

Brussel, 25.11.2013
COM(2013) 815 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**

**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	5
2.	Verwante EU-wetgeving.....	5
3.	Toepassing van Richtlijn 95/50/EG	6
4.	Verslagen van de EU-lidstaten en Noorwegen	6
5.	Aanbeveling inzake de rapportering van controles op het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg.....	7
6.	Berekening van de gegevens.....	7
7.	Evolutie van de controles en de resultaten.....	8
8.	Vergelijking van de gegevens	8
8.1.	Frequentie van de controles	9
8.2.	Opsplitsing van de controles volgens de plaats van herkomst.....	9
8.3.	Aandeel van de vervoerseenheden die niet aan de regels beantwoorden.....	9
8.4.	Opsplitsing van de vervoerseenheden die niet aan de regels beantwoorden, volgens de plaats van herkomst.....	10
8.5.	Frequentie van doorrijverboden voor vervoerseenheden.....	10
8.6.	Opsplitsing per risicocategorie.....	10
8.7.	Soorten sancties.....	10
9.	Conclusies	11
Bijlage I Evolutie van het aantal controles, gevallen van niet-conformiteit en inbreuken van categorie I.....		12
Bijlage II Frequentie van de controles per miljoen tonkilometer.....		15
Bijlage III Opsplitsing van de controles volgens de plaats van herkomst		16
Bijlage IV Aandeel van de vervoerseenheden die niet aan de regels beantwoorden.....		17
Bijlage V Opsplitsing van de vervoerseenheden die niet aan de regels beantwoorden, volgens de plaats van herkomst		18
Bijlage VI Frequentie van doorrijverboden voor vervoerseenheden die niet aan de regels beantwoorden		19
Bijlage VII Opsplitsing per risicocategorie.....		20
Bijlage VIII Soorten sancties per vervoerseenheid die niet aan de regels beantwoordt		21

1. INLEIDING

Richtlijn 95/50/EG van de Raad betreffende uniforme procedures voor de controle op het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg is aangenomen op 6 oktober 1995¹. De lidstaten moesten de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking doen treden om vóór 1 januari 1997 aan deze richtlijn te voldoen.

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 deze richtlijn². De richtlijn bepaalt ook dat de Commissie minstens om de drie jaar een verslag over de toepassing van de richtlijn door de lidstaten aan het Europees Parlement en de Raad moet zenden³.

Het verslag van de Commissie is gebaseerd op de jaarverslagen van de lidstaten. Dit is het vijfde verslag over de toepassing van Richtlijn 95/50/EG in de lidstaten. Het bestrijkt de periode 2008-2011. Het eerste verslag⁴ had betrekking op de periode 1997-1998, het tweede⁵ op 1999-2002, het derde⁶ op 2003-2005 en het vierde⁷ op 2006-2007.

De voorwaarden voor het veilig vervoer van gevaarlijke goederen over de weg zijn niet gedefinieerd in Richtlijn 95/50/EG maar in verwante EU-wetgeving, zoals hieronder beschreven.

2. VERWANTE EU-WETGEVING

De periode waarop dit verslag betrekking heeft valt strikt genomen onder twee verschillende regelgevingskaders, maar dat heeft geen praktische gevolgen voor de interpretatie van de resultaten van dit verslag.

Richtlijn 94/55/EG van de Raad van 21 november 1994 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Statens inzake het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg⁸, als gewijzigd⁹, was van toepassing tot en met 30 juni 2009. De bijlagen bij Richtlijn 94/55/EG zijn wat de inhoud betreft identiek aan de bijlagen bij de *Europese Overeenkomst betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de weg* (ook bekend als de ADR)¹⁰.

Richtlijn 94/55/EG werd met ingang van 1 juli 2009 ingetrokken en vervangen door Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land¹¹, als gewijzigd¹². Richtlijn 2008/68/EG gaat

¹ PB L 249 van 17.10.1995, blz. 35, gewijzigd bij 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).

² Artikel 9, lid 1.

³ Artikel 9, lid 2.

⁴ COM(2000) 517 definitief van 6.9.2000.

⁵ COM(2005) 430 definitief van 15.9.2005.

⁶ COM(2007) 795 definitief van 13.12.2007.

⁷ COM(2010) 364 definitief van 7.7.2010.

⁸ PB L 319 van 12.12.1994, blz. 7.

⁹ Gewijzigd bij Richtlijn 2004/111/EG van de Commissie van 9 december 2004 tot aanpassing aan de vooruitgang van de techniek van Richtlijn 94/55/EG van de Raad (PB L 365 van 10.12.2004, blz. 25).

¹⁰ 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).

¹¹ PB L 260 van 30.09.2008, blz. 13.

¹² Laatst gewijzigd bij Richtlijn 2012/45/EU van de Commissie van 3 december 2012 tot tweede aanpassing aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang van de bijlagen bij Richtlijn

verder op de weg van Richtlijn 94/55/EG door de toepassing van technische en administratieve bepalingen die identiek zijn aan die in de bijlage bij de internationale overeenkomst voor internationaal vervoer op het grondgebied van de EU.

3. TOEPASSING VAN RICHTLIJN 95/50/EG

Nadat de Raad Richtlijn 94/55/EG had vastgesteld, stelde hij op 6 oktober 1995 Richtlijn 95/50/EG betreffende uniforme procedures voor de controle op het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg vast, om dergelijk vervoer nog veiliger te maken. Deze richtlijn omvat een geharmoniseerde checklist die de lidstaten voor dergelijke controles moeten gebruiken en richtsnoeren voor de indeling van inbreuken. In 2004 werden de bijlagen bij de richtlijn gewijzigd¹³. Het systeem voor de indeling van inbreuken werd gewijzigd in 2005 en telt nu drie risicocategorieën.

Deze uniforme controles gelden voor 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. De richtlijn beoogt de invoering van steekproefsgewijze controles van een representatief gedeelte van de wegtransporten van gevaarlijke goederen op een groot deel van het wegennet.

Er kan ook binnen de ondernemingen zelf worden gecontroleerd, preventief of nadat tijdens wegcontroles inbreuken zijn vastgesteld die de veiligheid in gevaar brengen¹⁴. Richtlijn 95/50/EG bevat echter geen verplichting om verslag uit te brengen over deze controles.

4. 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 verder ingediend en de gegevens zijn ook opgenomen in dit verslag aan het Europees Parlement en de Raad.

Kroatië trad toe tot de EU op 1 juli 2013 en heeft geen controles gemeld voor de periode waarop dit rapport betrekking heeft. De andere lidstaten en Noorwegen hebben grotendeels hun verslag op tijd ingediend. Eventuele vertragingen hebben te maken met de administratieve procedures voor het verzamelen, analyseren en doorgeven van de gegevens aan de Commissie, met name wanneer bij deze procedures verschillende overheidsinstellingen betrokken zijn. De situatie is sinds 2011 aanzienlijk verbeterd. De verslagen voor 2011 waren in februari 2013 ingediend.

Voor de eerste jaren waarop dit verslag betrekking heeft, werden niet alle gegevens in het juiste formaat toegezonden. Sommige lidstaten gebruikten nog altijd de codes van de oude, ingetrokken bijlagen bij Richtlijn 95/50/EG. Sindsdien is de situatie echter sterk verbeterd.

De Commissie heeft van alle lidstaten verslagen voor de volledige periode ontvangen. Sommige verslagen zijn echter onvolledig, wat heeft geleid tot lacunes in de tabellen bij dit

2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land (PB L 332 van 4.12.2012, blz. 18).

¹³ 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).

¹⁴ Zweden heeft aangegeven dat het een aanzienlijk aantal controles en audits uitvoert in terminals, bij bedrijven en in havens. Nederland heeft aangegeven dat het vervoersondernemingen bezoekt om controles en audits uit te voeren en om informatie te verstrekken. België heeft aangegeven dat het controles in bedrijven uitvoert, en dat de veiligheidsadviseurs de resultaten van de controles in bedrijven doorgeven aan de bevoegde autoriteiten.

verslag. Dit wordt aangegeven door de vermelding '#N/A' ('niet beschikbaar'). De samenvatting van de verslagen van de lidstaten is opgenomen in de bijlagen bij dit verslag.

