

Bruselas, 25.11.2013
COM(2013) 815 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

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

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

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

ÍNDICE

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

1.	Introducción	5
2.	Legislación pertinente de la UE	5
3.	Aplicación de la Directiva 95/50/CE	6
4.	Informes de los Estados miembros de la UE y de Noruega.....	6
5.	Recomendación relativa a la presentación de informes sobre el control del transporte de mercancías peligrosas por carretera	7
6.	Cálculo de los datos	8
7.	Evolución de los controles y de sus resultados	8
8.	Comparación de los datos	9
8.1.	Frecuencia de los controles	9
8.2.	Desglose de los controles por lugar de origen	9
8.3.	Porcentaje de unidades de transporte no conformes	9
8.4.	Desglose de unidades de transporte no conformes por lugar de origen.....	10
8.5.	Frecuencia de las inmovilizaciones de unidades de transporte.....	10
8.6.	Desglose por categorías de riesgo	10
8.7.	Tipos de sanción.....	11
9.	Conclusiones	11
Anexo I Evolución del número de controles, de unidades de transporte no conformes y de infracciones de categoría I		13
Anexo II Frecuencia de los controles por millón de toneladas-kilómetros.....		18
Anexo III Desglose de los controles por lugar de origen.....		19
Anexo IV Proporción de unidades de transporte no conformes con las disposiciones.....		20
Anexo V Desglose de las unidades de transporte no conformes con las disposiciones, por lugar de origen.....		21
Anexo VI Frecuencia de las inmovilizaciones de unidades de transporte no conformes con las disposiciones		22
Anexo VII Desglose por categoría de riesgo		23
Anexo VIII Tipos de sanciones por unidades de transporte no conformes con las disposiciones		24

Anexo IX Operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera, efectuadas anualmente, en millones de toneladas-kilómetros.....	25
---	----

1. INTRODUCCIÓN

De conformidad con la Directiva 95/50/CE del Consejo, relativa a procedimientos uniformes de control del transporte de mercancías peligrosas por carretera, adoptada el 6 de octubre de 1995¹, los Estados miembros debían adoptar las disposiciones legislativas, reglamentarias y administrativas necesarias para su cumplimiento antes del 1 de enero de 1997.

La Directiva 95/50/CE establece que cada Estado miembro debe enviar a la Comisión, con respecto a cada año civil y a más tardar doce meses después de transcurrido este, un informe sobre la aplicación de la Directiva². La Directiva prevé igualmente que la Comisión envíe al Parlamento Europeo y al Consejo, al menos cada tres años, un informe sobre la aplicación de la Directiva por los Estados miembros³.

Este informe de la Comisión se basa en los informes anuales transmitidos por los Estados miembros. Se trata del quinto informe sobre la aplicación en los Estados miembros de la Directiva 95/50/CE del Consejo y abarca el período 2008-2011. El primer informe⁴ abarca el período 1997-1998, el segundo⁵ el período 1999-2002, el tercero⁶ el período 2003-2005 y el cuarto⁷ el período 2006-2007.

Las condiciones necesarias para garantizar la seguridad del transporte de mercancías peligrosas por carretera no se definen en la Directiva 95/50/CE, sino en la legislación pertinente de la UE, descrita a continuación.

2. LEGISLACIÓN PERTINENTE DE LA UE

El presente informe abarca un período que, del punto de vista formal, se inscribe en dos contextos legislativos diferentes, no obstante lo cual no tiene efectos prácticos en la interpretación de sus resultados.

Hasta el 30 de junio de 2009, se aplicaba la Directiva 94/55/CE del Consejo, de 21 de noviembre de 1994, sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros con respecto al transporte de mercancías peligrosas por carretera⁸, en su versión modificada⁹. El contenido de los anexos de la Directiva 94/55/EC era idéntico al de los anexos del *Acuerdo Europeo relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera* (designado también como ADR)¹⁰.

A partir del 1 de julio de 2009, se derogó la Directiva 94/55/EC y fue sustituida por la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008,

¹ DO L 249 de 17.10.1995, p. 35, modificada por la Directiva 2004/112/CE de la Comisión, de 13 de diciembre de 2004, por la que se adapta al progreso técnico la Directiva 95/50/CE del Consejo (DO L 367 de 14.12.2004, p. 23).

² Su artículo 9, apartado 1.

³ Su artículo 9, apartado 2.

⁴ COM(2000) 517 final de 6.9.2000.

⁵ COM(2005) 430 final de 15.9.2005.

⁶ COM(2007) 795 final de 13.12.2007.

⁷ COM(2010) 364 final de 7.7.2010.

⁸ DO L 319 de 12.12.1994, p. 7.

⁹ Modificada por la Directiva 2004/111/CE de la Comisión, de 9 de diciembre de 2004, por la que se adapta por quinta vez al progreso técnico la Directiva 94/55/CE del Consejo (DO L 365 de 10.12.2004, p. 25).

¹⁰ Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera, celebrado en Ginebra el 30 de septiembre de 1957 y modificado bajo los auspicios de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (UN-ECE).

sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas¹¹, en su versión modificada¹². La Directiva 2008/68/CE mantiene el enfoque de la Directiva 94/55/CE, que aplicaba disposiciones técnicas y administrativas idénticas a las establecidas en el anexo del acuerdo internacional para todo el transporte en el territorio de la UE.

3. APLICACIÓN DE LA DIRECTIVA 95/50/CE

Tras adoptar la Directiva 94/55/CE, y a fin de seguir mejorando el nivel de seguridad del transporte de mercancías peligrosas, el Consejo adoptó, el 6 de octubre de 1995, la Directiva 95/50/CE relativa a procedimientos uniformes de control del transporte de mercancías peligrosas por carretera. Esta Directiva incluye una lista de control armonizada que deben utilizar los Estados miembros para efectuar los controles, así como orientaciones para la clasificación de las infracciones. En 2004 se modificaron los anexos de la Directiva¹³, así como el sistema de clasificación de las infracciones con el fin de incluir tres categorías de riesgo a partir de 2005.

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

Como medida preventiva, o tras haber constatado infracciones en los controles en carretera que comprometen la seguridad del transporte, se podrán realizar controles en los locales de las empresas¹⁴. No obstante, estos controles no deben notificarse obligatoriamente en los informes previstos en la Directiva 95/50/CE.

4. INFORMES DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA UE Y DE NORUEGA

Los Estados miembros deben utilizar en sus informes las categorías de riesgo que figuran en el anexo II de la Directiva 95/50/CE y presentarlos de conformidad con el anexo III de la misma. Noruega ha seguido presentando sus informes anuales y la información se incluye también en el presente informe al Parlamento Europeo y al Consejo.

Croacia se adhirió a la UE el 1 de julio de 2013 y no ha declarado controles para el período cubierto por el presente informe. Los otros Estados miembros y Noruega han presentado sus informes dentro del plazo. Los retrasos están relacionados, en su caso, con los procedimientos administrativos de recogida, análisis y transmisión de la información a la Comisión, especialmente cuando estos procedimientos implican a distintas autoridades públicas. La situación ha mejorado considerablemente desde 2011. Los informes relativos a 2011 se recibieron en febrero de 2013.

¹¹ DO L 260 de 30.09.2008, p. 13.

¹² Modificada en último lugar por la Directiva 2012/45/UE de la Comisión, de 3 de diciembre de 2012, por la que se adaptan por segunda vez al progreso científico y técnico los anexos de la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas. (DO L 332 de 4.12.2012, p. 18).

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

¹⁴ Suecia indicó que realiza un número sustancial de controles y auditorías en terminales, empresas y puertos. Los Países Bajos indicaron que proceden, además, a visitas de empresas de transporte para realizar controles y auditorías, y distribuir información. Bélgica indicó que, además de las inspecciones en los locales de las empresas, los asesores de seguridad comunican a las autoridades competentes los resultados de los controles efectuados.

