

Bruxelas, 25.11.2013
COM(2013) 815 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

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

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

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

ÍNDICE

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO sobre a aplicação pelos Estados-Membros da Diretiva 95/50/CE do Conselho relativa a procedimentos uniformes de controlo do transporte rodoviário de mercadorias perigosas

1.	Introdução	4
2.	Legislação da UE conexa	4
3.	Aplicação da Diretiva 95/50/CE	5
4.	Relatórios dos Estados-Membros da UE e da Noruega	5
5.	Recomendação relativa aos relatórios dos controlos efetuados ao transporte rodoviário de mercadorias perigosas.....	6
6.	Cálculo de dados	7
7.	Evolução dos controlos e dos seus resultados.....	7
8.	Comparação dos dados	8
8.1.	Frequência dos controlos.....	8
8.2.	Repartição dos controlos por país de origem	8
8.3.	Percentagem de unidades de transporte não conformes	8
8.4.	Repartição das unidades de transporte não conformes por país de origem.....	9
8.5.	Frequência das imobilizações de unidades de transporte.....	9
8.6.	Repartição por categorias de risco	9
8.7.	Tipos de sanções	10
9.	Conclusões	10
Anexo I - Evolução do número de controlos, de unidades não conformes e de infrações da categoria I.....		12
Anexo II - Frequência dos controlos por milhão de toneladas-km		17
Anexo III - Repartição dos controlos por país de origem		18
Anexo IV – Percentagem de unidades de transporte não conformes com as regras		19
Anexo V - Repartição das unidades de transporte não conformes com as regras, por país de origem.....		20
Anexo VI – Frequência das imobilizações de unidades de transporte não conformes com as regras.....		21
Anexo VII - Repartição das infrações por categorias de risco		22
Anexo VIII – Tipos de sanções por unidade de transporte não conforme com as regras		23
Anexo IX – Operações de transporte rodoviário de mercadorias perigosas efetuadas anualmente, em milhões de toneladas-km.....		24

1. INTRODUÇÃO

A Diretiva 95/50/CE do Conselho, relativa a procedimentos uniformes de controlo do transporte rodoviário de mercadorias perigosas, foi adotada em 6 de outubro de 1995¹, cabendo aos Estados-Membros pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para lhe dar cumprimento até 1 de janeiro de 1997.

Nos termos da Diretiva 95/50/CE, os Estados-Membros devem enviar à Comissão, para cada ano civil e no prazo de doze meses a contar do fim do exercício em causa, um relatório sobre a sua aplicação². De acordo com a diretiva, a Comissão deve também enviar ao Parlamento Europeu e ao Conselho, pelo menos de três em três anos, um relatório sobre a sua aplicação pelos Estados-Membros³.

O relatório da Comissão baseia-se nos relatórios anuais recebidos dos Estados-Membros. Este é o quinto relatório sobre a aplicação da Diretiva 95/50/CE do Conselho pelos Estados-Membros e abrange o período de 2008-2011. O primeiro relatório abrangia o período de 1997-1998⁴, o segundo o período de 1999-2002⁵, o terceiro o período de 2003-2005⁶ e o quarto o período de 2006-2007⁷.

As condições a satisfazer para realizar transportes rodoviários de mercadorias perigosas seguros não constam da Diretiva 95/50/CE, mas de legislação da UE conexa, conforme indicado a seguir.

2. LEGISLAÇÃO DA UE CONEXA

O presente relatório abarca um período que, do ponto de vista formal, abrange dois momentos legislativos diferentes, mas sem efeitos práticos na interpretação dos resultados.

Até 30 de junho de 2009, era de aplicação a Diretiva 94/55/CE do Conselho, de 21 de novembro de 1994, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes ao transporte rodoviário de mercadorias perigosas⁸, conforme alterada⁹. Os anexos da Diretiva 94/55/CE eram, em termos de conteúdo, idênticos aos anexos do Acordo Europeu relativo ao Transporte Internacional de Mercadorias Perigosas por Estrada (igualmente designado por «ADR»)¹⁰.

A Diretiva 94/55/CE foi revogada em 30 de julho de 2009, tendo sido substituída pela Diretiva 2008/68/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativa ao transporte terrestre de mercadorias perigosas¹¹, conforme alterada¹². A Diretiva

¹ JO L 249 de 17.10.1995, p. 35, com a redação que lhe foi dada pela Diretiva 2004/112/CE da Comissão, de 13 de dezembro de 2004, que adapta ao progresso técnico a Diretiva 95/50/CE do Conselho (JO L 367 de 14.12.2004, p. 23).

² Artigo 9.º, n.º 1.

³ Artigo 9.º, n.º 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 JO L 319 de 12.12.1994, p. 7.

⁹ Com a redação que lhe foi dada pela Diretiva 2004/111/CE da Comissão, de 9 de dezembro de 2004, que adapta ao progresso técnico a Diretiva 94/55/CE do Conselho (JO L 365 de 10.12.2004, p. 25).

¹⁰ Acordo Europeu relativo ao Transporte Internacional de Mercadorias Perigosas por Estrada, assinado em Genebra, em 30 de setembro de 1957, sob os auspícios da Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas (UN-ECE), conforme alterado.

¹¹ JO L 260 de 30.9.2008, p. 13.

2008/68/CE mantém a abordagem da Diretiva 94/55/CE ao aplicar disposições técnicas e administrativas idênticas às que constam do anexo ao acordo internacional para todas as operações de transporte no território da UE.

3. APLICAÇÃO DA DIRETIVA 95/50/CE

Após a adoção da Diretiva 94/55/CE e para reforçar o nível de segurança do transporte de mercadorias perigosas, o Conselho adotou, em 6 de outubro de 1995, a Diretiva 95/50/CE, relativa a procedimentos uniformes de controlo do transporte rodoviário de mercadorias perigosas. A diretiva inclui uma lista de verificação uniformizada, a utilizar pelos Estados-Membros na realização dos controlos e orientações para a classificação das infrações. Em 2004, procedeu-se à alteração dos anexos da diretiva¹³ e do sistema de classificação das infrações a fim de, a partir de 2005, dispor de três categorias de risco.

Os controlos uniformizados abrangem todas as operações de transporte rodoviário de mercadorias perigosas efetuadas no território de um Estado-Membro ou que deem entrada nesse território a partir de países terceiros, independentemente do país de matrícula da unidade de transporte. A diretiva visa garantir a realização de controlos aleatórios a uma percentagem representativa das remessas de mercadorias perigosas transportadas por estrada, cobrindo ao mesmo tempo uma parte alargada da rede rodoviária.

A título preventivo ou na sequência da deteção de infrações que comprometam a segurança rodoviária, podem também ser efetuados controlos nas instalações das empresas¹⁴. No entanto, a Diretiva 95/50/CE não estabelece regras para a comunicação de informações sobre os controlos realizados.

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

Quando da elaboração dos relatórios, os Estados-Membros devem utilizar as categorias de risco definidas no anexo II da Diretiva 95/50/CE e observar o disposto no seu anexo III. A Noruega continuou a apresentar relatórios anuais, tendo essa informação sido também incluída no presente relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

A Croácia aderiu à UE em 1 de julho de 2013, não tendo informado sobre os controlos efetuados no período abrangido pelo presente relatório. Os restantes Estados-Membros e a Noruega apresentaram os seus relatórios largamente dentro do prazo. Os atrasos registados prendem-se com os procedimentos administrativos para a recolha, análise e transmissão das informações à Comissão, nomeadamente quando envolvem diferentes autoridades públicas. A situação melhorou consideravelmente desde 2011. Os relatórios relativos a 2011 foram recebidos em fevereiro de 2013.