Bij de analyse van de informatie in punt 7 van dit verslag moet worden opgemerkt dat Spanje tot 2008 een lage indicator voor niet-conformiteit heeft door een foute interpretatie van het aantal vervoerseenheden dat niet aan de regels beantwoordt. Deze foute interpretatie is in latere verslagen rechtgezet.

Verscheidene lidstaten hebben verslagen ingediend waarin de som van de inbreuken verschilt van het aantal vervoerseenheden dat niet aan de regels beantwoordt. Dit zou niet het geval mogen zijn omdat per vervoerseenheid alleen de zwaarste inbreukcategorie mag worden gemeld.

5. AANBEVELING INZAKE DE RAPPORTERING VAN CONTROLES OP HET VERVOER VAN GEVAARLIJKE GOEDEREN OVER DE WEG

In eerdere verslagen van de Commissie werd gewezen op een aantal systematische inconsistenties in de statistische verslagen van de lidstaten. Aangezien een uniforme rapportage door de lidstaten cruciaal is voor de kwaliteit, vergelijkbaarheid en betrouwbaarheid van de verslagen van de Commissie, heeft de Commissie in 2011 een aanbeveling¹⁵ aangenomen om de kwaliteit van deze verslagen te verbeteren.

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

De meeste inconsistenties hebben betrekking op het aantal inbreuken per risicocategorie¹⁶. In punt 1.4 van de bijlage bij de aanbeveling van de Commissie wordt onderstreept dat alleen de zwaarste inbreuk mag worden gemeld, zelfs indien meerdere inbreuken worden vastgesteld. Bijgevolg moet het totale aantal inbreuken volgens risicocategorie gelijk zijn aan het aantal vervoerseenheden dat niet aan de regels voldoet.

Blijkbaar wordt dit principe nog niet in alle lidstaten correct toegepast, aangezien nog altijd meerdere inbreuken per vervoerseenheid worden gemeld.

Een ander belangrijk punt van deze aanbeveling was het begrip "opgelegde sanctie" wanneer 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 juridische maatregelen die na de vaststelling van vermoedelijke inbreuken werden genomen. 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.

6. BEREKENING VAN DE GEGEVENS

De lidstaten worden verzocht om, indien mogelijk, een schatting te geven, in tonnen of tonkilometer, van de hoeveelheid gevaarlijke goederen die jaarlijks op hun grondgebied wordt vervoerd. In 2008 hebben dertien lidstaten een schatting gegeven. In 2011 hebben slechts negen lidstaten dat gedaan.

¹⁵ Aanbeveling van de Commissie van 21 februari 2011 inzake de rapportering van controles op het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg, C(2011) 909 definitief.

¹⁶ De definitie van risicocategorieën en de richtsnoeren inzake inbreuken die tot deze categorieën behoren, zijn opgenomen in bijlage II van Richtlijn 95/50/EG, gewijzigd bij richtlijn 2004/112/EG.

Om een objectieve vergelijking tussen de lidstaten mogelijk te maken, wordt de vervoerde hoeveelheid gevaarlijke goederen gebaseerd op de gegevens van de Eurostat-databank¹⁷. Deze informatie wordt gebruikt voor een schatting van de controlefrequentie ten opzichte van het vervoerde volume.

Eurostat heeft geen statistieken voor Malta, aangezien voor Malta een afwijking is toegestaan 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 weg¹⁸. De vervoerde hoeveelheid gevaarlijke goederen in Malta wordt geschat op basis van gegevens van de Maltese bevoegde autoriteit.

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

7. EVOLUTIE VAN DE CONTROLES EN DE RESULTATEN

Bijlage I geeft de evolutie weer van het aantal controles dat in elke lidstaat is geregistreerd, het aandeel van de vervoerseenheden die niet aan de regels beantwoorden en het aandeel van de inbreuken van risicocategorie I.

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

Hierbij moet worden opgemerkt dat gegevens ontbreken over:

- het aantal controles in 2006 en 2007 in Estland;
- het aandeel van de vervoerseenheden met inbreuken in 2006 in Duitsland, Estland en Spanje; in 2007 in Estland en Spanje;
- het aandeel van de inbreuken van risicocategorie I in 2006 in Bulgarije, Duitsland en Portugal.

De indicator voor het percentage inbreuken van risicocategorie I is bijzonder gevoelig voor foutieve rapportage. Indien per vervoerseenheid meer dan één inbreuk wordt gerapporteerd, ligt het percentage inbreuken van categorie I onder het correcte cijfer. In 2006 was dit het geval in Frankrijk, Nederland, Polen en Portugal, en in 2007 in Bulgarije, Nederland, Polen en Portugal.

Enkele lidstaten hebben in het totaal minder inbreuken gerapporteerd dan het aantal vervoerseenheden dat niet aan de regels beantwoordt. Dit is het geval in België, Italië, Hongarije, Malta en Zweden. In sommige gevallen hebben de handhavingsautoriteiten alleen gemeld dat zij inbreuken hebben vastgesteld, maar geen nadere informatie verstrekt over de inbreuken of over sancties. Hoewel de statistieken daardoor onvolledig zijn, heeft dit geen systematische gevolgen voor de analyse. Deze kwestie wordt meer in detail besproken in punt 8.6.

8. VERGELIJKING VAN DE GEGEVENS

Het totale aantal controles daalde tijdens de desbetreffende vier jaar met 33,8 %, van 252 632 naar 167 340. De grootste jaarlijkse daling (12,6 %) vond plaats tussen 2010 en 2011. De ontwikkelingen zijn per land verschillend. Elf lidstaten voerden tijdens deze periode hun controles op. In Roemenië, Slovenië en Oostenrijk was de procentuele stijging van de

¹⁷ Eurostat-tabel "DS-073082": hoeveelheid gevaarlijke goederen die per jaar over de weg wordt vervoerd, per type gevaarlijke goederen en per activiteit.

¹⁸ PB L 32 van 3.2.2012, blz. 1.

controles tijdens de verslagperiode het grootst. In Letland, Bulgarije en Hongarije was de daling het sterkst.

Wat het absolute aantal controles in de EU betreft, had Duitsland het hoogste percentage in 2011 (34,8 %), gevolgd door Spanje (11,8 %) en Polen (9,8 %). Estland (0,03 %), Malta en Letland (0,05 %) hadden het laagste percentage. Hoewel deze indicator in hoge mate samenhangt met de grootte van de lidstaat, hebben zich in de loop van de verslagperiode opmerkelijke wijzigingen voorgedaan. In 2008 had Duitsland het hoogste percentage (31,5 %), gevolgd door Spanje (16,9 %), maar met Bulgarije op de derde plaats (11,1 %). De drie lidstaten die in 2008 de minste controles uitvoerden waren Malta (0,03 %), Estland (0,08 %) en Luxemburg (0,09 %).

8.1. Frequentie van de controles

Bijlage II geeft een overzicht van de frequentie van de wegcontroles in de lidstaten in 2010 en 2011. De frequentie wordt uitgedrukt in aantal controles per miljoen tonkilometer vervoerde gevaarlijke goederen in elke lidstaat.

In 2010 bedroeg het EU-gemiddelde 2,54 controles per miljoen tonkilometer; in 2011 daalde dit naar 2,14, een daling van 15,7 % op één jaar tijd. De controlefrequentie bleef in 2010 uitzonderlijk hoog in Bulgarije, bijna negen keer het EU-gemiddelde. In 2011 voerden Bulgarije, Oostenrijk en Roemenië elk ongeveer tien controles per miljoen tonkilometer uit, ongeveer 4,5 maal het EU-gemiddelde.

8.2. Opsplitsing van de controles volgens de plaats van herkomst

Bijlage III bij dit verslag geeft een opsplitsing van de controles volgens de plaats van herkomst van de vervoerseenheid.

