



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 15.9.2005
KOM(2005) 430 endelig

BERETNING FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET
OM MEDLEMSSTATERNES ANVENDELSE AF RÅDETS DIREKTIV 95/50/EF OM
INDFØRELSE AF ENSARTEDE KONTROLPROCEDURER I FORBINDELSE MED
TRANSPORT AF FARLIGT GODS AD VEJ

DA

DA

INDHOLDSFORTEGNELSE

1.	INDLEDNING	3
2.	BAGGRUND	3
3.	DIREKTIV 95/50/EF	4
4.	MEDLEMSSTATERNES RAPPORTER	4
5.	BEREGNING AF DATA	5
6.	OMFANGET AF MEDLEMSSTATERNES KONTROL	5
7.	ANDELEN AF TRANSPORTER, SOM OVERTRÆDER LOVGIVNINGEN	6
8.	OVERTRÆDELSERNES ART	6
9.	SANKTIONERNES ART	8
10.	KONKLUSIONER	8
	 <i>BILAG I TIDSSERIER (1997-2002) FOR ANTALLET AF KONTROLAKTIVITETER, ONSTATEREDE OVERTRÆDELSER OG SANKTIONER I DE ENKELTE MEDLEMSSTATER</i>	 10
	 <i>BILAG II OVERSIGT OVER KONTROLAKTIVITETER, OVERTRÆDELSER OG SANKTIONER I DEN EUROPÆISKE UNION (1999-2002)</i>	 11
	 <i>BILAG III ANTAL KONTROLAKTIVITETER I FORHOLD TIL ANTAL TRANSPORTTURE MED FARTLIGT GODS (%)</i>	 12
	 <i>BILAG IV ANTAL KONTROLAKTIVITETER OG DE KONTROLLEREDE UDENLANDSKE KØRETØJERS ANDEL (1999-2002)</i>	 13
	 <i>BILAG V ANTAL OVERTRÆDELSER/ANTAL KONTROLAKTIVITETER</i>	14
	 <i>BILAG VI OVERTRÆDELSER EFTER TYPE (%)</i>	15
	 <i>BILAG VII SANKTIONER EFTER TYPE (%)</i>	16

1. INDLEDNING

Rådets direktiv 95/50/EF om indførelse af ensartede kontrolprocedurer i forbindelse med transport af farligt gods ad vej¹ blev vedtaget den 6. oktober 1995, og medlemsstaterne skulle sætte de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme direktivet inden den 1. januar 1997.

Ifølge direktiv 95/50/EF skal de enkelte medlemsstater for hvert kalenderår sende Kommissionen en rapport om direktivets anvendelse senest 12 måneder efter det pågældende års udløb². Direktivet fastsætter endvidere, at Kommissionen mindst hvert tredje år skal sende Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om medlemsstaternes anvendelse af direktivet³.

Kommissionens rapport bygger på de årlige rapporter fra medlemsstaterne. Dette er den anden rapport om medlemsstaternes anvendelse af Rådets direktiv 95/50/EF, og den omfatter årene 1999/2002. Den første rapport⁴ gjaldt årene 1997-1998.

Kommissionen mener, at denne rapport, der behandler to 2-års-perioder, giver mulighed for en meningsfuld analyse og at den tid, udarbejdelsen har taget, er fuldstændig berettiget, idet den første rapport kun omfattede de to første år af direktivets anvendelsesperiode. Desuden skal den statistiske klassificering (direktivets bilag) ændres fra 2005⁵. Den tredje rapport skal omfatte de to sidste år i den periode, hvori direktivets nuværende bilag anvendes.

2. BAGGRUND

Rådets direktiv 94/55/EF af 21. november 1994 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om transport af farligt gods ad vej⁶, med senere ændringer⁷, indførte ensartede regler for transport af farligt gods i medlemsstaterne og mellem dem indbyrdes.

Indholdet i de tekniske bilag til direktiv 94/55/EF er identisk med de tekniske bilag til den internationale ADR-overenskomst⁸. Direktiv 94/55/EF er derfor en omsætning til Fællesskabets lovgivning af ADR-konventionens tekniske bestemmelser, der fastsætter ensartede regler for sikker international landevejstransport af farligt gods. Direktivets særlige værdi ligger i, at det udvider disse regler til også at omfatte national trafik, således at betingelserne for landevejstransport af farligt gods harmoniseres i hele Fællesskabet, og samtidig færdselssikkerheden forbedres på nationalt plan.