No que se refere aos primeiros anos abrangidos pelo presente relatório, nem toda a informação foi recebida no formato correto. Alguns Estados-Membros continuaram a utilizar

¹² Com a redação que lhe foi dada pela Diretiva 2012/45/UE da Comissão, de 3 de dezembro de 2012, que adapta pela segunda vez ao progresso científico e técnico os anexos da Diretiva 2008/68/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa ao transporte terrestre de mercadorias perigosas (JO L 332 de 4.12.2012, p. 18).

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

¹⁴ A Suécia informou que efetua um grande número de controlos e de auditorias nos terminais, nas empresas e nos portos. Os Países Baixos informaram que efetuam igualmente visitas às empresas de transporte para realizar controlos e auditorias e distribuir informação. A Bélgica indicou que, além de realizarem inspeções nas instalações das empresas, os conselheiros de segurança também comunicam os resultados desses controlos às autoridades competentes.

os códigos dos antigos anexos da Diretiva 95/50/CE, entretanto revogados. Todavia, desde então, registaram-se grandes melhorias.

A Comissão recebeu relatórios de todos os Estados-Membros para todo o período de referência. Alguns desses relatórios estão, contudo, incompletos, o que explica as lacunas nos quadros apresentados no presente relatório. Essas lacunas são indicadas com «n.d.» («não disponível»). Ver síntese dos relatórios dos Estados-Membros em anexo ao presente relatório.

Ao analisar as informações referidas no ponto 7 do presente relatório, importa salientar que, até 2008, o baixo indicador de não-conformidade em Espanha se deve a um erro de interpretação do número de unidades de transporte não conformes com as regras aplicáveis. Este erro de interpretação foi corrigido nos relatórios subsequentes.

Nos relatórios enviados por vários Estados-Membros, o número de infrações não coincide com o número de unidades de transporte não conformes com as regras. Tal não deveria acontecer, uma vez que apenas devia ter sido comunicada a categoria de infração mais grave por unidade de transporte.

5. RECOMENDAÇÃO RELATIVA AOS RELATÓRIOS DOS CONTROLOS EFETUADOS AO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE MERCADORIAS PERIGOSAS

Os anteriores relatórios da Comissão registam incoerências sistemáticas a nível dos dados estatísticos apresentados pelos Estados-Membros. Uma vez que a apresentação de relatórios uniformizados pelos Estados-Membros é crucial para a qualidade, comparabilidade e fiabilidade dos relatórios da Comissão, esta adotou, em 2011, uma recomendação¹⁵ destinada a melhorar a qualidade desses relatórios.

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

A maioria das inconsistências prende-se com o número de infrações por categoria de risco¹⁶. No ponto 1.4 do anexo da recomendação da Comissão, sublinha-se que, ainda que sejam detetadas várias infrações, apenas deve ser comunicada a infração mais grave. Consequentemente, o número total de infrações por categoria de risco deveria ser igual ao número de unidades de transporte não conformes às regras.

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

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

¹⁵ Recomendação da Comissão de 21.2.2011 relativa aos relatórios dos controlos efetuados ao transporte rodoviário de mercadorias perigosas (C(2011) 909 final).

¹⁶ A definição das categorias de risco e as orientações para a determinação das categorias a que pertencem as infrações constam do anexo II da Diretiva 95/50/CE, conforme alterada pela Diretiva 2004/112/CE.

6. CÁLCULO DE DADOS

Os Estados-Membros foram convidados a, sempre que possível, incluir nos seus relatórios a estimativa do volume anual de mercadorias perigosas transportadas no seu território, em toneladas ou toneladas-quilómetro. Houve 13 Estados-Membros que apresentaram estimativas para 2008. Em 2011, só 9 Estados-Membros dispunham dessas estimativas.

Para permitir uma comparação objetiva entre Estados-Membros, o volume de mercadorias perigosas transportadas baseia-se nas informações constantes da base de dados do Eurostat¹⁷. Essas informações são usadas para estimar a frequência dos controlos em relação aos volumes transportados.

As estatísticas do Eurostat não incluem informações sobre Malta, por este país beneficiar de uma derrogação no que respeita à aplicação do Regulamento (UE) n.º 70/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de janeiro de 2012, relativo ao levantamento estatístico dos transportes rodoviários de mercadorias¹⁸. O volume de mercadorias perigosas transportadas em Malta foi estimado com base nos dados fornecidos pela autoridade competente maltesa.

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

7. EVOLUÇÃO DOS CONTROLOS E DOS SEUS RESULTADOS

O anexo I mostra a evolução do número de controlos por Estado-Membro, a percentagem de unidades de transporte não conformes às regras e a percentagem de infrações da categoria de risco I.

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

Importa notar que a Comissão não dispõe dos seguintes dados:

- Número de controlos realizados em 2006 e 2007 na Estónia;
- Percentagem de unidades de transporte que registaram infrações na Alemanha, na Estónia e em Espanha em 2006 e na Estónia e em Espanha em 2007;
- Percentagem de infrações da categoria de risco I registadas na Bulgária, na Alemanha e em Portugal em 2006.

O rigor dos dados comunicados é particularmente importante no caso do indicador relativo à percentagem de infrações da categoria de risco I. Nos casos em que foi comunicada a ocorrência de mais de uma infração por unidade de transporte, a percentagem de infrações da categoria I é inferior ao valor correto. É esse o caso da França, dos Países Baixos, da Polónia e de Portugal, em 2006, e da Bulgária, dos Países Baixos, da Polónia e de Portugal, em 2007.

Alguns Estados-Membros comunicaram um número de infrações inferior ao número de unidades de transporte não conformes. É esse o caso da Bélgica, da Itália, da Hungria, de Malta e da Suécia. Casos há também em que as autoridades responsáveis por fazer cumprir a legislação apenas comunicam as infrações detetadas, mas não incluem qualquer informação sobre essas infrações nem sobre as sanções aplicadas. Embora, neste caso, as estatísticas estejam incompletas, tal não tem um impacto sistemático na análise. Esta questão é tratada mais em pormenor na secção 8.6.

¹⁷ Quadro «DS-073082» do Eurostat: número de operações de transporte rodoviário de mercadorias perigosas realizadas anualmente, por tipo de mercadoria perigosa e por atividade.

¹⁸ JO L 32 de 3.2.2012, p. 1.

8. COMPARAÇÃO DOS DADOS

O número de controlos efetuados baixou 33,8 % em quatro anos, passando de 252 632 para 167 340 controlos. A redução anual mais acentuada (12,6 %) deu-se em 2011 por comparação com 2010. As tendências registadas no plano nacional não são similares, uma vez que 11 Estados-Membros aumentaram o número de controlos efetuados durante o período de referência. A Roménia, a Eslovénia e a Áustria registaram o maior aumento percentual de controlos no período de referência e a Letónia, a Bulgária e a Hungria a maior baixa.

Em números absolutos para 2011, a percentagem mais elevada (34,8 %) de controlos efetuados na UE registou-se na Alemanha, seguida da Espanha (11,8 %) e da Polónia (9,8 %), ao passo que a Estónia (0,03 %) e Malta e a Letónia (0,05 %) registaram as percentagens mais baixas. Embora este indicador esteja, em grande medida, relacionado com a dimensão do Estado-Membro, produziram-se alterações notáveis no período de referência. Em 2008, a percentagem mais elevada (31,5 %) registou-se na Alemanha, seguida da Espanha (16,9 %) e da Bulgária (11,1 %). Os três Estados-Membros que, em 2008, efetuaram menos controlos foram Malta (0,03 %), a Estónia (0,08 %) e o Luxemburgo (0,09 %).