Deze indicator wordt niet alleen beïnvloed door de beslissingen van de handhavingsinstanties maar ook door de geografie van de lidstaat. Zo is er op eilanden minder internationaal vervoer over de weg. Er zijn jaren waarin Ierland, Malta, Cyprus en Portugal geen enkele vervoerseenheid van buiten de EU hebben gecontroleerd.

Het percentage vervoerseenheden die in het land van inschrijving zijn gecontroleerd, schommelde tijdens de verslagperiode rond de 70 %. Het percentage gecontroleerde eenheden uit andere EU-landen steeg van 20,5 % naar 25,7 % in de periode 2008-2011. Bijgevolg daalde het percentage geregistreerde eenheden van buiten de EU van 12,6 % naar 4,4 %.

8.3. Aandeel vervoerseenheden die niet aan de regels beantwoorden

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

Het aandeel van de eenheden die niet aan de regels beantwoorden steeg van 13,7 % in 2008 naar 21,4 % in 2011. Vooral in Spanje, Letland, Tsjechië en Nederland was de stijging groot. Er zijn echter vijftien lidstaten waar dit aandeel niet steeg.

Het percentage vervoerseenheden die niet aan de regels voldoen, verschilt aanzienlijk van lidstaat tot lidstaat, van bijna 70 % in Malta tot minder dan 5 % in Bulgarije, Cyprus, Hongarije, Roemenië en Slowakije.

8.4. Opsplitsing van de vervoerseenheden die niet aan de regels beantwoorden, volgens de plaats van herkomst

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

Zoals eerder opgemerkt in punt 8.2 speelt de geografie van de lidstaat ook voor deze indicator een aanzienlijke rol.

8.5. Frequentie van doorrijverboden voor vervoerseenheden

De grafiek in bijlage VI geeft weer hoeveel procent van het aantal voertuigen waarvoor een inbreuk werd gerapporteerd, ook een doorrijverbod kreeg.

De dalende tendens in het percentage doorrijverboden zette zich door tot 2009, toen 24 % van de voertuigen waarbij een inbreuk werd vastgesteld een doorrijverbod kreeg. Die tendens lijkt te zijn gekeerd. In 2011 was het aandeel van de voertuigen dat na controle een doorrijverbod kreeg gestegen tot 27 %.

In 2011 werd de hoogste frequentie van doorrijverboden geregistreerd in Bulgarije (68 %), Ierland (54 %) en Roemenië (53 %). In Noorwegen gaf in 2011 57 % van de inbreuken aanleiding tot een doorrijverbod.

Estland, Spanje, Italië, Cyprus, Letland, Malta en Slowakije rapporteerden in 2011 geen doorrijverboden.

8.6. Opsplitsing per risicocategorie

De grafieken in bijlage VII geven de verdeling weer naar gelang van de ernst van de inbreuken. Tijdens een controle mag alleen de inbreuk van de hoogste risicocategorie worden geregistreerd.

Alle lidstaten hebben ten minste één inbreukcategorie per gecontroleerde vervoerseenheid gerapporteerd. Enkele lidstaten hebben geen gegevens over sommige categorieën verstrekt. In 2011 hebben Cyprus en Slowakije geen inbreuken gerapporteerd in de risicocategorieën I en III. Luxemburg rapporteerde geen inbreuken in risicocategorie I. Letland en Estland hebben geen inbreuken gemeld in risicocategorie III¹⁹.

Wat de controles betreft die in 2011 in de EU werden uitgevoerd, behoorde in 44 % van de gevallen waar een inbreuk werd vastgesteld het ernstigste probleem tot risicocategorie I. Een inbreuk in risicocategorie I betekent dat niet aan de relevante veiligheidsvoorschriften wordt voldaan, waardoor een hoog risico ontstaat op dodelijke slachtoffers, ernstig lichamelijk letsel of aanzienlijke milieuschade. Er moeten onmiddellijk gepaste corrigerende maatregelen worden genomen, zoals een doorrijverbod voor het voertuig.

In 30 % van de gevallen waar een inbreuk werd vastgesteld, behoorde de zwaarste inbreuk tot risicocategorie II. De resterende 26 % viel onder risicocategorie III.

8.7. Soorten sancties

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

¹⁹ Een inbreuk van risicocategorie I houdt een hoog risico in op dodelijke slachtoffers, ernstig lichamelijk letsel of aanzienlijke milieuschade. Er moeten onmiddellijk gepaste corrigerende maatregelen worden genomen. Een inbreuk van risicocategorie II houdt een risico in op lichamelijk letsel of milieuschade. Uiterlijk aan het einde van het vervoerstraject moeten corrigerende maatregelen worden genomen. Inbreuken van risicocategorie III houden een gering risico in op lichamelijk letsel of milieuschade. Corrigerende maatregelen kunnen later in het bedrijf worden genomen.

Vóór de bekendmaking van de aanbeveling van de Commissie waarnaar verwezen wordt in punt 5 van dit verslag, leverde het verzamelen van deze gegevens fundamentele problemen op. Na de aanbeveling is de situatie sterk verbeterd. In 2011 dienden alleen Frankrijk en Slowakije geen statistieken over sancties in. Slowakije had evenwel sancties gerapporteerd in de voorgaande jaren en in 2011 werd tijdens controles slechts één enkele inbreuk geconstateerd.

Tijdens controles in de EU in 2011 werden 7 892 waarschuwingen opgesteld. In 33 179 gevallen werden boetes opgelegd en 3 527 gevallen gaven aanleiding tot andere sancties, waaronder juridische en administratiefrechtelijke procedures. Hoewel over het algemeen driekwart van de sancties in de EU geldboetes zijn, bestaan er grote verschillen tussen de lidstaten. Zo schrijft het Verenigd Koninkrijk geen boetes ter plaatse uit.

In 2011 werden in totaal zowat 4 % minder sancties opgelegd dan in 2008. Het aantal waarschuwingen steeg tijdens deze periode met 8 % en het aantal boetes met 1 %, maar het aantal andere sancties daalde met 42 %.

9. CONCLUSIES

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

Alle lidstaten verrichten controles op voertuigen die gevaarlijke goederen vervoeren en brengen nauwkeurig verslag uit over deze controles. Er zijn nu nog slechts enkele kleine inconsistenties en de Commissie zorgt er elk jaar voor dat de rapportage in het kader van richtlijn 95/50/EG wordt nageleefd en stap voor stap wordt verbeterd. Er kan worden geconcludeerd dat Richtlijn 95/50/EG over het algemeen correct wordt toegepast.

Uit de laatste verslagen blijkt echter duidelijk dat de lidstaten steeds minder middelen ter beschikking hebben voor controles. Van 2008 tot 2011 daalde het aantal controles met 34 %.

Tijdens de controles worden steeds vaker inbreuken vastgesteld. In 2011 werd tijdens één controle op vijf een (vermoedelijke) inbreuk op het vervoer van gevaarlijke goederen vastgesteld. In 2008 was dat nog één op zeven. Er zijn twee mogelijke oorzaken. Ofwel zijn de controles doelgerichter in het opsporen van voertuigen in overtreding, ofwel leven de vervoerders de voorschriften over het algemeen minder na.

De Commissie zal de autoriteiten van de lidstaten om informatie verzoeken over de te verwachten ontwikkelingen en over de factoren die deze ontwikkelingen beïnvloeden, zoals de beschikbare middelen en de doelgerichtheid van de controles. Bovendien zal informatie worden gevraagd over de uitzonderlijk hoge overtredingspercentages.

Wanneer overtredingen werden vastgesteld, waren die in 44 % van de gevallen van het zwaarste type. Daardoor kregen in 2011 ongeveer 9 600 voertuigen een doorrijverbod opgelegd.

In de EU geldt een gemeenschappelijke reeks voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke goederen. Deze voorschriften worden op soortgelijke wijze ook in tal van landen buiten de EU toegepast. Niettemin wordt bij 36 000 van de zowat 170 000 jaarlijkse wegcontroles vastgesteld dat het vervoer niet aan de verplichte veiligheidsvoorschriften voldoet. Aangezien het vervoer van dergelijke stoffen en voorwerpen grote gevaren met zich meebrengt, is een gerichte handhaving nog altijd van levensbelang.«-»

Bijlage I
Evolutie van het aantal controles, gevallen van niet-conformiteit en inbreuken van categorie I

Zie punt 7 van het verslag voor nadere informatie over deze tabel.

