfälligt förbättrades under 2015 jämfört med tidigare observerades inte samma takt under de följande åren, så kommissionen upprepade sin begäran till medlemsstaterna och bad dem att förbättra uppgiftsformatet och se till att de uppgifter som lämnades in i framtiden var mer enhetliga.

Kommissionen har mottagit rapporter från samtliga medlemsstater för hela perioden, men trots stora förbättringar har inte all information lämnats in i rätt format. Vissa rapporter var dessutom ofullständiga eller felaktigt ifyllda, och därför finns det luckor eller irrelevanta resultat i tabellerna i denna rapport. För dessa anges beteckningen ”N/A” (inte tillgängligt). En sammanfattning av medlemsstaternas bidrag finns i bilagorna till denna rapport.

I sina tidigare rapporter har kommissionen noterat vissa systematiska inkonsekvenser i medlemsstaternas statistiska rapporter. Eftersom en enhetlig rapportering från medlemsstaterna är avgörande för kvaliteten, jämförbarheten och tillförlitligheten hos kommissionens rapporter antog kommissionen en rekommendation 2011[13] i syfte att förbättra rapporternas kvalitet.

Efter det att rekommendationen offentliggjordes har rapporterna förbättrats avsevärt och endast enstaka, smärre inkonsekvenser har konstaterats.

En del av dessa inkonsekvenser, som tenderar att minska, rör antalet överträdelser enligt en riskkategori[14]. I punkt 1.4 i bilagan till kommissionens rekommendation betonas att endast de mest allvarliga överträdelserna ska rapporteras även om flera överträdelser påvisas. Det totala antalet överträdelser per riskkategori ska alltså motsvara antalet transportenheter som bryter mot bestämmelserna.

Denna princip förefaller ännu inte tillämpas korrekt i alla medlemsstater eftersom flera överträdelser per transportenhet fortfarande rapporteras.

En annan viktig fråga som behandlas i rekommendationen är vilka straffpåföljder som ska åläggas när en överträdelse upptäcks under en vägkontroll. Till följd av skillnader i de rättsliga och administrativa systemen kunde vissa medlemsstater inte spåra resultatet av rättsprocessen efter kontroller som avslöjar misstänkta överträdelser. I rekommendationen föreslås en gemensam kompromiss som kan tillämpas i alla medlemsstater, nämligen att registrera det beslut som fattas av behörig tjänsteman efter kontrollen på plats. En medlemsstat (Frankrike) kan dock ännu inte rapportera sådana uppgifter.

## 3. BERÄKNING AV DATA

Medlemsstaterna uppmanas att om möjligt ange en uppskattning, uttryckt i ton eller tonkilometer, av hur mycket farligt gods som transporteras per år inom deras territorium. För 2017 lämnade 16

[13] Kommissionens rekommendation av den 21 februari 2011 om rapportering av kontroller av vägtransporter av farligt gods (C(2011) 909 slutlig).

[14] Definitionen av riskkategorier och riktlinjerna för överträdelserna i varje kategori lämnas i bilaga II till direktiv 95/50/EG, ändrat genom direktiv 2004/112/EG.

medlemsstater samt Norge en sådan uppskattning. För de föregående åren, 2015 och 2016, lämnade endast 14 medlemsstater samt Norge en uppskattning av den totala mängden farligt gods.

Eftersom inte alla medlemsstater lämnade dessa uppgifter grundar sig transportvolymer för farligt gods på tillgänglig information i Eurostats databas[15] för att få en objektiv jämförelse mellan medlemsstaterna. Dessa uppgifter används för att beräkna kontrollfrekvensen i förhållande till transportvolymen, även om direktivet inte innehåller något krav på minsta antal kontroller (vare sig i absoluta tal eller i procent)

Eurostat innehåller dock ingen statistik för Malta, eftersom Malta har beviljats undantag gällande tillämpningen av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 70/2012 av den 18 januari 2012 om statistikrapportering om varutransporter på väg. För Malta beräknas transportvolymen för farligt gods därför på grundval av data från Maltas behöriga myndighet.