En lo que respecta a los primeros años cubiertos por el presente informe, no toda la información recibida se ha presentado con el formato correcto. Algunos Estados miembros han seguido utilizando los códigos de los antiguos anexos derogados de la Directiva 95/50/CE. No obstante, desde entonces han tenido lugar mejoras importantes.

La Comisión ha recibido los informes de todos los Estados miembros para el conjunto del período. No obstante, algunos informes están incompletos, como puede observarse en las omisiones en los cuadros del presente informe, señaladas con la mención «NC» (no comunicado). En los anexos del presente informe se facilita un resumen de los informes de los Estados miembros.

Al analizar la información que figura en el punto 7 del informe, cabe señalar que, hasta el año 2008, el indicador relativo a la no conformidad en España es bajo debido a una interpretación errónea del número de unidades de transporte que no se ajustan a las disposiciones del ADR. Este error de interpretación fue subsanado en los informes posteriores de España.

Varios Estados miembros enviaron informes en los que la suma de las infracciones difiere del número de unidades de transporte que no cumplen las disposiciones del ADR. Esto no debería suceder, ya que únicamente deben notificarse la categoría de infracción más grave para cada unidad de transporte.

5. RECOMENDACIÓN RELATIVA A LA PRESENTACIÓN DE INFORMES SOBRE EL CONTROL DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA

En anteriores informes, la Comisión señaló la existencia de incoherencias sistemáticas en los datos estadísticos presentados por los Estados miembros. Puesto que la presentación de informes uniformes por los los Estados miembros es fundamental para la calidad, comparabilidad y fiabilidad de los informes de la Comisión, esta adoptó en 2011 una recomendación¹⁵ destinada a mejorar la calidad de dichos informes.

Tras la publicación de la Recomendación, los informes mejoraron sustancialmente y solo se detectaron algunas incoherencias ocasionales de menor entidad.

La mayoría de estas incoherencias se refieren al número de infracciones por categoría de riesgo¹⁶. En el punto 1.4 del anexo de la Recomendación de la Comisión se subraya que, aunque se detecten varias infracciones, solo debe notificarse la infracción más grave. Por consiguiente, el número total de infracciones por categoría de riesgo debería ser igual al número de unidades de transporte que no cumplen las disposiciones.

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

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

¹⁵ Recomendación de la Comisión de 21.2.2011 sobre los informes relativos a los controles del transporte de mercancías peligrosas por carretera, C (2011) 909 final.

¹⁶ La definición de las categorías de riesgo y las orientaciones para la determinación de las categorías a las que pertenecen las infracciones figuran en el anexo II de la Directiva 95/50/CE, modificada por la Directiva 2004/112/CE.

6. CÁLCULO DE LOS DATOS

Se solicitó a los Estados miembros que, en la medida de lo posible, indicasen en su informe una estimación del volumen anual de mercancías peligrosas transportadas por carretera, en toneladas o toneladas-kilómetros. Para 2008, 13 Estados miembros facilitaron una estimación. En 2011, solo nueve Estados miembros disponían de tal estimación.

Para permitir una comparación objetiva entre los Estados miembros, el volumen de mercancías peligrosas transportadas se basa en la información que figura en la base de datos de Eurostat¹⁷. Esta información se utiliza para estimar la frecuencia de los controles en relación con el volumen de transporte.

No hay estadísticas de Eurostat en el caso de Malta, dado que se beneficia de una excepción en lo que respecta a la aplicación del Reglamento (UE) n° 70/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de enero de 2012, sobre la relación estadística de los transportes de mercancías por carretera¹⁸. El volumen de mercancías peligrosas transportadas en Malta se calcula basándose en los datos facilitados por la autoridad competente maltesa.

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

7. EVOLUCIÓN DE LOS CONTROLES Y DE SUS RESULTADOS

El anexo I presenta la evolución del número de controles por Estado miembro, la proporción de unidades de transporte no conformes con las disposiciones y la proporción de infracciones de la categoría de riesgo 1.

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

Cabe señalar que no se dispone de datos relativos a los siguientes puntos:

- número de controles realizados en 2006 y 2007 en Estonia;
- porcentaje de unidades de transporte que registraron infracciones en 2006 en Alemania, Estonia y España; y, en 2007, en Estonia y España;
- porcentaje de infracciones de la categoría de riesgo I en 2006 en Bulgaria, Alemania y Portugal.

El indicador relativo al porcentaje de infracciones de la categoría de riesgo I es particularmente importante para la presentación de informes correctos. Si se ha notificado más de una infracción por unidad de transporte, el porcentaje de infracciones de categoría 1 es inferior al valor correcto. En 2006, ese fue el caso de Francia, los Países Bajos, Polonia y Portugal; y, en 2007, en Bulgaria, los Países Bajos, Polonia y Portugal.

Algunos Estados miembros comunicaron un número de infracciones inferior al número de unidades de transporte no conformes. Es el caso de Bélgica, Italia, Hungría, Malta y Suecia. En algunos casos, las autoridades de control se limitan a notificar la constatación de infracciones, sin facilitar ninguna precisión sobre la naturaleza de estas ni sobre las sanciones correspondientes. Aunque de esta forma las estadísticas sean incompletas, no hay un impacto sistemático en el análisis. Esta cuestión se examina en detalle en el punto 8.6.

¹⁷ Cuadro Eurostat «DS-073082»: Transporte anual de mercancías peligrosas por carretera, por tipo de mercancías peligrosas y desglosado por actividad.

¹⁸ DO L 32 de 3.2.2012, p. 1.

8. COMPARACIÓN DE LOS DATOS

El número total de controles disminuyó un 33,8 % en cuatro años, pasando de 252 632 a 167 340. La mayor disminución anual, un 12,6 %, tuvo lugar entre 2010 y 2011. Las tendencias nacionales no son similares, ya que once Estados miembros aumentaron sus controles a lo largo del período. Rumanía, Eslovenia y Austria registraron el mayor aumento porcentual de controles durante el período cubierto por el informe, mientras que Letonia, Bulgaria y Hungría registraron las mayores reducciones.

En números absolutos para 2011, el porcentaje más elevado de controles en la UE se registró en Alemania (34,8 %), seguida de España (11,8 %) y Polonia (9,8 %), mientras que Estonia (0,03 %), Malta y Letonia (0,05 %) registraron los porcentajes más bajos. Aunque este indicador está en gran parte relacionado con el tamaño del Estado miembro, hubo variaciones notables durante el período cubierto por el informe. En 2008, el porcentaje más elevado se registró en Alemania (31,5 %), seguida de España (16,9 %), pero Bulgaria, en cambio, ocupaba el tercer puesto (11,1 %). Los tres Estados miembros que efectuaron menos controles en 2008 fueron Malta (0,03 %), Estonia (0,08 %) y Luxemburgo (0,09 %).

8.1. Frecuencia de los controles

El anexo II presenta un resumen de la frecuencia de los controles en carretera efectuados en los Estados miembros en el período 2010-2011. La frecuencia se calcula como cociente del número de controles por millón de toneladas-kilómetro de mercancías peligrosas transportadas en cada Estado miembro.

En 2010, la media de la EU fue de 2,54 controles por millón de toneladas-kilómetro; en 2011, disminuyó a 2,14, lo que representa una reducción anual del 15,7%. En 2010, Bulgaria continuó presentando una frecuencia de controles excepcionalmente elevada, casi nueve veces superior a la media de la UE. En 2011, Bulgaria, Austria y Rumanía realizaron cerca de 10 controles por millón de toneladas-kilómetro, lo que corresponde a un número de controles casi 4,5 veces superior a la media de la UE.