LAND		2006	2007	2008	2009	2010	2011
BE	Aantal controles	3977	4133	5178	6033	5464	4188
	% niet-conform	38,52 %	39,90 %	17,671 %	21,76 %	22,16 %	12,32 %
	% risicocat. I	47,36 %	30,47 %	24,07 %	37,49 %	37,05 %	26,42 %
BG	Aantal controles	19206	27996	28106	28455	7756	6203
	% niet-conform	2,49 %	1,24 %	0,71 %	4,85 %	0,81 %	1,00 %
	% risicocat. I	#N/A	34,33 %	34,33 %	27,78 %	57,41 %	55,74 %
CZ	Aantal controles	6694	7691	3977	3471	2816	2491
	% niet-conform	5,83 %	5,60 %	5,53 %	6,60 %	11,51 %	11,92 %
	% risicocat. I	26,46 %	17,87 %	21,36 %	25,33 %	17,59 %	55,74 %
DK	Aantal controles	889	646	755	721	604	646
	% niet-conform	55,46 %	52,79 %	58,15 %	61,44 %	57,12 %	58,98 %
	% risicocat. I	34,08 %	40,76 %	38,27 %	35,21 %	38,26 %	35,43 %
DE	Aantal controles	83760	86225	79664	62085	67356	58270
	% niet-conform	#N/A	20,18 %	22,69 %	23,64 %	21,69 %	27,02 %
	% risicocat. I	#N/A	47,00 %	48,14 %	45,23 %	49,96 %	49,55 %
EE	Aantal controles	#N/A	#N/A	117	152	154	44
	% niet-conform	#N/A	#N/A	46,15 %	39,47 %	50,00 %	25,00 %
	% risicocat. I	20,41 %	37,50 %	25,93 %	30,00 %	25,97 %	45,45 %
IE	Aantal controles	630	731	783	892	751	674
	% niet-conform	32,54 %	44,60 %	38,19 %	28,36 %	26,23 %	24,93 %
	% risicocat. I	34,15 %	24,54 %	13,71 %	25,20 %	33,33 %	12,64 %
EL	Aantal controles	614	456	1202	413	1094	650
	% niet-conform	13,36 %	16,89 %	3,83 %	10,65 %	3,93 %	5,54 %
	% risicocat. I	52,44 %	64,94 %	69,57 %	61,36 %	55,81 %	30,56 %
ES	Aantal controles	40023	42787	42771	40782	36004	19707
	% niet-conform	0,25 %	0,19 %	0,27 %	10,63 %	11,44 %	29,60 %
	% risicocat. I	67,90 %	66,69 %	63,64 %	65,28 %	64,82 %	75,63 %
FR	Aantal controles	5566	6388	6572	5788	6178	6930
	% niet-conform	10,28 %	22,70 %	21,67 %	16,48 %	16,48 %	14,68 %
	% risicocat. I	26,60 %	22,07 %	24,30 %	25,05 %	29,08 %	28,32 %
HR	Aantal controles	NB	NB	NB	NB	NB	NB
	% niet-conform	NB	NB	NB	NB	NB	NB
	% risicocat. I	NB	NB	NB	NB	NB	NB

Bijlage I (vervolg)

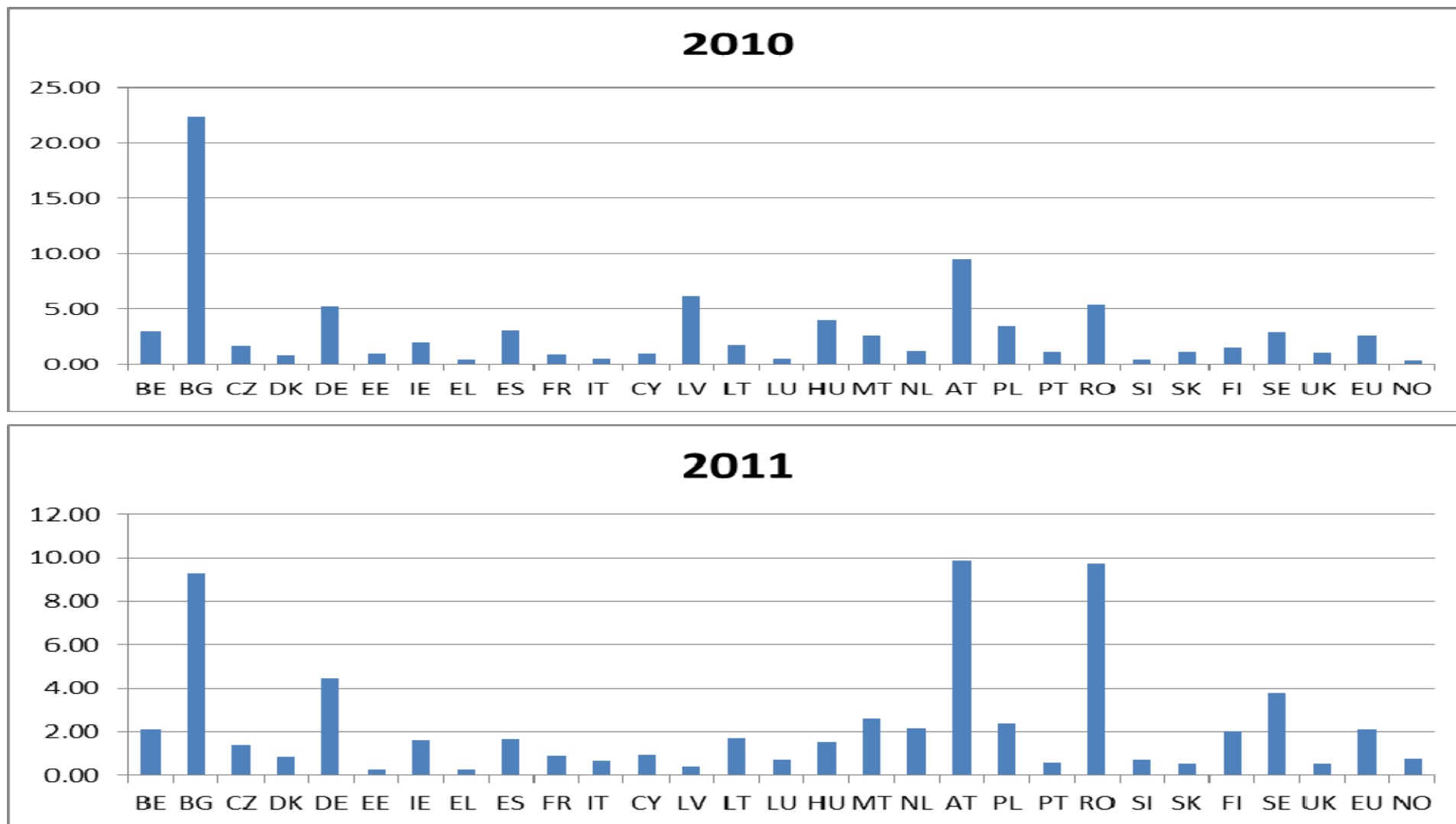
IT	Aantal controles	4105	4515	4960	5180	6253	6260
	% niet-conform	32,35 %	34,55 %	16,73 %	16,16 %	13,58 %	11,04 %
	% risicocat. I	72,82 %	69,90 %	17,33 %	15,85 %	14,65 %	14,18 %
CY	Aantal controles	75	181	224	232	168	188
	% niet-conform	1,33 %	0,55 %	1,34 %	1,72 %	1,19 %	1,60 %
	% risicocat. I	100,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %
LV	Aantal controles	823	1609	1230	996	703	89
	% niet-conform	11,42 %	10,19 %	7,15 %	10,14 %	8,25 %	15,73 %
	% risicocat. I	25,53 %	29,27 %	56,82 %	59,41 %	55,17 %	78,57 %
LT	Aantal controles	311	419	529	487	491	560
	% niet-conform	29,58 %	16,95 %	17,01 %	18,07 %	21,59 %	6,07 %
	% risicocat. I	23,91 %	15,49 %	6,67 %	15,91 %	16,04 %	7,41 %
LU	Aantal controles	190	182	210	293	233	341
	% niet-conform	64,21 %	68,13 %	59,05 %	50,51 %	48,50 %	57,77 %
	% risicocat. I	15,75 %	49,19 %	44,35 %	6,08 %	5,31 %	0,00 %
HU	Aantal controles	35555	25995	27225	15613	4158	1589
	% niet-conform	1,63 %	4,30 %	3,49 %	5,72 %	3,42 %	4,85 %
	% risicocat. I	23,10 %	27,03 %	30,77 %	29,56 %	34,18 %	17,74 %
MT	Aantal controles	33	75	81	76	79	78
	% niet-conform	51,52 %	76,00 %	54,32 %	67,11 %	63,29 %	69,23 %
	% risicocat. I	23,53 %	34,09 %	25,00 %	21,57 %	42,00 %	24,07 %
NL	Aantal controles	2750	7340	4820	5717	4068	5480
	% niet-conform	26,65 %	14,69 %	17,45 %	10,02 %	28,61 %	30,99 %
	% risicocat. I	57,82 %	57,16 %	60,57 %	55,79 %	59,39 %	53,86 %
AT	Aantal controles	7089	7580	6883	9824	10220	11300
	% niet-conform	36,49 %	36,00 %	35,70 %	30,99 %	28,72 %	32,50 %
	% risicocat. I	24,62 %	24,55 %	23,40 %	20,70 %	21,87 %	20,40 %
PL	Aantal controles	15840	39057	14438	19537	20324	16363
	% niet-conform	11,14 %	2,96 %	7,60 %	6,68 %	5,32 %	6,17 %
	% risicocat. I	27,19 %	15,52 %	14,65 %	19,03 %	23,39 %	27,68 %
PT	Aantal controles	235	137	425	566	1065	601
	% niet-conform	76,17 %	73,72 %	58,35 %	33,75 %	29,67 %	40,72 %
	% risicocat. I	#N/A	42,50 %	50,81 %	41,88 %	41,14 %	41,11 %
RO	Aantal controles	2914	4517	5257	5969	7352	11525
	% niet-conform	9,37 %	5,58 %	4,13 %	2,31 %	3,99 %	3,64 %
	% risicocat. I	69,60 %	64,77 %	32,82 %	25,16 %	29,69 %	29,36 %
SI	Aantal controles	1621	1041	291	315	253	601
	% niet-conform	17,89 %	19,50 %	48,11 %	46,03 %	39,53 %	5,99 %
	% risicocat. I	42,76 %	39,41 %	28,57 %	38,62 %	36,00 %	38,89 %