8.1. Frequência dos controlos

O anexo II apresenta uma panorâmica da frequência dos controlos rodoviários efetuados pelos Estados-Membros no período de 2010-2011. A frequência é calculada como o rácio do número de controlos por milhão de toneladas-km de mercadorias perigosas transportadas em cada Estado-Membro.

Em 2010, a média da UE era de 2,54 controlos por milhão de toneladas-km e, em 2011, de 2,14, ou seja, verificou-se uma redução de 15,7%. Em 2010, a Bulgária continuou a apresentar uma percentagem de controlos excecionalmente elevada, cerca de nove vezes superior à média da UE. Em 2011, a Bulgária, a Áustria e a Roménia realizaram cerca de 10 controlos por milhão de toneladas-km, o que corresponde a um número de controlo cerca de 4,5 vezes superior à média da UE.

8.2. Repartição dos controlos por país de origem

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

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

A percentagem de unidades de transporte controladas no país de matrícula apresenta variações de cerca de 70% no período de referência. A percentagem de veículos provenientes de outros países da UE que foram controlados aumentou de 20,5 % para 25,7 % no período de 2008-2011. Consequentemente, diminuiu a percentagem de controlos de unidades de transporte matriculadas fora da UE, tendo passado de 12,6 % para 4,4 %.

8.3. Percentagem de unidades de transporte não conformes

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

A percentagem de unidades não-conformes aumentou de 13,7 % em 2008 para 21,4 % em 2011, tendo os principais aumentos sido registados em Espanha, na Letónia, na República

Checa e nos Países Baixos. No entanto, há 15 Estados-Membros que não registaram qualquer aumento neste capítulo.

A percentagem de unidades de transporte não conformes varia muito de um Estado-Membro para o outro, atingindo cerca de 70 % em Malta e correspondendo a menos de 5 % na Bulgária, em Chipre, na Hungria, na Roménia e na Eslováquia.

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

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

Tal como referido no ponto 8.2, a geografia do Estado-Membro também afeta consideravelmente este indicador.

8.5. Frequência das imobilizações de unidades de transporte

O gráfico do anexo VI mostra a percentagem de veículos imobilizados de entre os veículos em infração.

A tendência anteriormente registada para a diminuição da percentagem de imobilizações manteve-se até 2009, abrangendo 24 % dos veículos. No entanto, essa tendência parece ter-se invertido. Em 2011, a percentagem de veículos imobilizados na sequência de uma inspeção aumentou para 27 %.

O país que registou o maior número de imobilizações em 2011 foi a Bulgária (68 %), seguindo-se-lhe a Irlanda (54 %) e a Roménia (53 %). Em 2011, 57 % das infrações detetadas na Noruega conduziram à imobilização do veículo.

A Estónia, a Espanha, a Itália, Chipre, a Letónia, Malta e a Eslováquia não comunicaram nenhuma imobilização em 2011.

8.6. Repartição por categorias de risco

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

Todos os Estados-Membros comunicaram pelo menos uma categoria de infração por unidade de transporte controlada, mas alguns deles não comunicaram os dados relativos a algumas categorias. Em 2011, Chipre e a Eslováquia não notificaram a deteção de qualquer infração das categorias de risco I e III. O Luxemburgo não comunicou qualquer infração da categoria de risco I. Além disso, a Letónia e a Estónia não informaram sobre qualquer infração da categoria de risco III¹⁹.

Nos controlos levados a cabo na UE em 2011, em cerca de 44 % dos casos em que foram detetadas infrações a mais grave foi classificada na categoria de risco I. As infrações da categoria de risco I significam um incumprimento das disposições de segurança aplicáveis, gerando um risco elevado de morte, de lesões corporais graves ou de danos significativos para o ambiente. Estas infrações implicam a adoção imediata das medidas corretivas adequadas, designadamente a imobilização do veículo.

¹⁹ As infrações da categoria de risco I implicam um risco elevado de morte, de lesões corporais graves ou de danos ambientais significativos, o que obriga a tomar imediatamente as medidas corretivas adequadas. As infrações da categoria de risco II criam um risco de lesões corporais ou de danos ambientais, obrigando a tomar medidas corretivas o mais tardar no final da operação de transporte. As infrações da categoria de risco III implicam um risco reduzido de lesões corporais ou de danos ambientais, permitindo que as medidas corretivas sejam adotadas numa fase ulterior nas instalações da empresa.

As infrações mais graves comunicadas para a categoria de risco II representaram 30 % dos controlos em que foi detetada uma infração, enquanto os restantes 26 % pertenciam à categoria de risco III.

8.7. Tipos de sanções

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

Antes da publicação da recomendação da Comissão referida no ponto 5 do presente relatório, registavam-se sérias dificuldades na recolha de informações. Após a recomendação, a situação melhorou drasticamente e, em 2011, apenas a França e a Eslováquia não comunicaram dados estatísticos sobre as sanções aplicadas. No entanto, a Eslováquia tinha informado sobre as sanções aplicadas nos anos anteriores e, em 2011, apenas tinha detetado uma única infração durante os controlos.

No decurso das inspeções realizadas na UE em 2011 registaram-se 7 892 advertências, 33 179 multas e 3 527 outros casos de sanções, incluindo processos jurídicos, judiciais e administrativos. Embora, em termos gerais, três quartos das sanções aplicadas na UE sejam multas, verificam-se grandes discrepâncias entre Estados-Membros. Por exemplo, o Reino Unido não aplica multas no local de realização dos controlos.

Em 2011, no total, registou-se uma baixa de cerca de 4 % no número de sanções em relação a 2008. Embora o número de advertências tenha aumentado 8 % ao longo do período e o número de multas 1 %, as outras sanções diminuíram 42 %.

9. CONCLUSÕES

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

Todos os Estados-Membros realizam controlos aos veículos de transporte de mercadorias perigosas e informam rigorosamente sobre os seus resultados. Atualmente, apenas se verificam algumas inconsistências menores e, todos os anos, a Comissão vela por que os relatórios apresentados cumpram o disposto na Diretiva 95/50/CE e apresentem progressivamente melhorias. De uma forma geral, é possível concluir que a Diretiva 95/50/CE é aplicada de forma correta.

No entanto, os últimos relatórios mostram claramente que os recursos disponíveis nos Estados-Membros para realização destes controlos são cada vez mais escassos. No período de 2008-2011, o número de controlos baixou 34 %.

São detetadas com cada vez mais frequência infrações durante os controlos. Em 2011, um em cada cinco controlos confirmou ou levantou suspeitas de infração no transporte de mercadorias perigosas ao passo que, em 2008, esta relação era de um para sete controlos. Há duas razões possíveis para esta evolução: os controlos serem melhor orientados para a deteção dos transportes em infração ou os transportadores estarem, de uma forma geral, a cumprir menos as regras.

A Comissão convidará as autoridades dos Estados-Membros a informarem sobre a evolução prevista dos controlos e os fatores na base dessas alterações, nomeadamente a disponibilidade de recursos e a orientação dos controlos. Além disso, serão pedidos esclarecimentos sobre as taxas excecionalmente elevadas de não-conformidade.

Nos casos em que foram detetadas infrações, 44 % cabiam na categoria das infrações mais graves. Assim, em 2011, foram imobilizados cerca de 9 600 veículos.