8.2. Desglose de los controles por lugar de origen

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

Este indicador está influido no solo por las decisiones de las autoridades de control, sino también por la geografía del Estado miembro; por ejemplo, en los territorios insulares el volumen del tráfico por carretera internacional es menor. Algunos años, Irlanda, Malta, Chipre y Portugal no controlaron ninguna unidad de transporte matriculada fuera de la UE.

El porcentaje de unidades de transporte controladas en el país de matriculación ha variado en torno al 70 % durante el período cubierto por el informe. El porcentaje de unidades controladas procedentes de otros países de la UE pasó del 20,5 % al 25,7 % en el período 2008-2011. En consecuencia, el porcentaje de unidades registradas fuera de la UE disminuyó, pasando del 12,6 % al 4,4 %.

8.3. Porcentaje de unidades de transporte no conformes

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

El porcentaje de unidades no conformes pasó del 13,7 % en 2008 al 21,4 % en 2011, registrándose los mayores aumentos en España, Letonia, la República Checa y los Países Bajos. No obstante, hay 15 Estados miembros en los que no se produjo ningún aumento de este porcentaje.

El porcentaje de unidades de transporte no conformes difiere considerablemente entre Estados miembros: alcanza casi un 70 % en Portugal, pero es inferior al 5 % en Bulgaria, Chipre, Hungría, Rumanía y Eslovaquia.

8.4. Desglose de unidades de transporte no conformes por lugar de origen

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

Tal como se ha señalado anteriormente en el punto 8.2, la geografía del Estado miembro también influye considerablemente en este indicador.

8.5. Frecuencia de las inmovilizaciones de unidades de transporte

El gráfico del anexo VI ilustra el porcentaje de vehículos inmovilizados de entre aquellos respecto de los que se notificó una infracción.

La tendencia anteriormente registrada de disminución del porcentaje de inmovilizaciones se mantuvo hasta 2009, año en el que se inmovilizaron el 24 % de los vehículos respecto de los que se había detectado una infracción. Sin embargo, esa tendencia parece haberse invertido; en 2011, el porcentaje de vehículos inmovilizados a raíz de un control aumentó al 27 %.

El país que registró el mayor número de inmovilizaciones fue Bulgaria (68 %), seguida de Irlanda (54 %) y de Rumanía (53 %). En 2011, el 57 % de las infracciones detectadas en Noruega condujeron a la inmovilización del vehículo.

Estonia, España, Italia, Chipre, Letonia, Malta y Eslovaquia no comunicaron ninguna inmovilización en 2011.

8.6. Desglose por categorías de riesgo

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

Todos los Estados miembros comunicaron al menos una categoría de infracción por unidad de transporte controlada. Algunos Estados miembros no comunicaron datos para determinadas categorías. En 2011, Chipre y Eslovaquia no notificaron ninguna infracción en las categorías de riesgo I y III. Luxemburgo no transmitió infracciones en la categoría de riesgo I. Letonia y Estonia no declararon ninguna infracción en la categoría de riesgo III¹⁹.

Para el conjunto de controles efectuados en la UE en 2011, en alrededor del 44 % de los casos en los que se detectaron infracciones la infracción más grave se clasificó en la categoría de riesgo I. Las infracciones de la categoría de riesgo I significan un incumplimiento de las disposiciones de seguridad aplicables, creando un riesgo elevado de muerte, de daños corporales graves o de daños medioambientales importantes. Estas infracciones requieren la adopción inmediata de medidas correctoras apropiadas e inmediatas, como la inmovilización del vehículo.

En el 30 % de los controles en los que se detectaron infracciones, la infracción más grave declarada pertenecía a la categoría de riesgo II. La categoría de riesgo III era la más grave en el 26 % de los casos restantes.

¹⁹ Las infracciones de la categoría de riesgo I implican un riesgo elevado de muerte, daños corporales graves o daños medioambientales importantes, lo que exige medidas correctoras apropiadas e inmediatas. Las infracciones de la categoría de riesgo II crean un riesgo de daños corporales o daños medioambientales, lo que exige la aplicación de medidas correctoras a más tardar al finalizar la operación de transporte. Las infracciones de categoría de riesgo III implican un riesgo reducido de daños corporales o daños medioambientales. Las medidas correctoras pueden adoptarse en una fase posterior, en los locales de la empresa.

8.7. Tipos de sanción

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

Antes de la publicación de la Recomendación de la Comisión a que se refiere el punto 5 del presente informe, existían serias dificultades para recopilar esta información. Tras la recomendación la situación mejoró drásticamente y, en 2011, solo Francia y Eslovaquia no comunicaron datos estadísticos sobre las sanciones aplicadas. No obstante, Eslovaquia había informado sobre las sanciones aplicadas en los años anteriores y, en 2011, solo se detectó una única infracción durante los controles.

Las inspecciones realizadas en la UE en 2011 dieron lugar a 7 892 advertencias. se impusieron 33 179 multas y 3 527 casos desembocaron en otras sanciones, principalmente procesos judiciales, jurídicos y administrativos. Aunque en términos generales las tres cuartas partes de las sanciones en la UE son multas, existe una gran variación entre los Estados miembros. Por ejemplo, el Reino Unido no impone multas *in situ*.

En 2011, en total, el número de sanciones disminuyó aproximadamente el 4 % en comparación con 2008. Aunque el número de advertencias aumentó en un 8 % durante el período y el número de multas en un 1 %, otras sanciones se redujeron en un 42 %.

9. CONCLUSIONES

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

Todos los Estados miembros llevan a cabo controles de los vehículos que transportan mercancías peligrosas e informan rigurosamente de sus resultados. Solo persisten algunas incoherencias de menor entidad y la Comisión vela cada año por que las disposiciones relativas a los informes en virtud de la Directiva 95/50/CE sean respetadas y mejoradas progresivamente. Con carácter general, puede concluirse que la Directiva 95/50/CE se aplica correctamente.

Sin embargo, los últimos informes muestran claramente que los recursos disponibles en los Estados miembros para la realización de los controles son cada vez más escasos. Entre 2008 y 2011, el número de controles disminuyó un 34 %.

Los controles detectan infracciones más frecuentemente. En 2011, uno de cada cinco controles confirmó o levantó sospechas de infracción en el transporte de mercancías peligrosas, mientras que, en 2008, esta relación era de uno a siete. Hay dos explicaciones posibles de este cambio. Es posible que los controles estén mejor orientados para la detección de infracciones de transporte o que los transportistas respeten menos las normas en general.

La Comisión invitará a las autoridades de los Estados miembros a facilitar información sobre la evolución esperada de los controles y sobre los factores que influyen en esta evolución, como la disponibilidad de recursos y la orientación de los controles. Además, se pedirán aclaraciones en el caso de índices de no conformidad excepcionalmente elevados.

En los casos en que se detectaron infracciones, el 44 % pertenecían a la categoría de infracciones más graves. Así pues, en 2011, se inmovilizaron cerca de 9 600 vehículos.

La UE aplica un conjunto común de disposiciones al transporte de mercancías peligrosas. Estas disposiciones se aplican de manera idéntica también en muchos países terceros. Sin

embargo, casi 36 000 de los aproximadamente 170 000 controles en carretera realizados anualmente permiten concluir que las operaciones de transporte no cumplían los requisitos de seguridad obligatorios. Dado el alto riesgo que supone el transporte de este tipo de sustancias y artículos, sigue siendo indispensable un control específico de este tipo de transporte.

«-»

Anexo I
Evolución del número de controles, de unidades de transporte no conformes y de infracciones de categoría I

Para más información sobre este cuadro, se remite al punto 7 del informe.