Statistiken från Eurostat presenteras i bilaga IX till denna rapport.

## 4. KONTROLLERNAS UTVECKLING OCH RESULTAT

I bilaga I ges en redogörelse för utvecklingen av antalet kontroller som utförts per medlemsstat, andelen transportenheter som inte följer bestämmelserna och andelen överträdelser i riskkategori I, dvs. den allvarligaste kategorin. Överträdelser i riskkategori I innebär att de relevanta ADR-bestämmelserna inte följts, vilket medför stor risk för dödsfall, allvarlig personskada eller betydande skada på miljön. Dessa överträdelser kräver omedelbara och lämpliga korrigerande åtgärder, till exempel hindrande av fortsatt färd.

I slutet av tabellen rapporteras medelvärden för Europeiska unionen och motsvarande statistik från Norge.

Mängden insamlade uppgifter möjliggör både detaljerade och aggregerade analyser. Följande slutsatser kan dras av uppgifterna:

- Det finns en viss obalans mellan rapporterade uppgifter om antalet kontrollerade transportenheter och antalet transportenheter som uppfyller ADR-avtalet. År 2015 rapporterade exempelvis Grekland att 324 transportenheter hade kontrollerats, men endast en transportenhet rapporterades som en överträdelse enligt riskkategori I. Situationen verkade förbättras för 2016, med 6 290 kontroller och 39 rapporterade fall av bristande överenskommelse (dvs.0,62 % av det totala antalet kontroller). För det sista året i rapporteringsperioden, 2017, förblev antalet fall av bristande överensstämmelse, dvs. 42, dock mycket lågt i jämförelse med det totala antalet kontroller som ökade till 20 870. Detta ger en grad av bristande överensstämmelse på 0,20 %, vilket är åtta gånger lägre än EU-genomsnittet. Som en jämförelse var motsvarande siffror för Tyskland 11 548 fall av bristande överensstämmelse av 45 961 kontroller 2015, 11 137 av 41 290 under 2016 och 10 429 av 40 956 under 2017, dvs. en grad av bristande överensstämmelse på 25 %.
- Flera medlemsstater (Danmark, Estland, Spanien, Italien, Cypern, Lettland och Portugal) rapporterade inga fall av hindrande av fortsatt färd under den treårsperiod som omfattas av denna rapport. Detta kan bero på att de rättsvårdande myndigheterna i vissa länder inte har befogenhet att hindra fortsatt färd. I andra fall (Grekland, Luxemburg och Slovakien) skedde detta endast en eller två gånger under referensperioden.
- Andelen för riskkategori I saknas för hela rapporteringsperioden för Cypern, och 2016 och 2017 för Litauen, trots att Litauen rapporterar fall av hindrande av fortsatt färd under dessa år.

Indikatorn för andelen överträdelser i riskkategori I är särskilt känslig och kräver därför korrekt rapportering. Om fler än en överträdelse per transportenhet har registrerats blir andelen överträdelser i kategori I lägre än det korrekta värdet.

[15] Eurostat tabell ”DS-073082”: *Annual road freight transport of dangerous goods, by type of dangerous goods and broken down by activity* (årliga vägtransporter av farligt gods, fördelade per typ av farligt gods och verksamhet).

För 2015 rapporterade vissa medlemsstater ett totalt lägre antal överträdelser än antalet transportenheter som konstaterats bryta mot bestämmelserna (t.ex. Belgien, Finland, Irland, Lettland, Nederländerna, Tjeckien, Tyskland och Ungern), medan andra rapporterade ett högre totalt antal överträdelser än antalet transportenheter som konstaterats bryta mot bestämmelserna (t.ex. Danmark, Kroatien och Slovakien). Denna obalans höll i sig för åren 2016 och 2017. I vissa fall rapporterade de rättsvårdande myndigheterna endast att överträdelser har påvisats, men lämnar ingen information om överträdelserna eller om straffpåföljder.