A UE aplica um conjunto comum de disposições ao transporte de mercadorias perigosas. Essas disposições são aplicadas de forma idêntica também em muitos países fora da UE. No entanto, de um total de 170 000 controlos realizados anualmente na estrada, em cerca de 36 000 casos chegou-se à conclusão de que as operações de transporte não cumpriam os requisitos de segurança obrigatórios. Tendo em conta o elevado grau de perigo subjacente ao transporte deste tipo de substâncias e artigos, continua a ser indispensável realizar controlos adaptados a este tipo de transporte.

«-»

ANEXO I
Evolução do número de controlos, de unidades de transporte não conformes e de
infrações da categoria I

O ponto 7 do relatório contém informações complementares sobre este quadro.

PAÍS		2006	2007	2008	2009	2010	2011
BE	N.º de controlos	3977	4133	5178	6033	5464	4188
	% casos de não conformidade	38,52 %	39,90 %	17,671 %	21,76 %	22,16 %	12,32 %
	% Infrações da categoria de risco I	47,36 %	30,47 %	24,07 %	37,49 %	37,05 %	26,42 %
BCG	N.º de controlos	19206	27996	28106	28455	7756	6203
	% casos de não conformidade	2,49 %	1,24 %	0,71 %	4,85 %	0,81 %	1,00 %
	% Infrações da categoria de risco I	#n.d.	34,33 %	34,33 %	27,78 %	57,41 %	55,74 %
COZ	N.º de controlos	6694	7691	3977	3471	2816	2491
	% casos de não conformidade	5,83 %	5,60 %	5,53 %	6,60 %	11,51 %	11,92 %
	% Infrações da categoria de risco I	26,46 %	17,87 %	21,36 %	25,33 %	17,59 %	55,74 %
DC	N.º de controlos	889	646	755	721	604	646
	% casos de não conformidade	55,46 %	52,79 %	58,15 %	61,44 %	57,12 %	58,98 %
	% Infrações da categoria de risco I	34,08 %	40,76 %	38,27 %	35,21 %	38,26 %	35,43 %
DE	N.º de controlos	83760	86225	79664	62085	67356	58270
	% casos de não conformidade	#n.d.	20,18 %	22,69 %	23,64 %	21,69 %	27,02 %
	% Infrações da categoria de risco I	# n.d.	47,00 %	48,14 %	45,23 %	49,96 %	49,55 %
EE	N.º de controlos	# n.d.	# n.d.	117	152	154	44
	% casos de não conformidade	# n.d.	# n.d.	46,15 %	39,47 %	50,00 %	25,00 %
	% Infrações da categoria de risco I	20,41 %	37,50 %	25,93 %	30,00 %	25,97 %	45,45 %
IE	N.º de controlos	630	731	783	892	751	674
	% casos de não conformidade	32,54 %	44,60 %	38,19 %	28,36 %	26,23 %	24,93 %
	% Infrações da categoria de risco I	34,15 %	24,54 %	13,71 %	25,20 %	33,33 %	12,64 %
EL	N.º de controlos	614	456	1202	413	1094	650
	% casos de não conformidade	13,36 %	16,89 %	3,83 %	10,65 %	3,93 %	5,54 %
	% Infrações da categoria de	52,44 %	64,94 %	69,57 %	61,36 %	55,81 %	30,56 %

	risco I						
ES	N.º de controlos	40023	42787	42771	40782	36004	19707
	% casos de não conformidade	0,25 %	0,19 %	0,27 %	10,63 %	11,44 %	29,60 %
	% Infrações da categoria de risco I	67,90 %	66,69 %	63,64 %	65,28 %	64,82 %	75,63 %
FR	N.º de Controlos	5566	6388	6572	5788	6178	6930
	% casos de não conformidade	10,28 %	22,70 %	21,67 %	16,48 %	16,48 %	14,68 %
	% Infrações da categoria de risco I	26,60 %	22,07 %	24,30 %	25,05 %	29,08 %	28,32 %
HR	N.º de controlos	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
	% casos de não conformidade	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
	% Infrações da categoria de risco I	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.

Anexo I (continuação)

IT	N.º de controlos	4105	4515	4960	5180	6253	6260
	% casos de não conformidade	32,35 %	34,55 %	16,73 %	16,16 %	13,58 %	11,04 %
	% Infrações da categoria de risco I	72,82 %	69,90 %	17,33 %	15,85 %	14,65 %	14,18 %
CY	N.º de controlos	75	181	224	232	168	188
	% casos de não conformidade	1,33 %	0,55 %	1,34 %	1,72 %	1,19 %	1,60 %
	% Infrações da categoria de risco I	100,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %
LV	N.º de controlos	823	1609	1230	996	703	89
	% casos de não conformidade	11,42 %	10,19 %	7,15 %	10,14 %	8,25 %	15,73 %
	% Infrações da categoria de risco I	25,53 %	29,27 %	56,82 %	59,41 %	55,17 %	78,57 %
LT	N.º de controlos	311	419	529	487	491	560
	% casos de não conformidade	29,58 %	16,95 %	17,01 %	18,07 %	21,59 %	6,07 %
	% Infrações da categoria de risco I	23,91 %	15,49 %	6,67 %	15,91 %	16,04 %	7,41 %
LU	N.º de controlos	190	182	210	293	233	341
	% casos de não conformidade	64,21 %	68,13 %	59,05 %	50,51 %	48,50 %	57,77 %
	% Infrações da categoria de risco I	15,75 %	49,19 %	44,35 %	6,08 %	5,31 %	0,00 %
HU	N.º de controlos	35555	25995	27225	15613	4158	1589
	% casos de não conformidade	1,63 %	4,30 %	3,49 %	5,72 %	3,42 %	4,85 %
	% Infrações da categoria de risco I	23,10 %	27,03 %	30,77 %	29,56 %	34,18 %	17,74 %
MT	N.º de controlos	33	75	81	76	79	78
	% casos de não conformidade	51,52 %	76,00 %	54,32 %	67,11 %	63,29 %	69,23 %
	% Infrações da categoria de risco I	23,53 %	34,09 %	25,00 %	21,57 %	42,00 %	24,07 %
NL	N.º de controlos	2750	7340	4820	5717	4068	5480
	% casos de não conformidade	26,65 %	14,69 %	17,45 %	10,02 %	28,61 %	30,99 %
	% Infrações da categoria de risco I	57,82 %	57,16 %	60,57 %	55,79 %	59,39 %	53,86 %
AT	N.º de controlos	7089	7580	6883	9824	10220	11300
	% casos de não conformidade	36,49 %	36,00 %	35,70 %	30,99 %	28,72 %	32,50 %
	% Infrações da categoria de	24,62 %	24,55 %	23,40 %	20,70 %	21,87 %	20,40 %