PAÍS:		2006	2007	2008	2009	2010	2011
BE	Nº de controles	3 977	4 133	5178	6 033	5 464	4 188
	% no conformes	38,52 %	39,90 %	17,671 %	21,76 %	22,16 %	12,32 %
	% riesgo cat. I	47,36 %	30,47 %	24,07 %	37,49 %	37,05 %	26,42 %
BG	Nº de controles	19 206	27 996	28 106	28 455	7 756	6 203
	% no conformes	2,49 %	1,24 %	0,71 %	4,85 %	0,81 %	1,00 %
	% de riesgos de cat. I	NC	34,33 %	34,33 %	27,78 %	57,41 %	55,74 %
CZ	Nº de controles	6 694	7 691	3 977	3 471	2 816	2 491
	% no conformes	5,83 %	5,60 %	5,53 %	6,60 %	11,51 %	11,92 %
	% de riesgos de cat. I	26,46 %	17,87 %	21,36 %	25,33 %	17,59 %	55,74 %
DK	Nº de controles	889	646	755	721	604	646
	% no conformes	55,46 %	52,79 %	58,15 %	61,44 %	57,12 %	58,98 %
	% de riesgos de cat. I	34,08 %	40,76 %	38,27 %	35,21 %	38,26 %	35,43 %
DE	Nº de controles	83 760	86 225	79 664	62 085	67 356	58 270
	% no conformes	NC	20,18 %	22,69 %	23,64 %	21,69 %	27,02 %
	% de riesgos de cat. I	NC	47,00 %	48,14 %	45,23 %	49,96 %	49,55 %
EE	Nº de controles	NC	NC	117	152	154	44
	% no conformes	NC	NC	46,15 %	39,47 %	50,00 %	25,00 %
	% de riesgos de cat. I	20,41 %	37,50 %	25,93 %	30,00 %	25,97 %	45,45 %
IE	Nº de controles	630	731	783	892	751	674
	% no conformes	32,54 %	44,60 %	38,19 %	28,36 %	26,23 %	24,93 %
	% de riesgos de cat. I	34,15 %	24,54 %	13,71 %	25,20 %	33,33 %	12,64 %
EL	Nº de controles	614	456	1202	413	1094	650
	% no conformes	13,36 %	16,89 %	3,83 %	10,65 %	3,93 %	5,54 %
	% de riesgos de cat. I	52,44 %	64,94 %	69,57 %	61,36 %	55,81 %	30,56 %
ES	Nº de controles	40 023	42 787	42 771	40 782	36 004	19 707
	% no conformes	0,25 %	0,19 %	0,27 %	10,63 %	11,44 %	29,60 %
	% de riesgos de cat. I	67,90 %	66,69 %	63,64 %	65,28 %	64,82 %	75,63 %
FR	Nº de controles	5 566	6 388	6 572	5 788	6 178	6 930
	% no conformes	10,28 %	22,70 %	21,67 %	16,48 %	16,48 %	14,68 %
	% de riesgos de cat. I	26,60 %	22,07 %	24,30 %	25,05 %	29,08 %	28,32 %
	Nº de controles	NC	NC	NC	NC	NC	NC

HR	% no conformes	NC	NC	NC	NC	NC	NC
	% de riesgos de cat. I	NC	NC	NC	NC	NC	Na

Anexo I (continuación)

IT	Nº de controles	4 105	4 515	4 960	5 180	6 253	6 260
	% no conformes	32,35 %	34,55 %	16,73 %	16,16 %	13,58 %	11,04 %
	% de riesgos de cat. I	72,82 %	69,90 %	17,33 %	15,85 %	14,65 %	14,18 %
CY	Nº de controles	75	181	224	232	168	188
	% no conformes	1,33 %	0,55 %	1,34 %	1,72 %	1,19 %	1,60 %
	% de riesgos de cat. I	100,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %
LV	Nº de controles	823	1 609	1 230	996	703	89
	% no conformes	11,42 %	10,19 %	7,15 %	10,14 %	8,25 %	15,73 %
	% de riesgos de cat. I	25,53 %	29,27 %	56,82 %	59,41 %	55,17 %	78,57 %
LT	Nº de controles	311	419	529	487	491	560
	% no conformes	29,58 %	16,95 %	17,01 %	18,07 %	21,59 %	6,07 %
	% de riesgos de cat. I	23,91 %	15,49 %	6,67 %	15,91 %	16,04 %	7,41 %
LU	Nº de controles	190	182	210	293	233	341
	% no conformes	64,21 %	68,13 %	59,05 %	50,51 %	48,50 %	57,77 %
	% de riesgos de cat. I	15,75 %	49,19 %	44,35 %	6,08 %	5,31 %	0,00 %
HU	Nº de controles	35 555	25 995	27 225	15 613	4 158	1 589
	% no conformes	1,63 %	4,30 %	3,49 %	5,72 %	3,42 %	4,85 %
	% de riesgos de cat. I	23,10 %	27,03 %	30,77 %	29,56 %	34,18 %	17,74 %
MT	Nº de controles	33	75	81	76	79	78
	% no conformes	51,52 %	76,00 %	54,32 %	67,11 %	63,29 %	69,23 %
	% de riesgos de cat. I	23,53 %	34,09 %	25,00 %	21,57 %	42,00 %	24,07 %
NL	Nº de controles	2750	7340	4820	5717	4068	5480
	% no conformes	26,65 %	14,69 %	17,45 %	10,02 %	28,61 %	30,99 %
	% de riesgos de cat. I	57,82 %	57,16 %	60,57 %	55,79 %	59,39 %	53,86 %
AT	Nº de controles	7089	7580	6883	9824	10220	11300
	% no conformes	36,49 %	36,00 %	35,70 %	30,99 %	28,72 %	32,50 %
	% de riesgos de cat. I	24,62 %	24,55 %	23,40 %	20,70 %	21,87 %	20,40 %
PL	Nº de controles	15 840	39 057	14 438	19 537	20 324	16 363
	% no conformes	11,14 %	2,96 %	7,60 %	6,68 %	5,32 %	6,17 %
	% de riesgos de cat. I	27,19 %	15,52 %	14,65 %	19,03 %	23,39 %	27,68 %
PT	Nº de controles	235	137	425	566	1065	601
	% no conformes	76,17 %	73,72 %	58,35 %	33,75 %	29,67 %	40,72 %
	% de riesgos de cat. I	NC	42,50 %	50,81 %	41,88 %	41,14 %	41,11 %
RO	Nº de controles	2 914	4 517	5 257	5 969	7 352	11 525
	% no conformes	9,37 %	5,58 %	4,13 %	2,31 %	3,99 %	3,64 %
	% de riesgos de	69,60 %	64,77 %	32,82 %	25,16 %	29,69 %	29,36 %