De varierande uppgifter som inkommit om det totala antalet överträdelser, den konstanta avsaknaden av överträdelser inom riskkategori I i vissa medlemsstater och den bristande konsekvensen mellan graden av bristande överensstämmelse på EU-nivå kan bero på att personalen på de rättsvårdande myndigheterna inte har fått lämplig utbildning. Kommissionen uppmuntrar därför till ytterligare utbyte av information och bästa praxis mellan medlemsstaterna på detta område.

## 5. JÄMFÖRELSE AV DATA

Det totala antalet kontroller som utfördes i EU samt Norge under den period som omfattas av denna rapport var inte konstant på årsbasis. Antalet kontroller varierade från 136 966 år 2015 (jämfört med 150 348 år 2014) till 133 360 år 2016 och 144 056 år 2017. Det kan noteras att antalet kontroller minskade med 10,68 % under 2015 jämfört med 2014. Den sjunkande tendensen höll i sig 2016, medan en liten ökning kunde observeras för 2017 (även om antalet inte nådde upp till 2014 års nivåer).

De nationella tendenserna varierar, eftersom endast sex medlemsstater (Estland, Grekland, Irland, Luxemburg, Slovenien och Sverige) ökade sina kontroller med över 25 % under rapporteringsperioden, medan Belgien, Bulgarien, Danmark, Förenade kungariket, Italien och Kroatien visade de största minskningarna av antalet utförda kontroller.

När det gäller totalt antal kontroller i EU hade Tyskland den största andelen 2015 (33,56 %), följt av Polen (14,95 %) och Österrike (9,44 %). Samma rangordning observerades för 2016, då 30,96 % av kontrollerna i EU utfördes av Tyskland, 12,03 % av Polen och 8,96 % av Österrike. Tyskland hade den högsta andelen även under 2017 (28,43 %) följt av Grekland (14,49 %) och Polen (11,27 %). Det ska betonas att denna indikator är nära kopplad till medlemsstatens storlek.

### 5.1. Kontrollfrekvens

I bilaga II finns en översikt av vägkontrollernas frekvens i medlemsstaterna för perioden 2015–2017. Frekvensen beräknas som antalet kontroller per miljon tonkilometer transporterat farligt gods per medlemsstat.

För 2015 var genomsnittet i EU 1,70 kontroller per miljon tonkilometer. År 2016 minskade det till 1,65, vilket ger en årlig minskning på 3 %, medan siffran gick tillbaka till 1,75 år 2017. Den högsta kontrollfrekvensen för 2015 registrerades i Österrike (13,94 per miljon tonkilometer), Slovakien (9,04) och Ungern (5,69). För 2016 toppades rangordningen av Österrike (11,38), Slovakien (8,39) och Grekland (7,88), och 2017 hamnade Grekland på förstaplatsen (14,38), följt av Österrike (10,71) och Slovakien (7,09). Det kan påpekas att 2015 var kontrollfrekvensen i Österrike 8,2 gånger högre än EU-genomsnittet, och en liknande siffra nåddes av Grekland 2017.

### 5.2. Kontrollernas fördelning enligt registreringsplats

I bilaga III till denna rapport finns en översikt av kontrollerna uppdelade enligt transportenhetens registreringsplats.

Denna indikator påverkas inte bara av de rättsvårdande myndigheternas beslut, utan även av medlemsstaternas geografiska läge, eftersom det till exempel på öar förekommer mindre internationell transittrafik längs vägar. Under denna rapporteringsperiod har inte Malta och Cypern kontrollerat några transportenheter registrerade utanför EU.

Andelen transportenheter registrerade i kontrollandet uppgick till 63 % år 2015, 62 % år 2016 och 65 % år 2017. Andelen kontrollerade transportenheter som kommer från andra EU-länder uppgick till

32 % under 2015 och 2016, och minskade till 29 % för 2017. Andelen kontroller av enheter registrerade utanför EU var stabilt, och varierade mellan 5 och 6 % beroende på rapporteringsår.