Bijlage I (vervolg)

SK	Aantal controles	247	300	351	572	561	194
	% niet-conform	0,00 %	0,67 %	2,28 %	12,41 %	16,40 %	0,52 %
	% risicocat. I	#N/A	0,00 %	75,00 %	4,23 %	4,35 %	0,00 %
FI	Aantal controles	2530	3025	3353	3589	3273	3100
	% niet-conform	36,56 %	33,92 %	41,10 %	34,35 %	32,26 %	30,03 %
	% risicocat. I	31,35 %	18,62 %	12,48 %	12,09 %	10,21 %	11,08 %
SE	Aantal controles	4182	4219	4049	3733	4076	4929
	% niet-conform	29,60 %	20,27 %	20,87 %	16,98 %	18,84 %	20,15 %
	% risicocat. I	22,08 %	24,04 %	21,42 %	19,24 %	22,01 %	17,15 %
UK	Aantal controles	4851	8221	9181	7251	8427	4277
	% niet-conform	13,69 %	30,76 %	36,99 %	41,26 %	22,99 %	38,23 %
	% risicocat. I	19,13 %	30,01 %	29,68 %	17,88 %	19,05 %	16,64 %
EU	Aantal controles	244710	285466	252632	228742	199881	167340
	% niet-conform	12,11 %	14,44 %	13,67 %	15,80 %	16,54 %	21,39 %
	% risicocat. I	40,57 %	41,06 %	40,29 %	37,16 %	42,10 %	44,04 %
NO	Aantal controles	632	417	712	767	515	617
	% niet-conform	34,65 %	34,53 %	25,70 %	22,16 %	20,97 %	25,12 %
	% risicocat. I	21,27 %	15,97 %	19,13 %	17,65 %	29,63 %	31,21 %

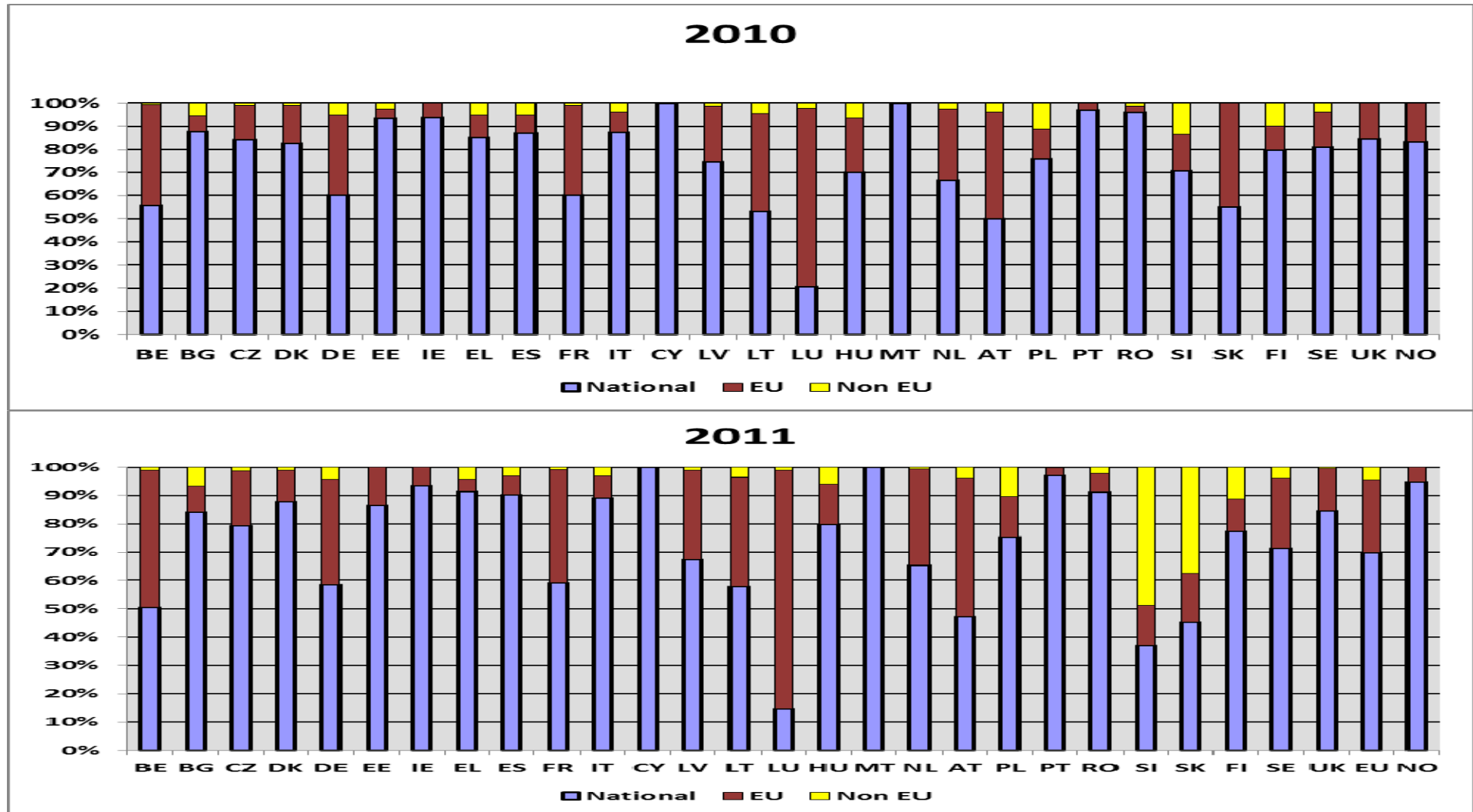
Bijlage II
Frequentie van de controles per miljoen tonkilometer

Zie punt 8.1 van het verslag voor nadere informatie over deze grafiek.