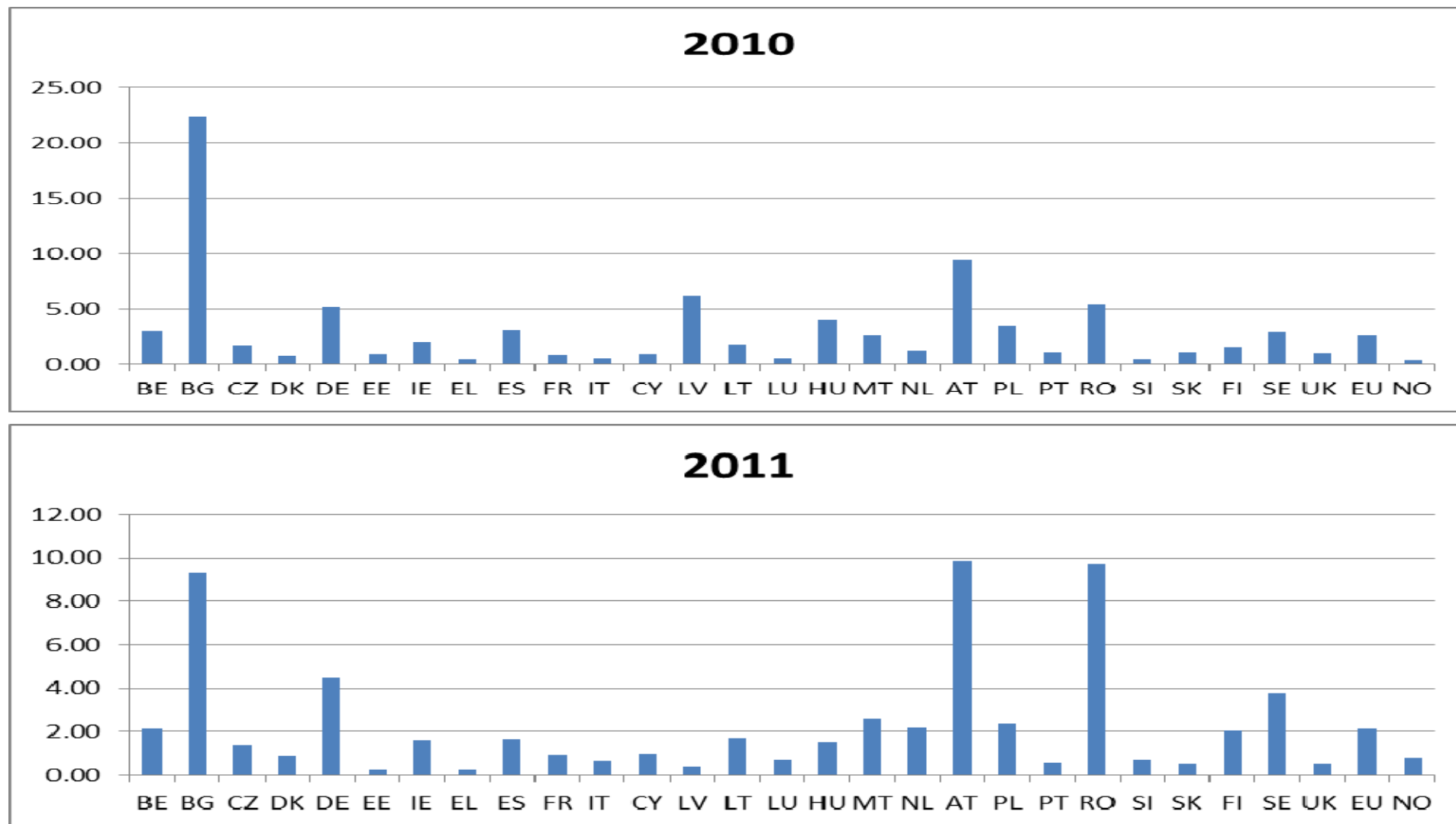
	cat. I						
SI	N° de controles	1 621	1 041	291	315	253	601
	% no conformes	17,89 %	19,50 %	48,11 %	46,03 %	39,53 %	5,99 %
	% de riesgos de cat. I	42,76 %	39,41 %	28,57 %	38,62 %	36,00 %	38,89 %

Anexo I (continuación)

SK	Nº de controles	247	300	351	572	561	194
	% no conformes	0,00 %	0,67 %	2,28 %	12,41 %	16,40 %	0,52 %
	% de riesgos de cat. I	NC	0,00 %	75,00 %	4,23 %	4,35 %	0,00 %
FI	Nº de controles	2 530	3 025	3 353	3 589	3 273	3 100
	% no conformes	36,56 %	33,92 %	41,10 %	34,35 %	32,26 %	30,03 %
	% de riesgos de cat. I	31,35 %	18,62 %	12,48 %	12,09 %	10,21 %	11,08 %
SE	Nº de controles	4 182	4 219	4 049	3 733	4 076	4 929
	% no conformes	29,60 %	20,27 %	20,87 %	16,98 %	18,84 %	20,15 %
	% de riesgos de cat. I	22,08 %	24,04 %	21,42 %	19,24 %	22,01 %	17,15 %
UK	Nº de controles	4 851	8 221	9 181	7 251	8 427	4 277
	% no conformes	13,69 %	30,76 %	36,99 %	41,26 %	22,99 %	38,23 %
	% de riesgos de cat. I	19,13 %	30,01 %	29,68 %	17,88 %	19,05 %	16,64 %
UE	Nº de controles	244 710	285 466	252 632	228 742	199 881	167 340
	% no conformes	12,11 %	14,44 %	13,67 %	15,80 %	16,54 %	21,39 %
	% de riesgos de cat. I	40,57 %	41,06 %	40,29 %	37,16 %	42,10 %	44,04 %
NO	Nº de controles	632	417	712	767	515	617
	% no conformes	34,65 %	34,53 %	25,70 %	22,16 %	20,97 %	25,12 %
	% de riesgos de cat. I	21,27 %	15,97 %	19,13 %	17,65 %	29,63 %	31,21 %

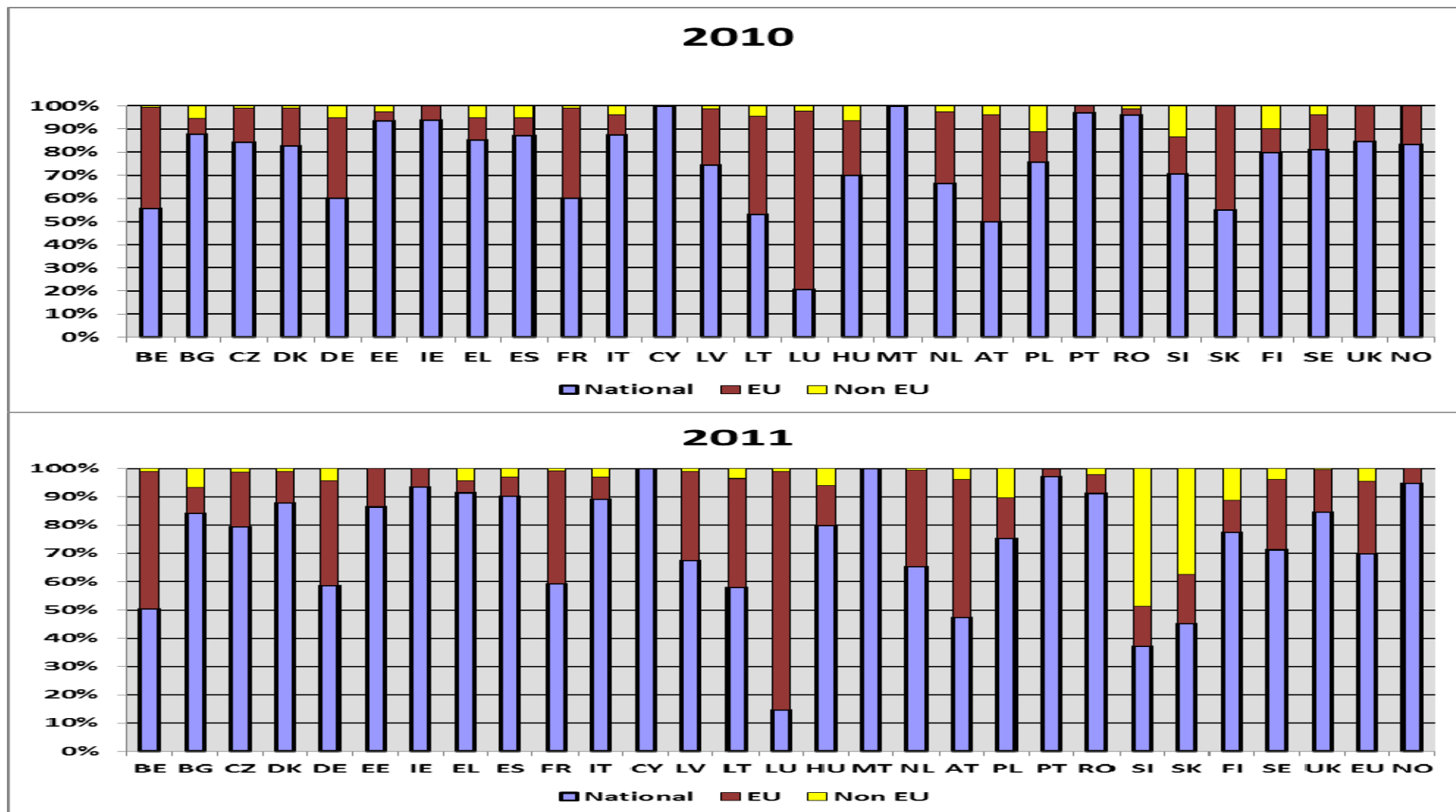
Anexo II
Frecuencia de los controles por millón de toneladas-kilómetros