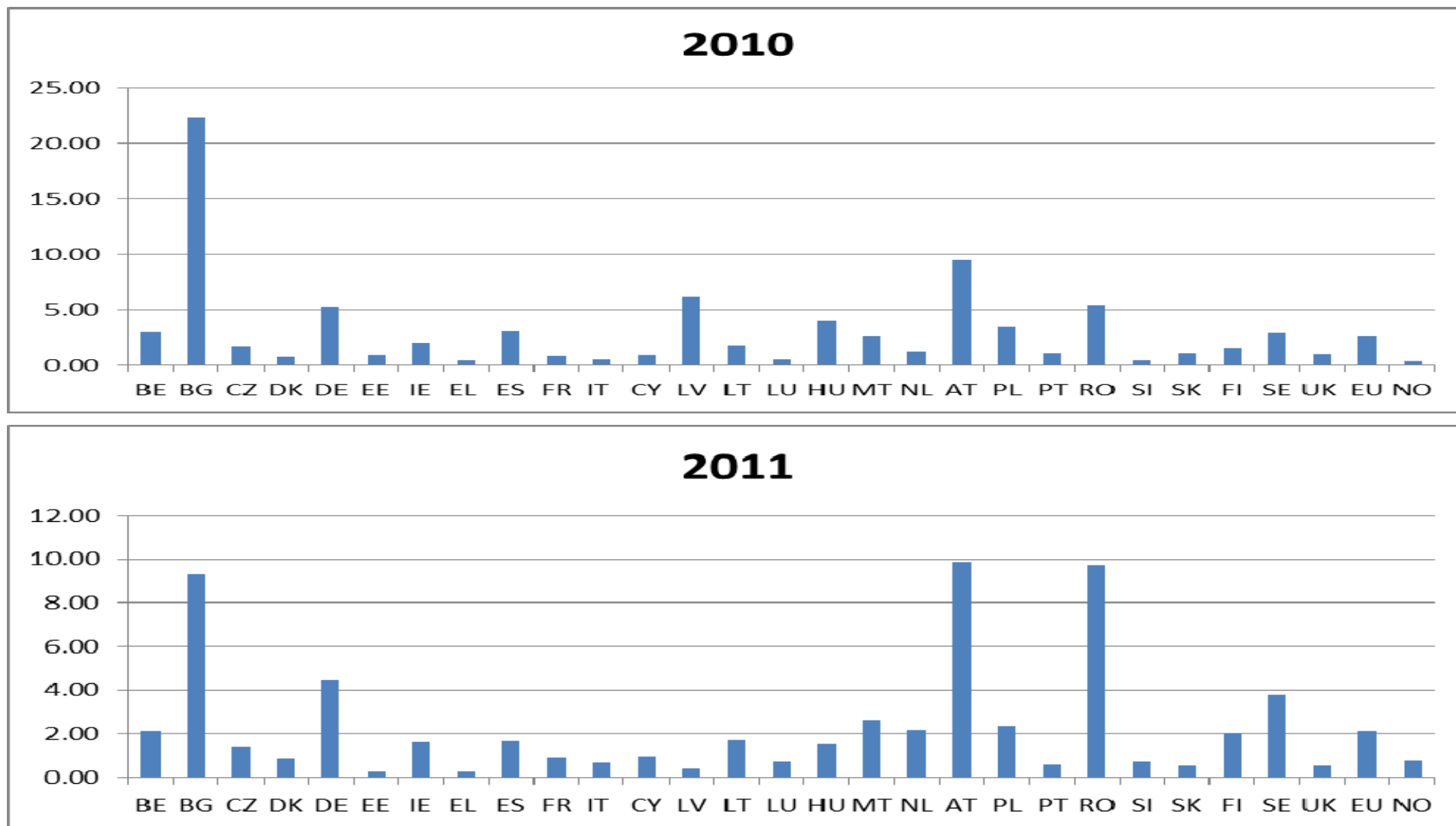
	risco I						
PL	N.º de controlos	15840	39057	14438	19537	20324	16363
	% casos de não conformidade	11,14 %	2,96 %	7,60 %	6,68 %	5,32 %	6,17 %
	% Infrações da categoria de risco I	27,19 %	15,52 %	14,65 %	19,03 %	23,39 %	27,68 %
PT	N.º de controlos	235	137	425	566	1065	601
	% casos de não conformidade	76,17 %	73,72 %	58,35 %	33,75 %	29,67 %	40,72 %
	% Infrações da categoria de risco I	# n.d.	42,50 %	50,81 %	41,88 %	41,14 %	41,11 %
RO	N.º de controlos	2914	4517	5257	5969	7352	11525
	% casos de não conformidade	9,37 %	5,58 %	4,13 %	2,31 %	3,99 %	3,64 %
	% Infrações da categoria de risco I	69,60 %	64,77 %	32,82 %	25,16 %	29,69 %	29,36 %
SI	N.º de controlos	1621	1041	291	315	253	601
	% casos de não conformidade	17,89 %	19,50 %	48,11 %	46,03 %	39,53 %	5,99 %
	% Infrações da categoria de risco I	42,76 %	39,41 %	28,57 %	38,62 %	36,00 %	38,89 %

Anexo I (continuação)

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

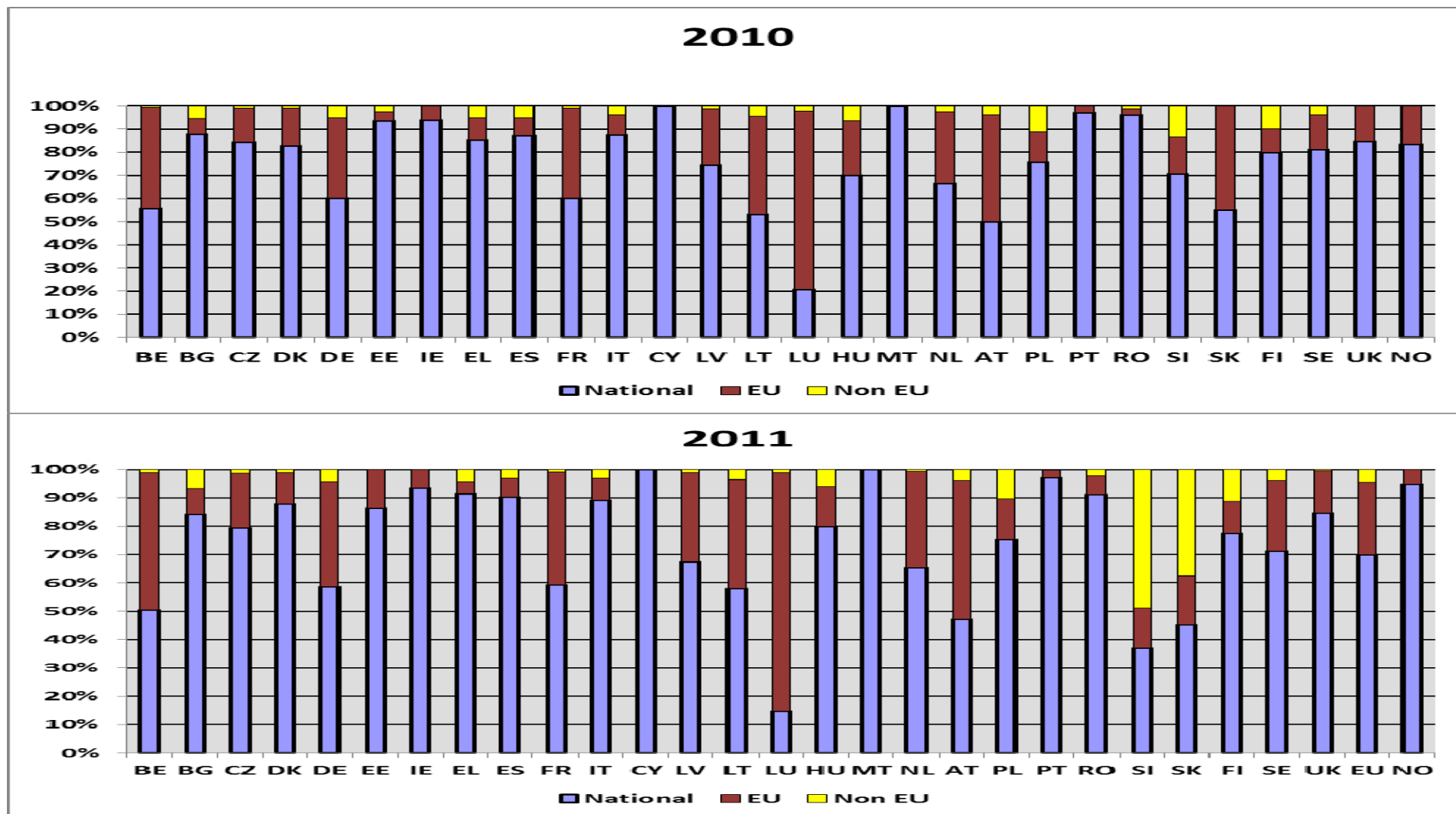
Anexo II
Frequência dos controlos por milhão de toneladas-km

Na secção 8.1 do relatório são fornecidas informações complementares sobre estes gráficos.