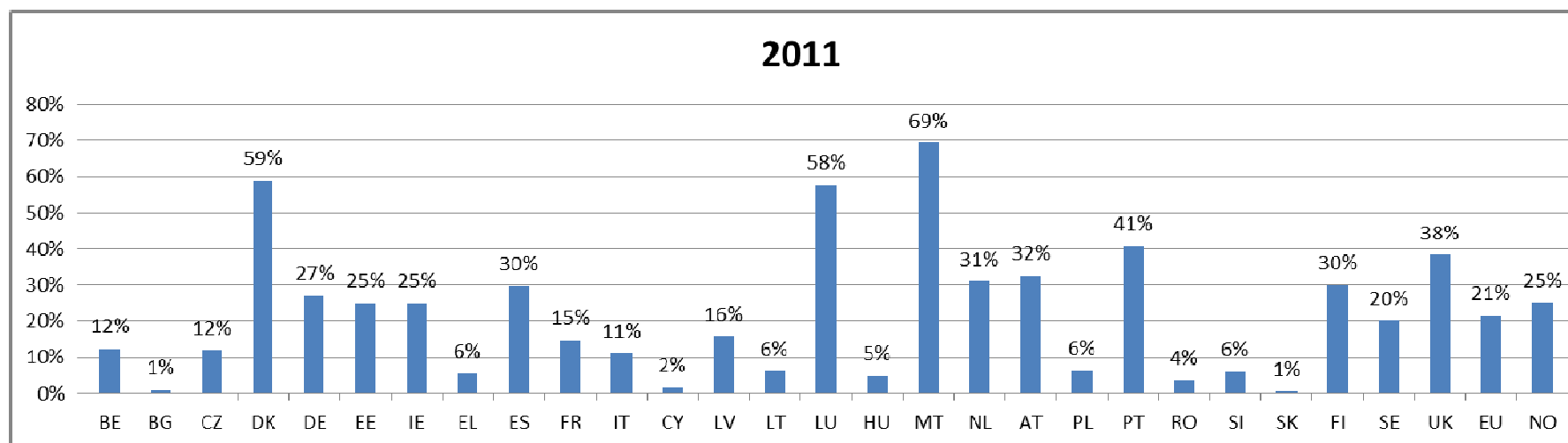
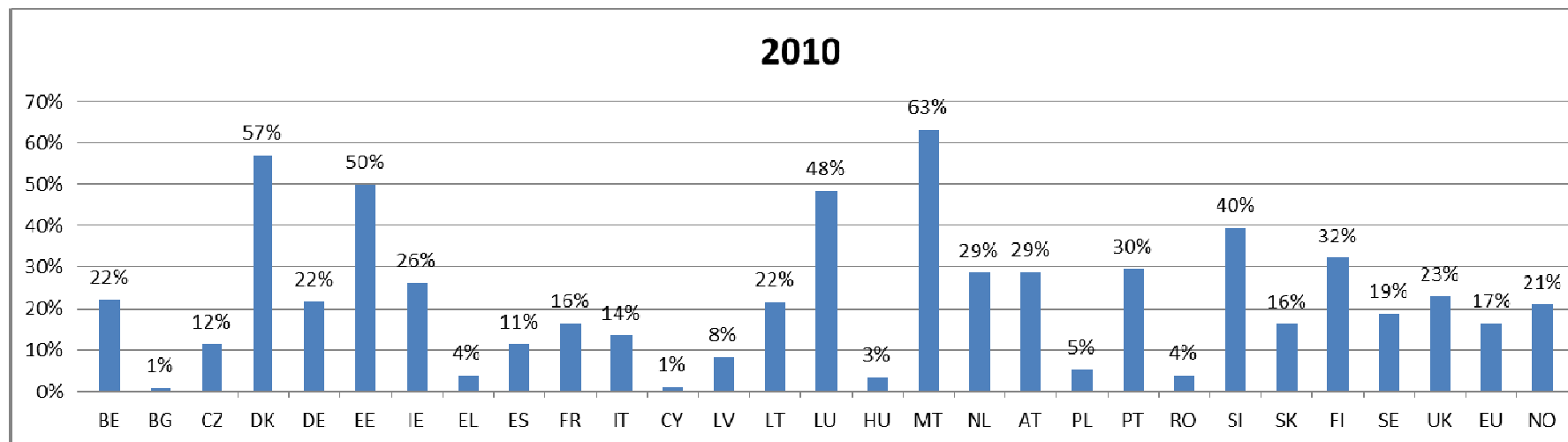
Bijlage III
Opsplitsing van de controles volgens de plaats van herkomst

Zie punt 8.2 van het verslag voor nadere informatie over deze grafiek.



Bijlage IV
Aandeel van de vervoerseenheden die niet aan de regels beantwoorden

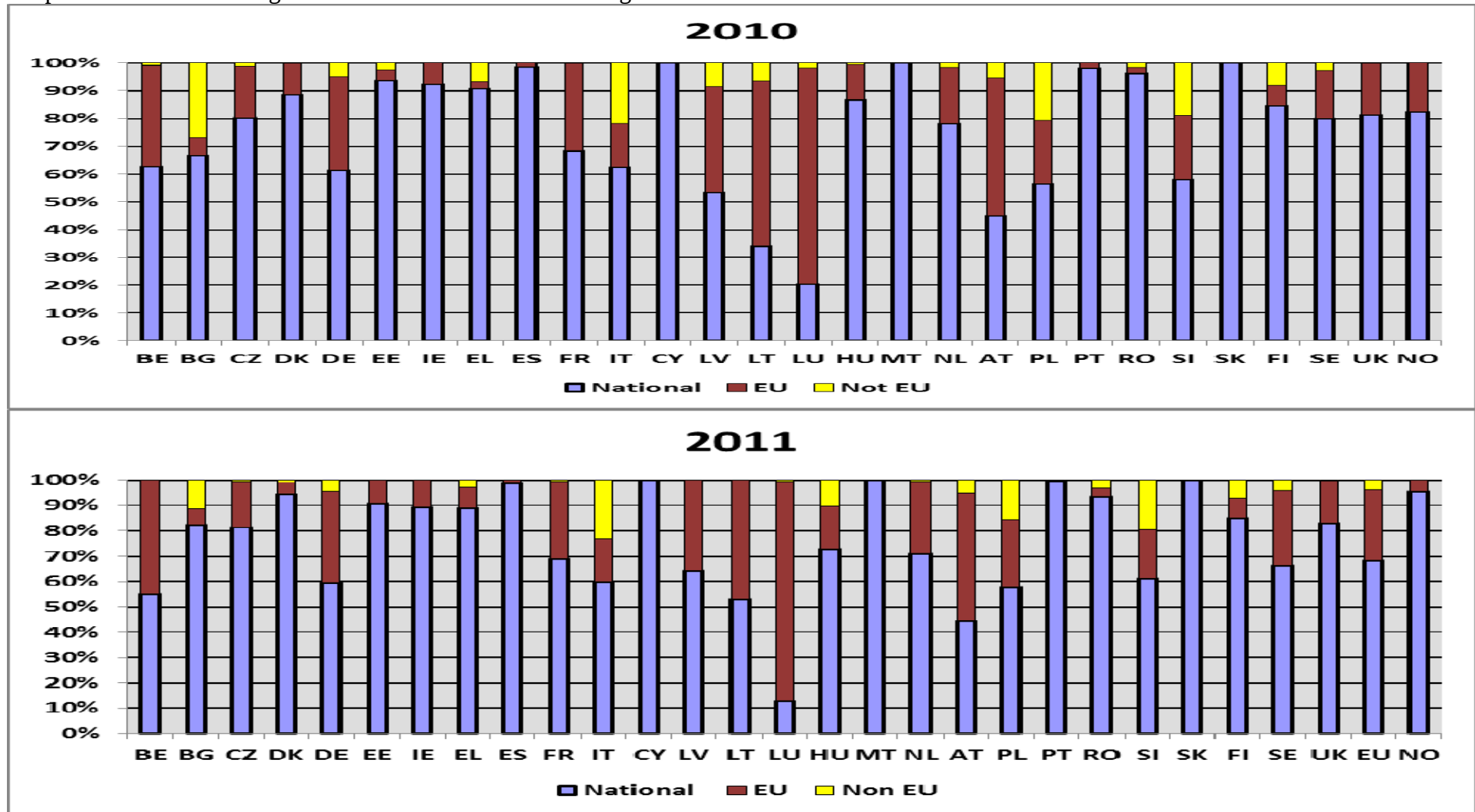
Zie punt 8.3 van het verslag voor nadere informatie over deze grafiek.