Para más información sobre estos gráficos, se remite al punto 8.1 del informe.



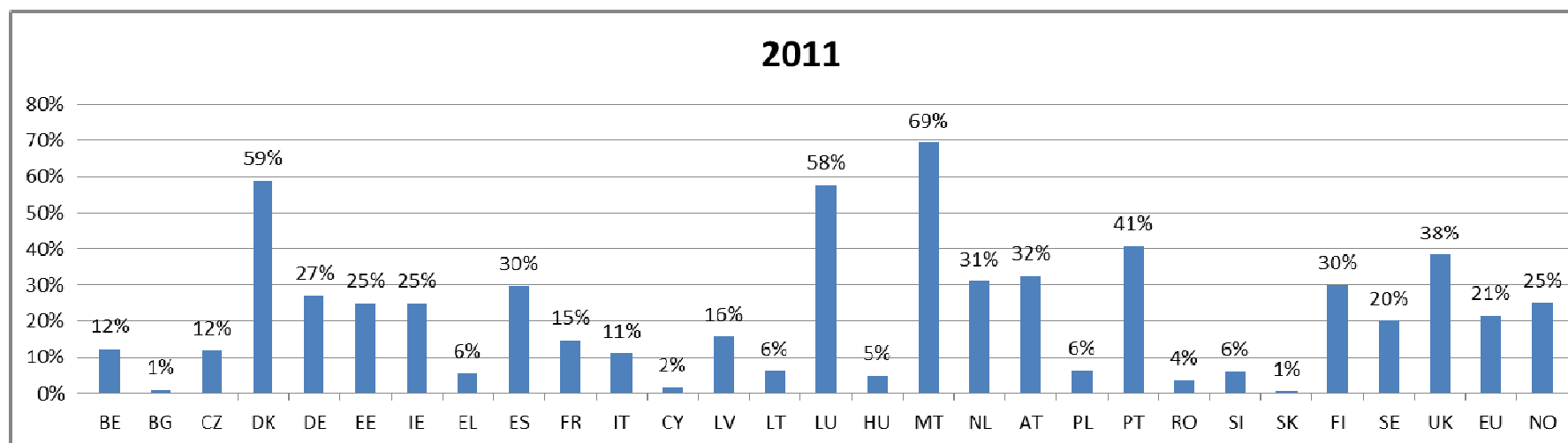
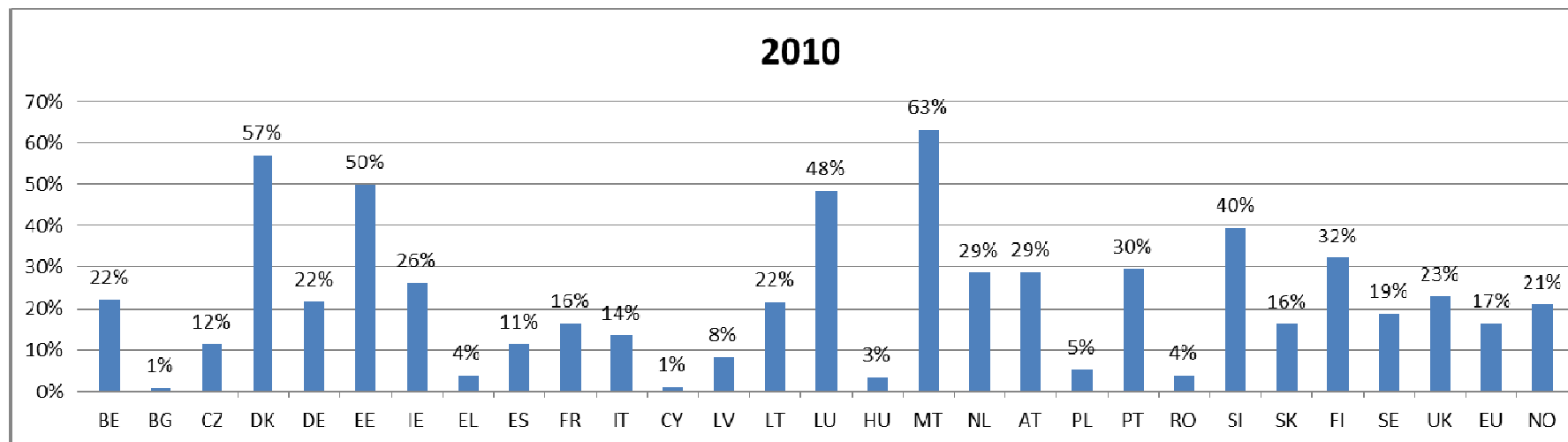
Anexo III Desglose de los controles por lugar de origen

Para más información sobre estos gráficos, se remite al punto 8.2 del informe.



Anexo IV:
Proporción de unidades de transporte no conformes con las disposiciones