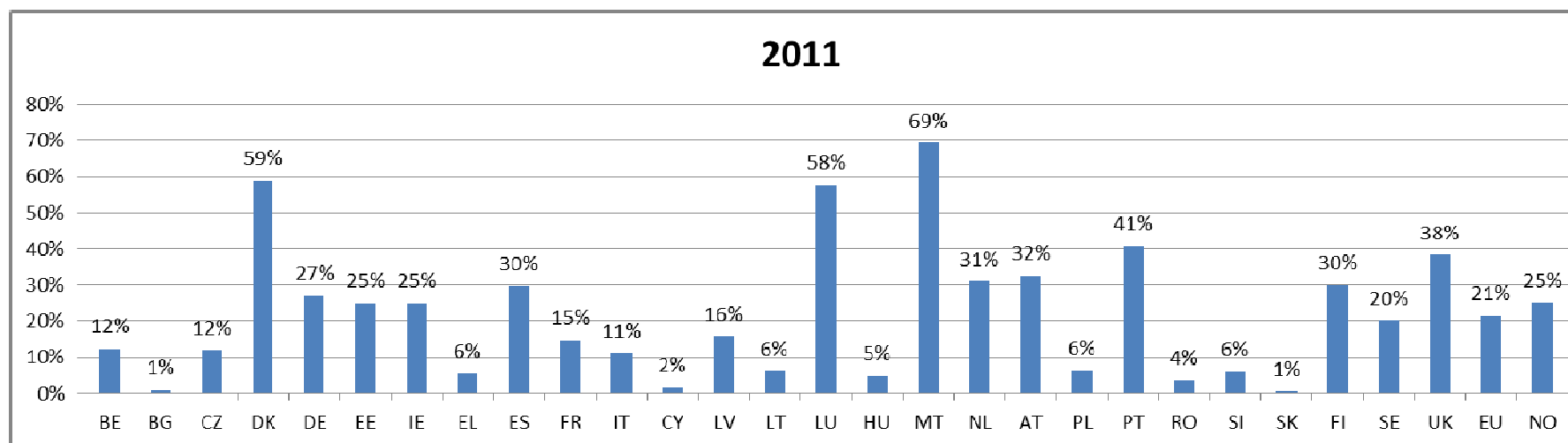
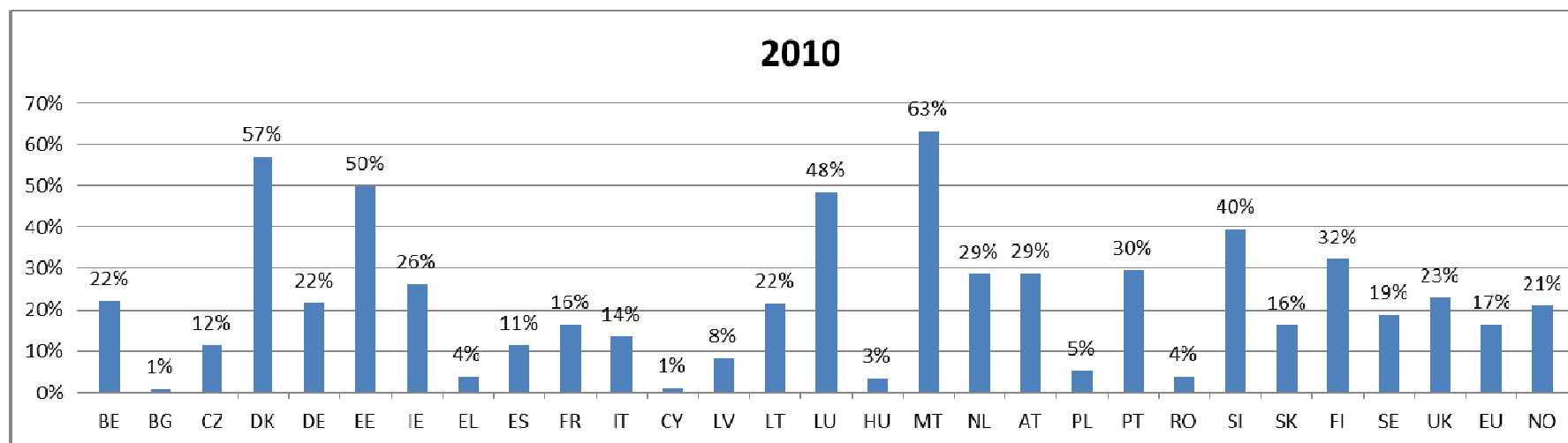
Anexo III
Repertição dos controles por país de origem

Na secção 8.2 do relatório são fornecidas informações complementares sobre estes gráficos.



Anexo IV
Percentagem de unidades de transporte não conformes com as regras

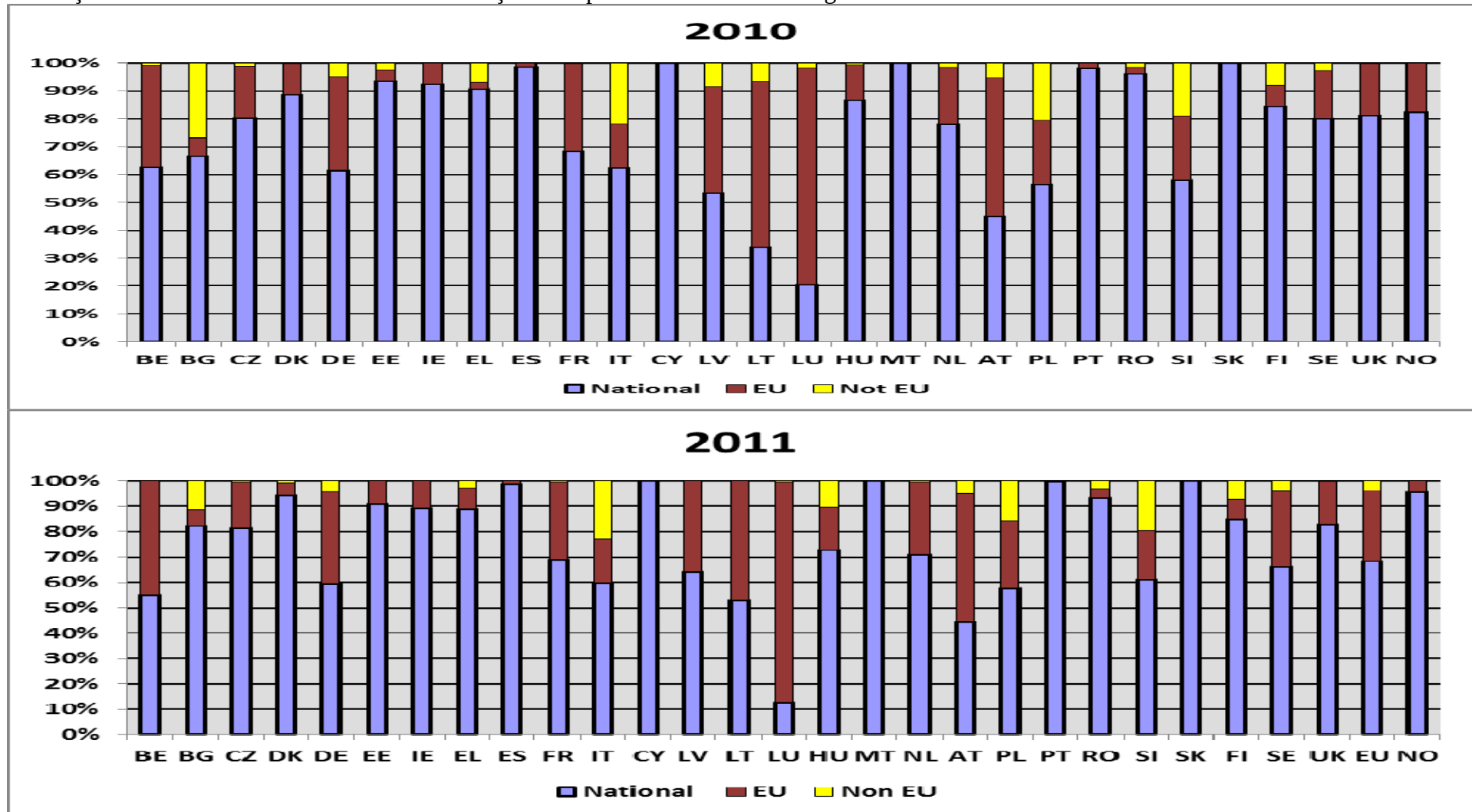
Na secção 8.3 do relatório são fornecidas informações complementares sobre estes gráficos.