## 5.3. Andelen transportenheter som bryter mot bestämmelserna

Andelen kontrollerade transportenheter med minst en överträdelse anges i bilaga IV.

Andelen transportenheter som bryter mot bestämmelserna av det totala antalet kontroller var konstant under 2015 och 2016, dvs. 20 %, och minskade till 17 % under 2017. Några medlemsstater (Bulgarien, Grekland, Rumänien och Slovakien) rapporterade mindre än 5 % fall av bristande överensstämmelse för varje år. Andra medlemsstater rapporterade 0 % överträdelser: (Slovakien) för ett år och (Italien) för två år. Cypern rapporterade 0 % överträdelser för hela perioden.

## 5.4. Fördelning enligt registreringsplats för transportenheter med överträdelser

Diagrammen i bilaga V visar fördelningen enligt registreringsplats för transportenheter som bryter mot bestämmelserna.

Såsom konstateras i punkt 5.2 påverkas även denna indikator avsevärt av medlemsstaternas geografiska läge (öar eller medlemsstater i randområden kan visa betydande variationer i trafiken från tredjeländer).

## 5.5. Frekvens för hindrande av fortsatt färd

Diagrammet i bilaga VI visar andelen fordon vars fortsatta färd har hindrats bland de fordon för vilka en överträdelse rapporterats. Hindrande av fortsatt färd på grund av en överträdelse i riskkategori I innebär att fordonet stoppas antingen till dess att det överensstämmer med ADR-avtalet eller lasten flyttas över till ett annat fordon som överensstämmer med ADR. Frekvensen av hindrande av fortsatt färd av transportenheter varierade inte mycket under rapporteringsperioden: andelen fordon som hindrades att fortsätta färden under 2015 var 28 %, och minskade till 27 % för 2016 och 2017.

Exempelvis registrerades de högsta frekvenserna för hindrande av fortsatt färd 2015 i Norge (67 %), Nederländerna (54 %), Tyskland (46 %) och Litauen (36 %). Danmark, Estland, Spanien, Italien Cypern, Lettland och Portugal rapporterade inga fall av hindrande av fortsatt färd mellan 2015 och 2017, medan Slovakien började rapportera 2016.

## 5.6. Fördelning enligt riskkategori

Diagrammen i bilaga VII visar fördelningen enligt hur allvarliga överträdelserna var. Endast den högsta riskkategorin som påträffas vid en kontroll ska noteras.

De flesta medlemsstater har rapporterat överträdelser i minst en kategori per kontrollerad transportenhet. Cypern rapporterade dock inga överträdelser från någon riskkategori för hela rapporteringsperioden 2015–2017, medan Litauen inte rapporterade några överträdelser från någon riskkategori för 2016 och 2017.

Bland de kontroller som utfördes inom EU 2015 klassificerades 40 % av fallen där överträdelser påträffades i riskkategori I (stor risk för dödsfall, allvarlig personskada eller betydande skada på miljön, vilket kräver omedelbara och lämpliga korrigerande åtgärder, till exempel hindrande av fortsatt färd), 37 % i riskkategori II (överträdelser som medför en risk för personskada eller skada på miljön, där lämpliga korrigerande åtgärder kan vidtas direkt på den plats där kontrollen äger rum, om detta är möjligt, eller senast när den pågående transporten har avslutats), och de återstående 23 % i riskkategori III (överträdelser som leder till låg risk för personskada eller skada på miljön, där inga korrigerande åtgärder behöver vidtas längs vägen).

## 5.7. Typ av påföljder

Diagrammen i bilaga VIII visar fördelningen av påföljder per medlemsstat.

Innan kommissionen offentliggjorde den rekommendation som nämns i punkt 2 i denna rapport fanns det grundläggande svårigheter i insamlingen av denna information. Efter det att rekommendationen

offentliggjordes har situationen dramatiskt förbättrats, och under perioden 2015–2017 var det bara Frankrike som inte lämnade statistik om påföljder.