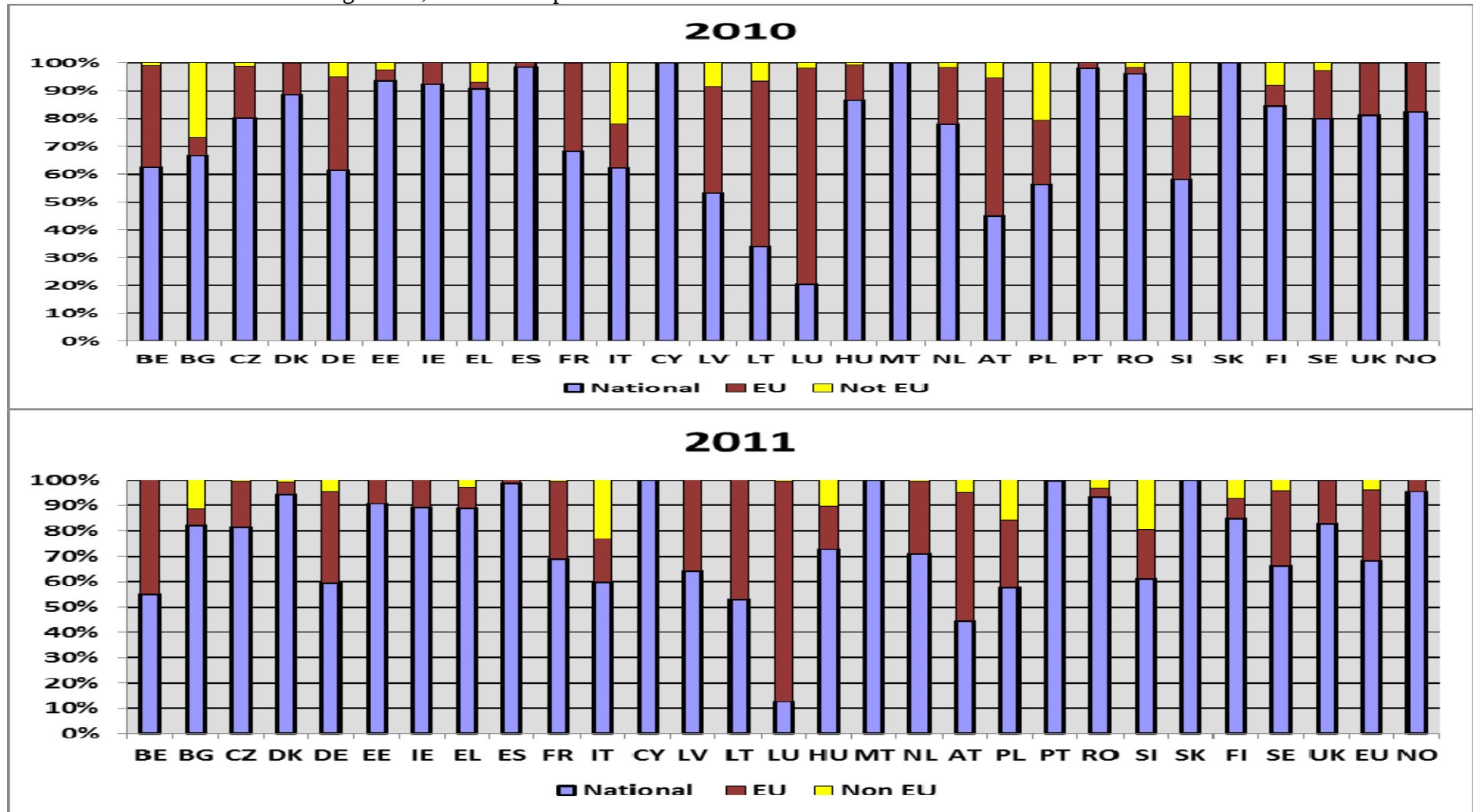
Para más información sobre estos gráficos, se remite al punto 8.3 del informe.



Anexo V

Desglose de las unidades de transporte no conformes con las disposiciones, por lugar de origen

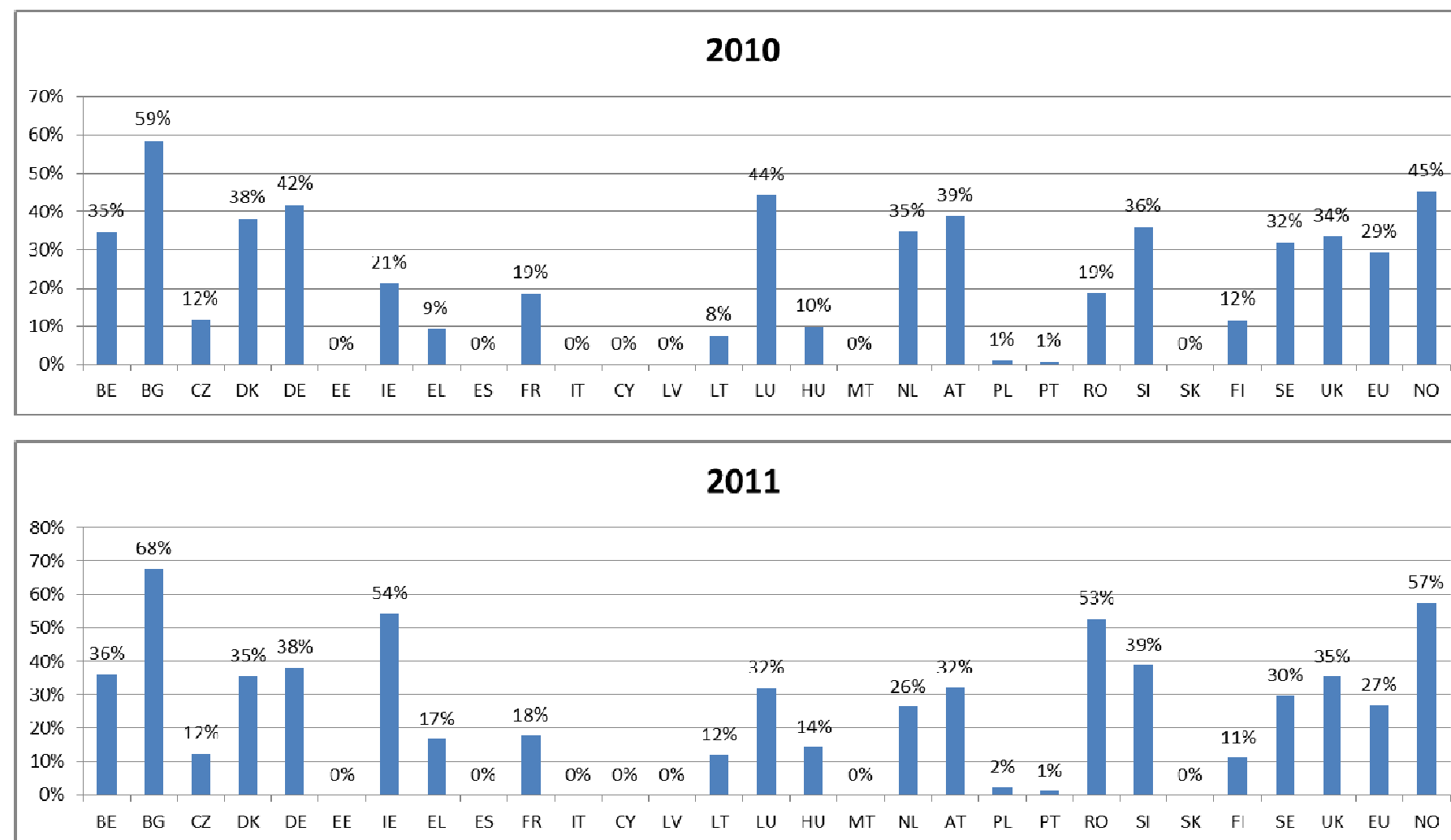
Para más información sobre estos gráficos, se remite al punto 8.4 del informe.



Anexo VI

Frecuencia de las inmovilizaciones de unidades de transporte no conformes con las disposiciones