Anexo V

Repartição das unidades de transporte não conformes com as regras, por país de origem

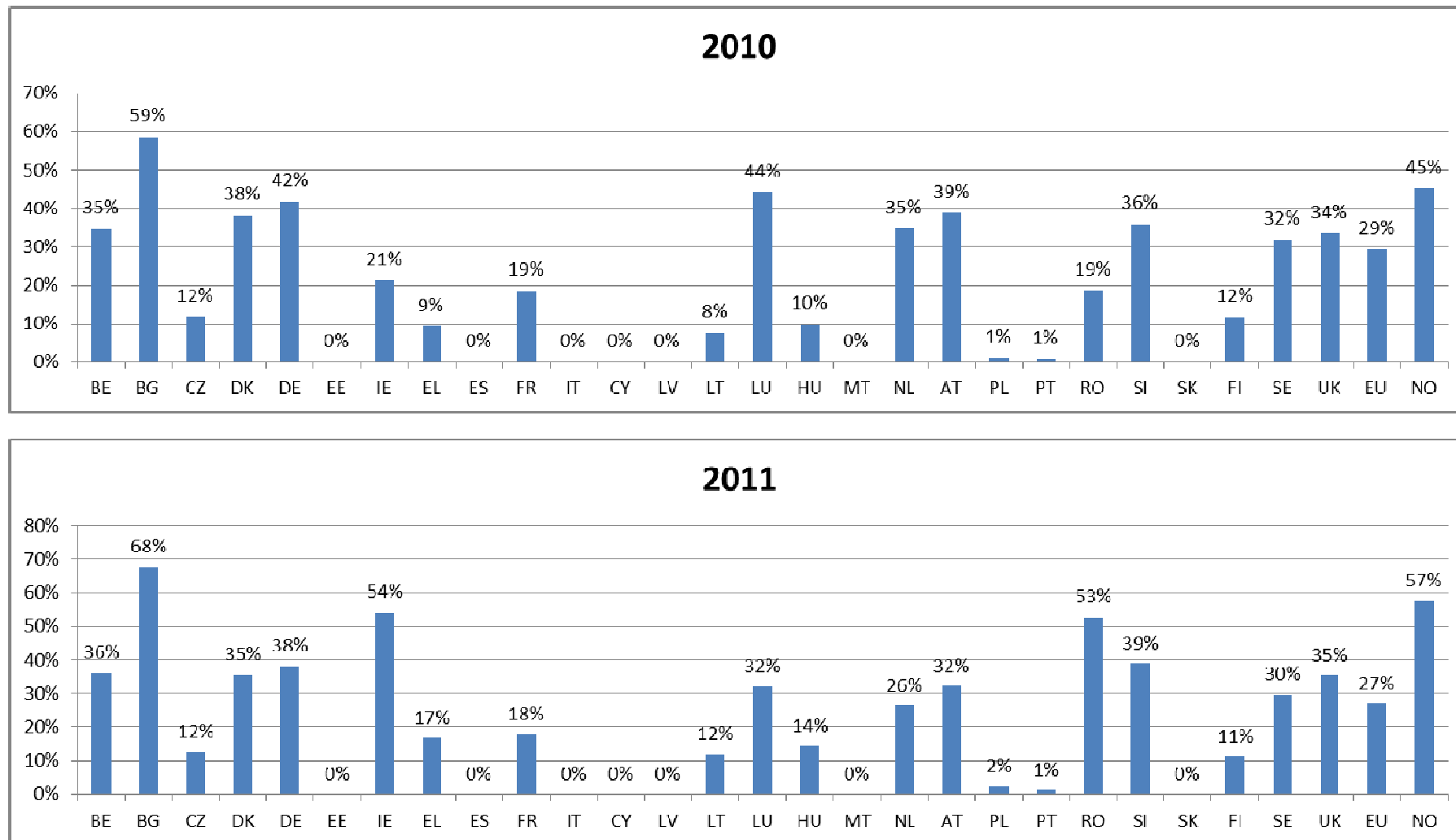
Na secção 8.4 do relatório são fornecidas informações complementares sobre estes gráficos.



Anexo VI

Frequência das imobilizações de unidades de transporte não conformes com as regras