Under de kontroller som utfördes i EU 2015 utfärdades exempelvis 3 216 varningar, böter ålades i 14 446 fall och 2 777 ärenden ledde till andra påföljder, inklusive rättsliga och förvaltningsrättsliga processer. Procentuellt sett ledde upptäckta överträdelser med andra ord till böter i 71 % av ärendena, till varningar i 17 % och till andra påföljder i 13 % av ärendena på EU-nivå (siffrorna varierar dock stort mellan medlemsstaterna).

## 6. SLUTSATSER

Direktiv 95/50/EG har införlivats i medlemsstaternas nationella lagstiftning sedan den 1 januari 1997. Rapporteringsbestämmelserna ändrades 2004 och de ändrade bestämmelserna blev tillämpliga den 14 december 2005. Efter att ha påvisat vissa systematiska inkonsekvenser i rapporteringen offentliggjorde kommissionen en rekommendation i frågan 2011.

De senaste rapporterna visar tydligt på en måttlig minskning av antalet kontroller sedan 2014. Jämfört med den föregående rapportens referensperiod (2012–2014), kan det konstateras att antalet rapporterade kontroller 2015 minskade till 136 966 för hela EU. En ytterligare minskning av den totala siffran för EU till 133 360 kan observeras för 2016, medan det skedde en mindre höjning 2017, då siffran stannade på 144 056. Trots att siffrorna förbättrats något når de dock inte upp till siffrorna för 2014. Under rapporteringsperioden utfördes 150 348 kontroller, vilket är mycket lägre jämfört med 2006 med 244 710 kontroller, eller 2007 med 285 466 kontroller[16] (dvs. de första referensåren som det finns tillgång till data för EU-27).

Antalet överträdelser förblev relativt stabilt under den referensperiod som omfattas av denna rapport: För 2015 bekräftades eller misstänktes en (1) överträdelse av bestämmelserna om transport av farligt gods under 1 av 5 kontroller, medan siffran för 2017 var 1 av 5,8 kontroller. I siffror motsvarar detta 79 103 av det totala antalet vägkontroller på 417 343 som utfördes i EU samt Norge under de tre år som omfattas av denna rapport.

När överträdelser påvisades var överträdelsen av den allvarligaste typen i 40 % av fallen. Det innebär att 7 442 fordon hindrades från att fortsätta färden 2015, 7 282 under 2016 och 6 706 under 2017.

Det ska dock påpekas att det stora antal överträdelser som rapporteras av medlemsstaterna även kan bero på deras riktade kontrollstrategi, som syftar till att identifiera och bestraffa de transportföretag som visar de sämsta resultaten för att maximera effektiviteten hos de knappa resurser som finns tillgängliga. Detta innebär i sin tur att den statistik som presenteras kanske inte är helt representativ för EU:s marknad för transport av farligt gods, som i praktiken är mycket säkrare än vad de rapporterade uppgifterna visar.

Sammanfattningsvis utför alla medlemsstater kontroller enligt direktiv 95/50/EG av fordon som transporterar farligt gods på väg, och rapporteringen av kontrollerna är generellt korrekt. Vissa inkonsekvenser kvarstår dock, och kommissionen fortsätter sina ansträngningar för att se till att rapporteringskraven enligt direktiv 95/50/EG följs och att efterlevnaden förbättras kontinuerligt varje år.

Mot bakgrund av de rapporterade uppgifterna och analysen av dem i denna rapport, kan en allmän tendens med ett minskat antal kontroller som utförs av medlemsstaterna per år konstateras, samtidigt som problemen med medlemsstaternas rapporteringsmetoder håller i sig.

Eftersom det ligger i medlemsstaternas intresse att upptäcka och förebygga de faror som kan uppstå under transport av dessa varor, uppmuntrar kommissionen till ökade investeringar på detta område, särskilt för att förbättra de rättsvårdande myndigheternas utbildning samt för utbyte av sakkunskap och bästa praxis.

[16] KOM(2010) 364 slutlig, s. 10.