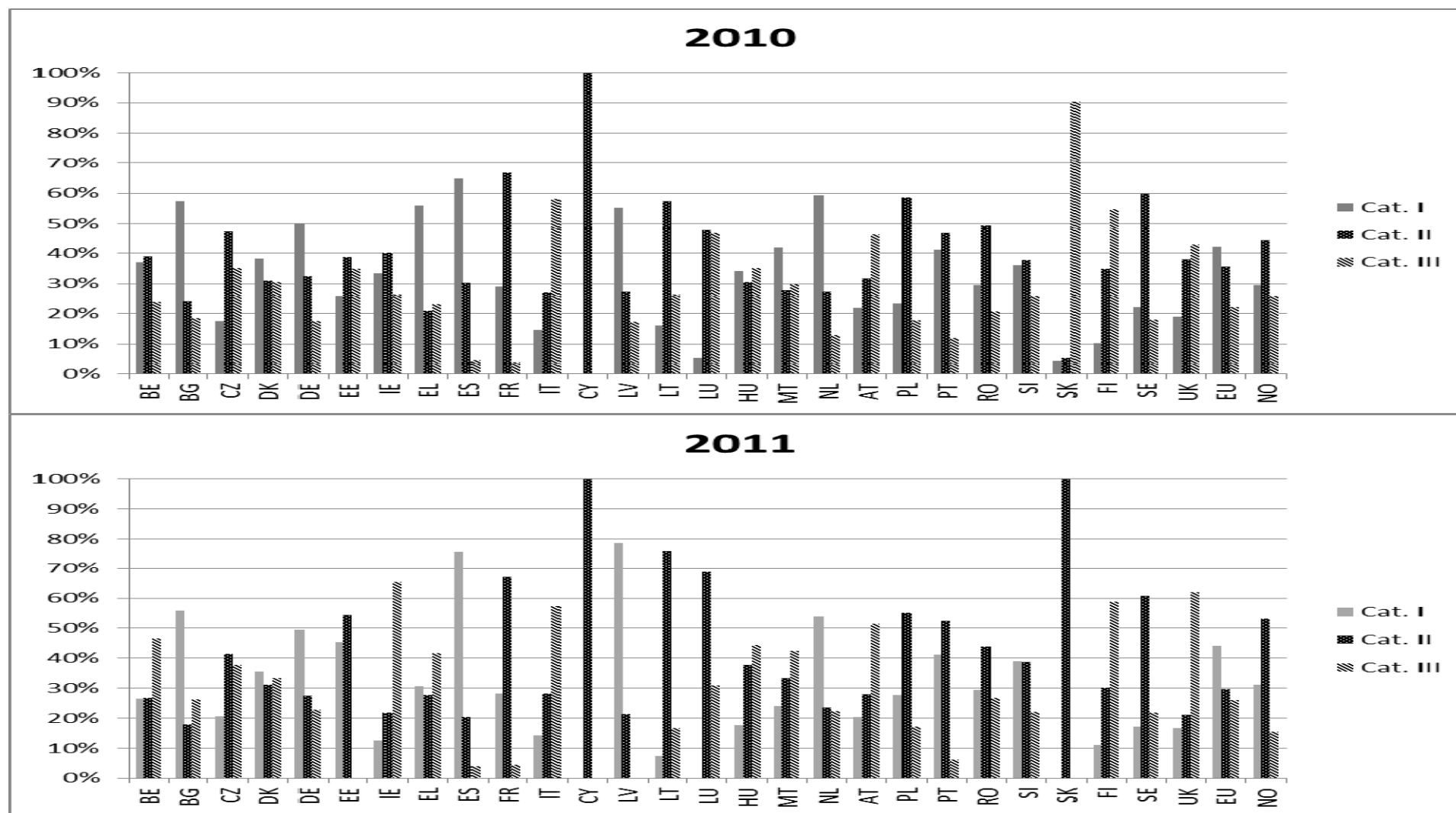
Para más información sobre estos gráficos, se remite al punto 8.5 del informe.



Anexo VII

Desglose por categoría de riesgo

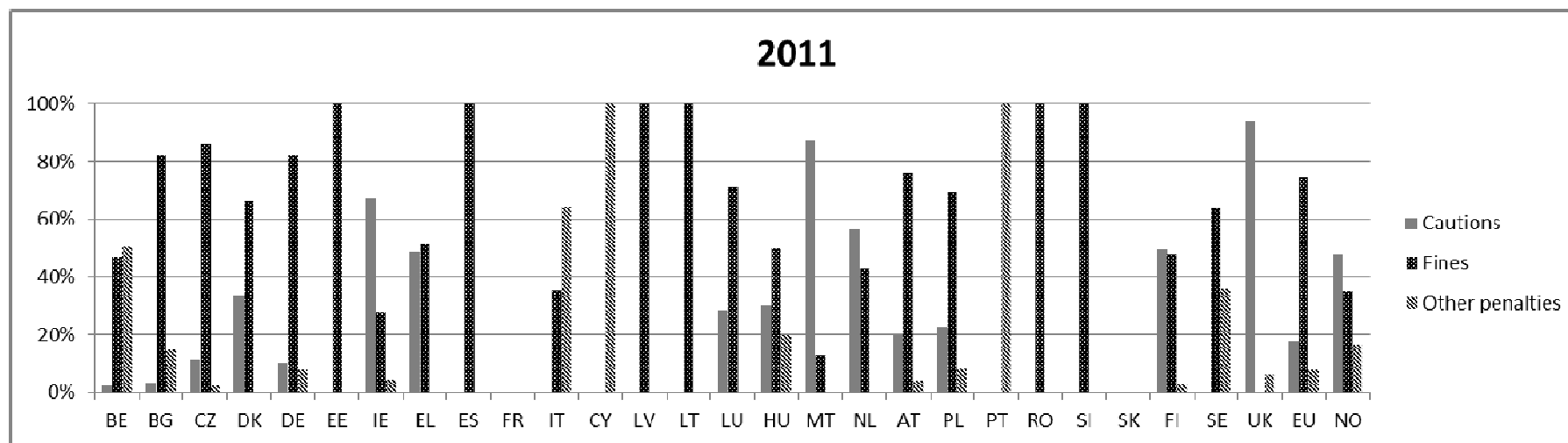
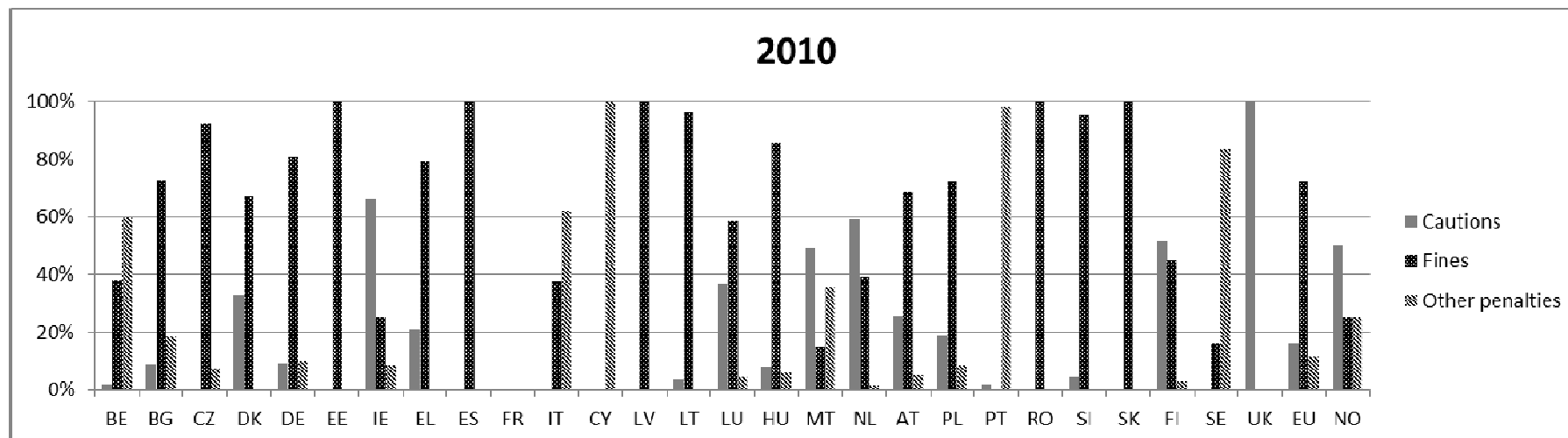
Para más información sobre estos gráficos, se remite al punto 8.6 del informe.



Anexo VIII

Tipos de sanciones por unidades de transporte no conformes con las disposiciones

Para más información sobre estos gráficos, se remite al punto 8.7 del informe.



Anexo IX
Operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera, efectuadas
anualmente, en millones de toneladas-kilómetros

Para más información sobre este cuadro, se remite al apartado 6 del informe.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
UE-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) UE-27: datos provisionales para el año de referencia 2011; para el año de referencia 2006, no hay cifras para Hungría.

(2) Grecia y Reino Unido: los datos de 2010 se utilizaron para el año de referencia 2011.

(3) Malta: excepción en virtud del Reglamento (UE) n° 70/2012.

Fuente: Eurostat (código de los datos en línea: road_go_ta_dg)