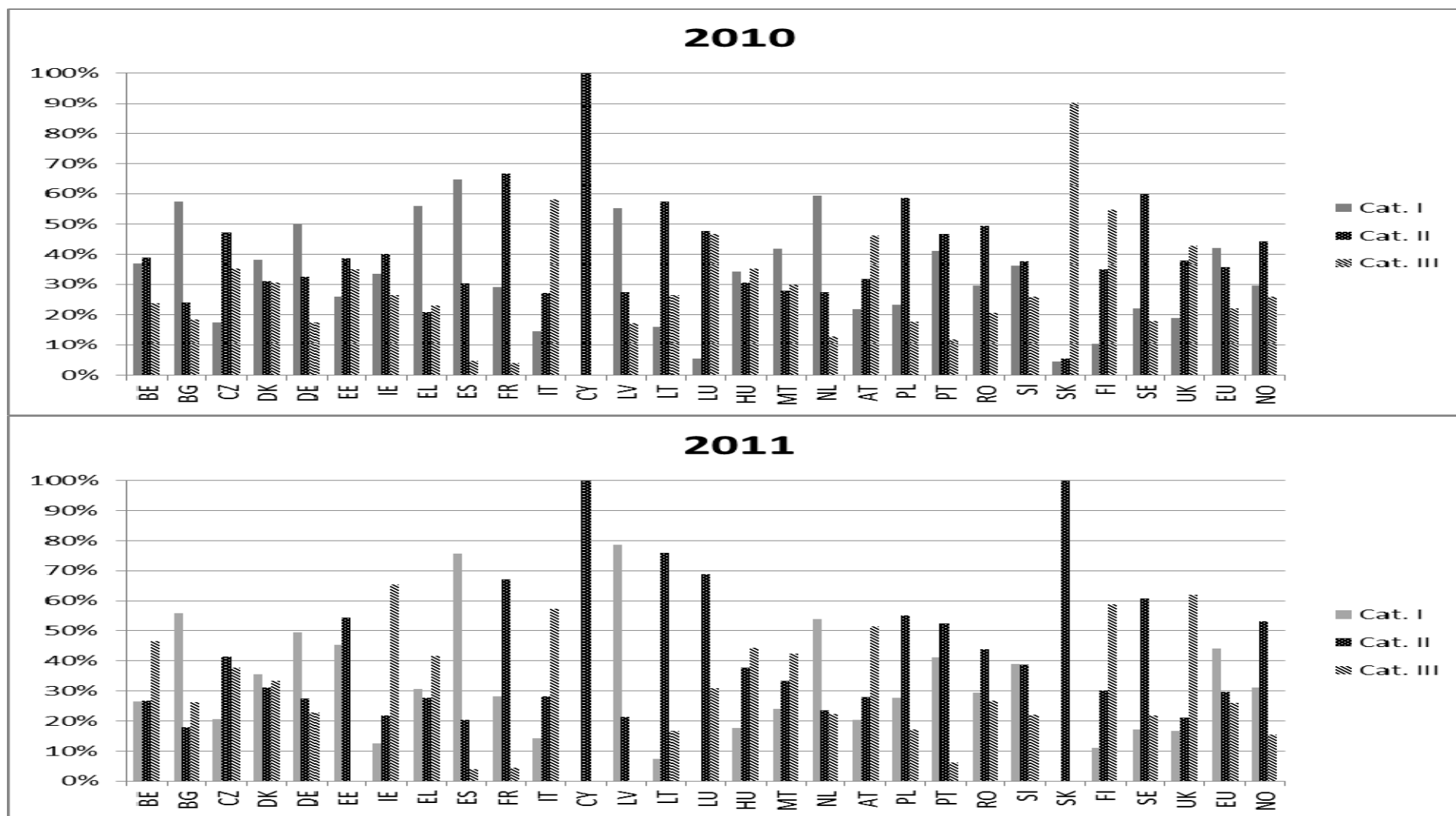
Na secção 8.5 do relatório são fornecidas informações complementares sobre estes gráficos.



Anexo VII

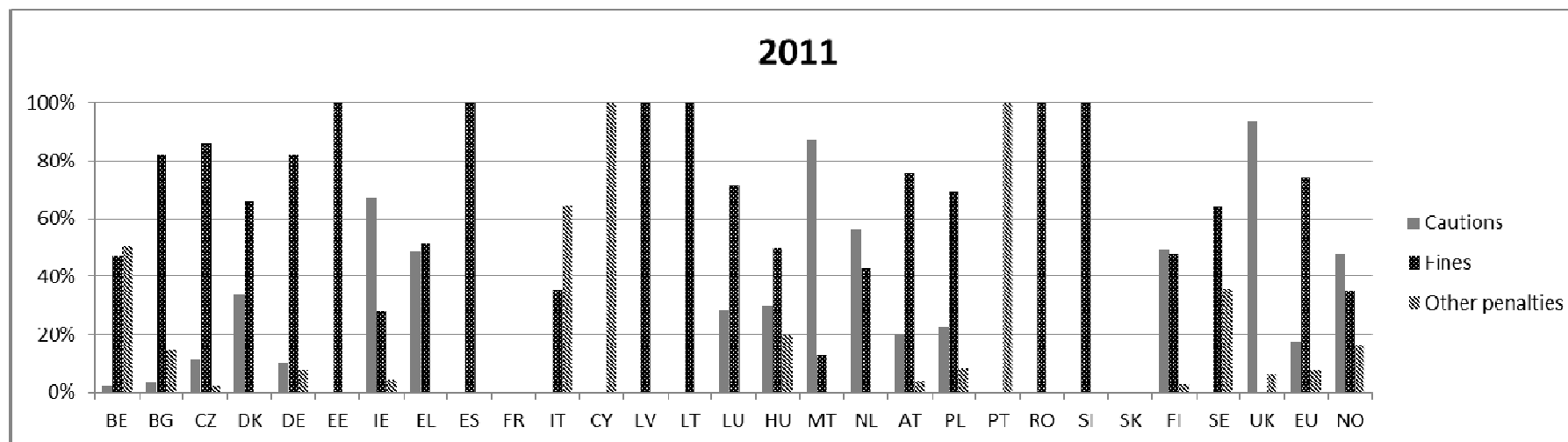
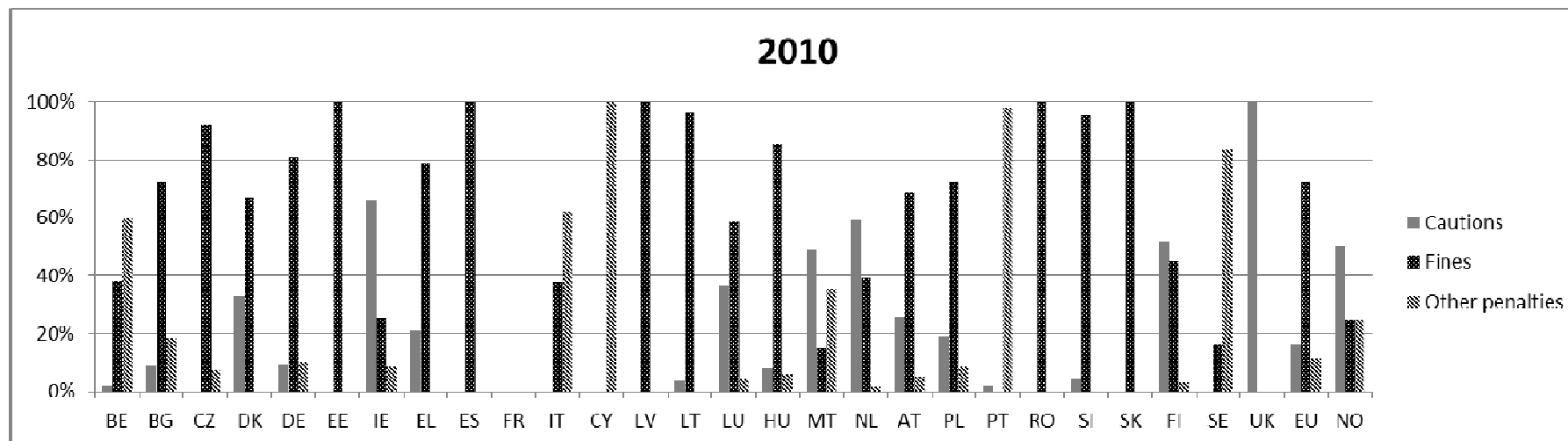
Repartição das infrações por categorias de risco

Na secção 8.6 do relatório são fornecidas informações complementares sobre estes gráficos.



Anexo VIII
Tipos de sanções por unidade de transporte não conforme com as regras

Na secção 8.7 do relatório são fornecidas informações complementares sobre estes gráficos.



Anexo IX
Operações de transporte rodoviário de mercadorias perigosas efetuadas anualmente, em milhões de toneladas-km

O ponto 6 do relatório contém informações complementares sobre este quadro.

	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
BCG	438	491	694	735	347	665
COZ	1 875	1 376	1 140	1 050	1 669	1 787
DC	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: dados provisórios para o ano de referência de 2011. No caso do ano de referência de 2006, não inclui dados para a Hungria.

2) Grécia e Reino Unido: no caso do ano de referência de 2011, foram utilizados os dados de 2010.

3) Malta: derrogação ao abrigo do Regulamento (UE) n.º 70/2012.

Fonte: Eurostat (código de dados em linha: road_go_ta_dg)