Bijlage V

Opsplitsing van de vervoerseenheden die niet aan de regels beantwoorden, volgens de plaats van herkomst

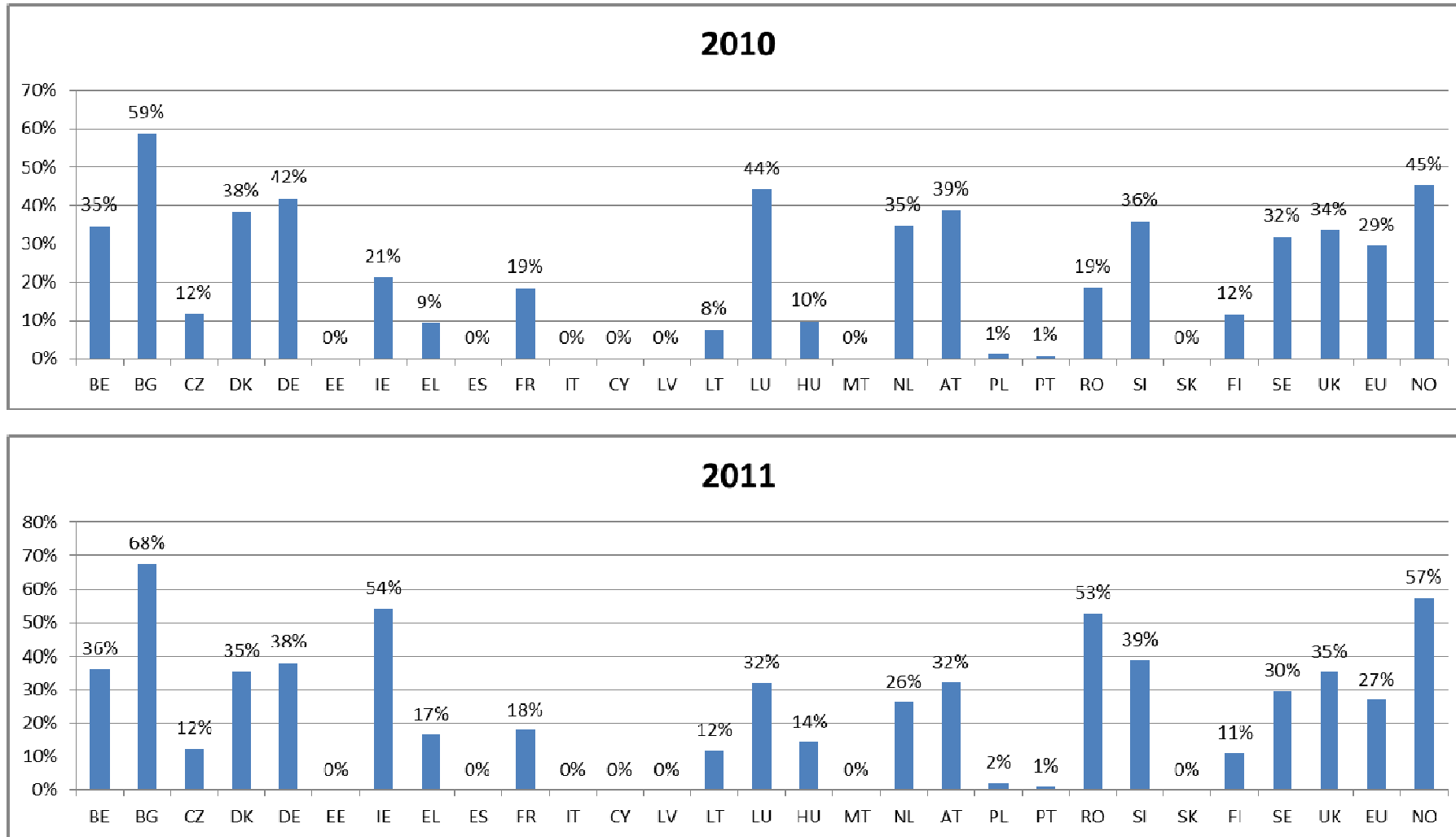
Zie punt 8.4 van het verslag voor nadere informatie over deze grafiek.



Bijlage VI

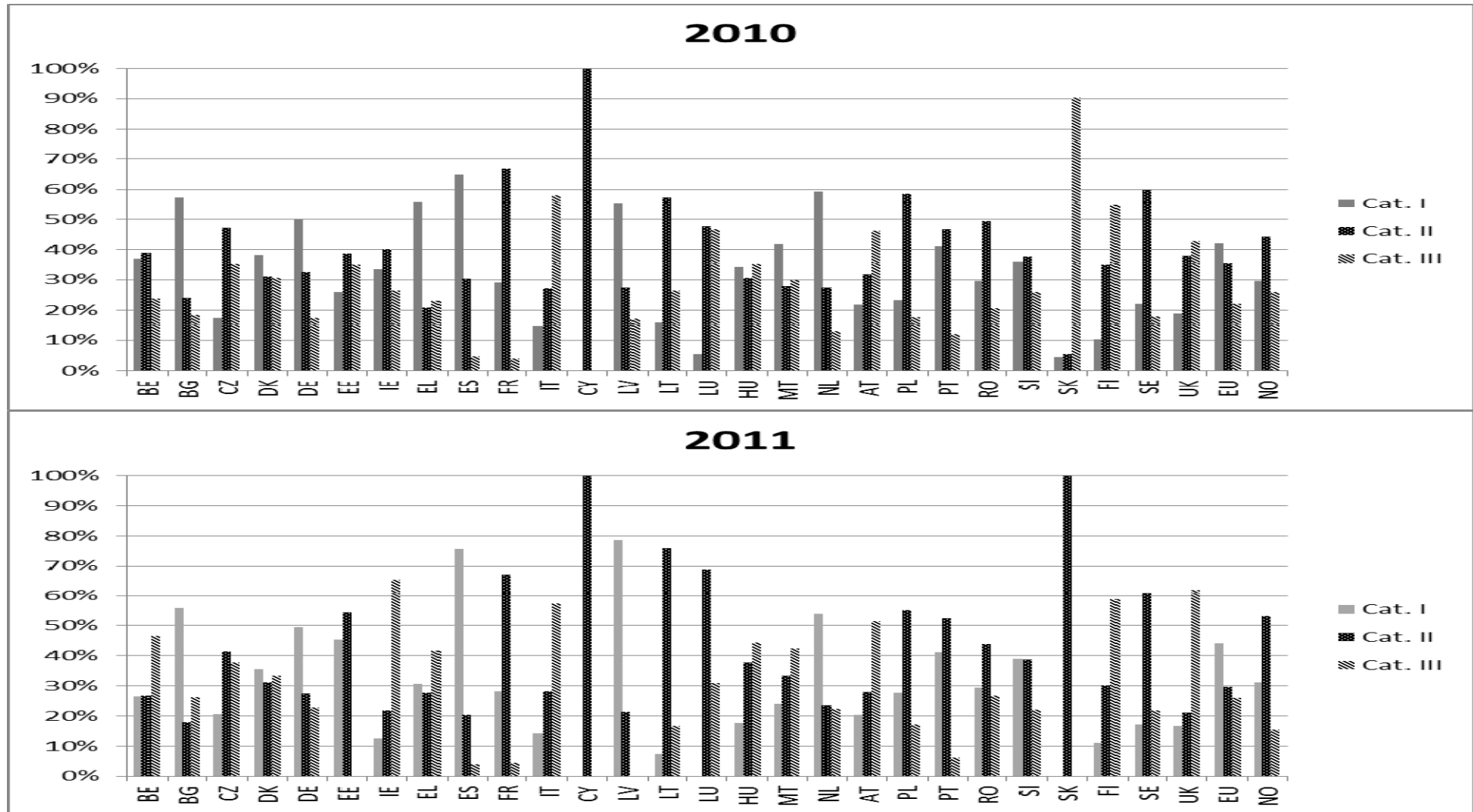
Frequentie van doorrijverboden voor vervoerseenheden die niet aan de regels beantwoorden

Zie punt 8.5 van het verslag voor nadere informatie over deze grafiek.



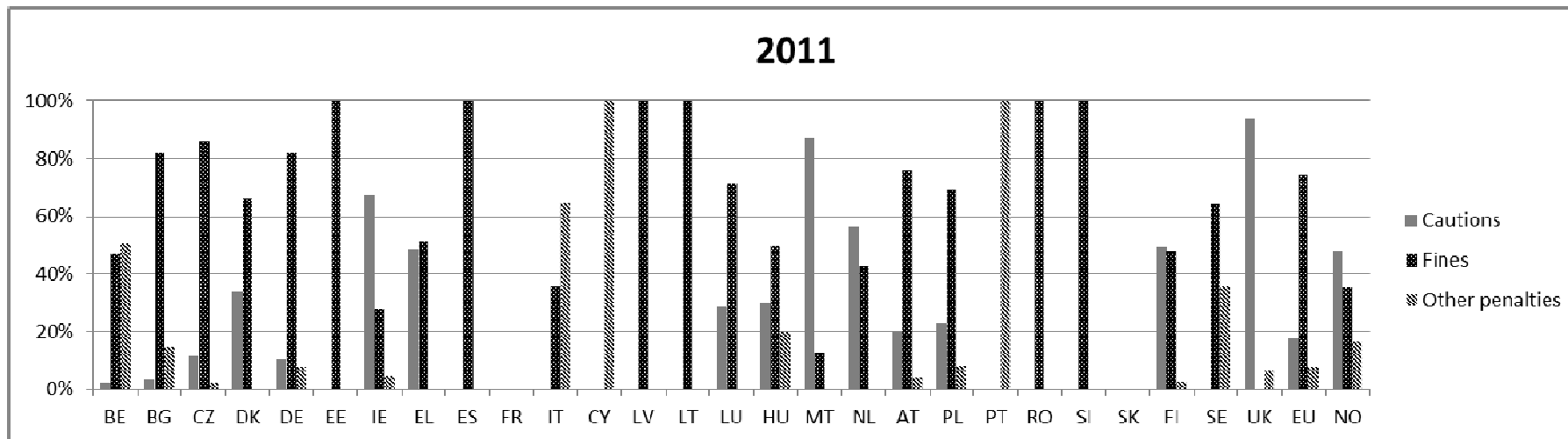
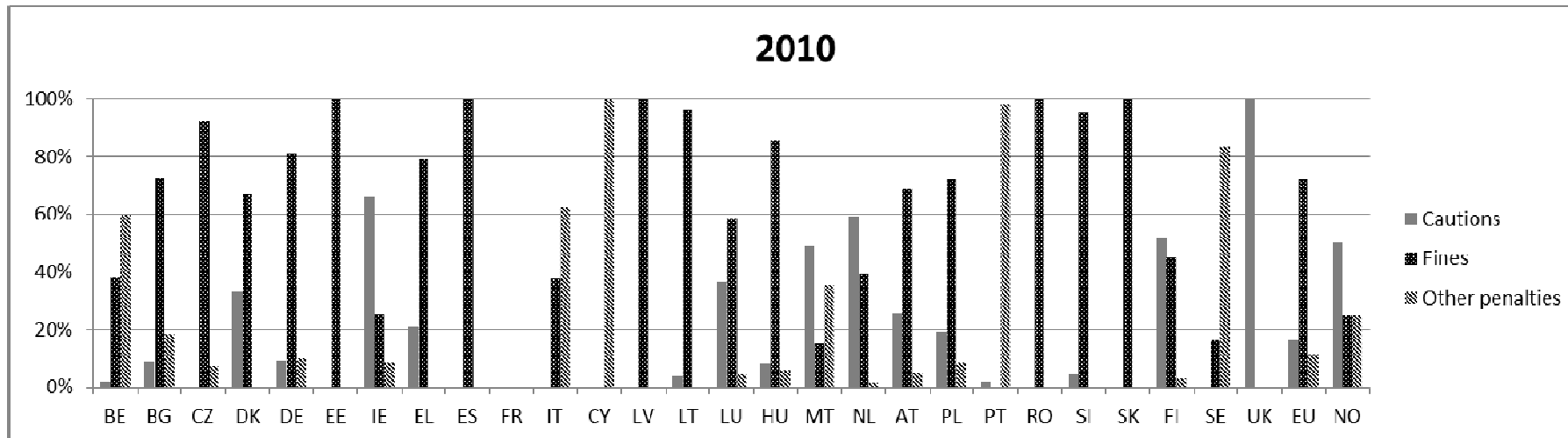
Bijlage VII Opsplitsing per risicocategorie

Zie punt 8.6 van het verslag voor nadere informatie over deze grafiek.



Bijlage VIII
Soorten sancties per vervoerseenheid die niet aan de regels beantwoordt

Zie punt 8.7 van het verslag voor nadere informatie over deze grafiek.



Bijlage IX
Jaarlijks vervoer van gevaarlijke goederen over de weg in miljoen tonkilometer

Zie punt 6 van het verslag voor nadere informatie over deze tabel.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
EU-27⁽¹⁾	81 855	81 814	84 685	77 688	78 625	78 066
BE	2 203	2 191	1 904	1 832	1 853	1 973
BG	438	491	694	735	347	665
CZ	1 875	1 376	1 140	1 050	1 669	1 787
DK	933	620	1 256	1 015	772	730
DE	13 717	12 834	13 616	12 961	12 853	13 028
EE	193	276	189	82	171	189
IE	1 340	1 291	1 351	530	379	419
EL⁽²⁾	3 085	2 228	3 144	3 283	2 708	2 708
ES	12 700	12 671	12 605	11 253	11 643	11 908
FR	9 456	9 755	9 441	7 755	7 325	7 776
IT	10 777	11 392	11 151	11 270	11 342	9 561
CY	166	224	181	169	184	194
LV	154	162	185	215	114	234
LT	461	461	384	308	283	324
LU	445	468	337	359	413	482
HU	:	1 217	1 348	1 241	1 049	1 032
MT⁽³⁾						
NL	2 390	2 098	2 554	2 408	3 432	2 540
AT	1 122	1 054	1 175	1 082	1 083	1 144
PL	3 267	4 708	5 380	5 697	5 880	6 848
PT	2 046	1 979	1 846	1 480	938	1 143
RO	2 559	2 057	1 782	2 250	1 369	1 182
SI	571	631	662	668	607	842
SK	517	562	281	278	498	361
FI	2 317	1 847	1 585	1 640	2 169	1 535
SE	1 743	1 409	1 265	1 162	1 387	1 304
UK⁽²⁾	7 380	7 812	9 229	6 965	8 157	8 157
HR	:	:	668	493	481	533
NO	931	1 454	1 018	976	1 321	778

(1) EU-27: voorlopige gegevens voor het referentiejaar 2011. Voor het referentiejaar 2006 werd Hongarije niet opgenomen.

(2) Griekenland en het Verenigd Koninkrijk: voor het referentiejaar 2011 werden gegevens van 2010 gebruikt.

(3) Malta: afwijking volgens Verordening (EU) nr. 70/2012.

Bron: Eurostat (online datacode: road_go_ta_dg)