¹ EFT nr. L 249 af 17.10.1995, s. 35, senest ændret ved Kommissionens direktiv 2004/112/EF af 13. december 2004 om tilpasning til den tekniske udvikling af Rådets direktiv 95/50/EF (EFT L 367 af 14.12.2004, s. 23).

² Artikel 9, stk. 1

³ Artikel 9, stk. 2

⁴ KOM(2000) 517 endelig udg. af 6.9.2000.

⁵ Kommissionens direktiv 2004/112/EF af 13. december 2004 om tilpasning til den tekniske udvikling af Rådets direktiv 95/50/EF.

⁶ EFT nr. L 319 af 12.12.1994, s. 7, bilag A og B offentliggjort i EFT nr. L 275, af 28.10.1996.

⁷ Direktivet er senest blevet ændret ved Kommissionens direktiv 2004/111/EF af 9. december 2004 om tilpasning til den tekniske udvikling af Rådets direktiv 94/55/EF (EFT nr. 365 af 10.12.2004, s. 25).

⁸ Den europæiske konvention om international transport af farligt gods ad vej indgik i Genève, den 30. september 1957 med senere ændringer, den seneste version er fra 2005.

Bilag A til direktiv 94/55/EF angiver, hvilke typer farligt gods der kan transporteres ad landevejen, og opstiller regler for emballering, mærkning og beskrivelse af godset i transportdokumenterne. Bilag B indeholder regler for køretøjerne og selve transportbehandlingen.

3. DIREKTIV 95/50/EF

I tilknytning til direktiv 94/55/EF vedtog Rådet den 6. oktober 1995 direktiv 95/50/EF om ensartede kontrolprocedurer i forbindelse med transport af farligt gods ad vej for yderligere at forbedre sikkerheden ved transport af farligt gods og sørge for, at der føres tilstrækkelig kontrol, og at den udføres på samme måde. Dette direktiv indeholder den harmoniserede tjekliste, der benyttes af medlemsstaterne, samt den harmoniserede liste over overtrædelseskoder. Det er således muligt at foretage en pålidelig sammenligning af håndhævelsen i de forskellige medlemsstater.

Disse ensartede kontrolprocedurer gælder alle former for landevejstransport af farligt gods på medlemsstaternes territorium eller dets ankomst fra tredjelande, uanset køretøjets registreringsland. Direktivet går ud på at sikre, at der tages stikprøver af et repræsentativt udvalg af de forsendelser af farligt gods, som transporteres ad landevejen, og at de samtidig dækker et omfattende udsnit af vejnettet.

Kontrollen kan også foretages på selve virksomheden som forebyggende foranstaltning, eller hvis der på landevejen er konstateret overtrædelser, som bringer sikkerheden i fare.

4. MEDLEMSSTATERNES RAPPORTER

Det er ikke alle medlemsstater der har indsendt rapport for samtlige år i tidsrummet 1999-2002, og nogle af dem har slet ikke indsendt rapport.

Medlemsstater, der har indsendt rapport for samtlige år i tidsrummet 1999-2002	Belgien, Danmark, Tyskland, Spanien, Italien, Nederlandene, Østrig, Finland, Sverige, Det Forenede Kongerige
Medlemsstater, der har indsendt rapport for en del af tidsrummet 1999-2002	Irland (2002 ⁹), Portugal (2000, 2001, 2002)
Medlemsstater, der ikke har indsendt rapport for tidsrummet 1999-2002	Grækenland, Frankrig, Luxembourg ¹⁰

Da medlemsstaterne skulle udarbejde deres rapporter, blev de opfordret til at benytte de harmoniserede overtrædelseskoder i direktivets bilag II og udfærdige rapporten i overensstemmelse med direktivets bilag III. Ikke alle medlemsstater fulgte dette mønster. Nogle medlemsstater benyttede koderne i tjeklisten (direktivets bilag I), og nogle havde deres eget system for klassificering af overtrædelserne, som det har været tilfældet med tidligere rapporter. Disse oplysninger skulle derfor, ligesom for de tidligere rapporters vedkommende,

⁹ Irland gennemførte først direktivet i 2001.

¹⁰ Luxembourg har kun sendt summariske oplysninger om det samlede antal kontrolaktiviteter og konstaterede overtrædelser.

omsættes til de harmoniserede koder. For overtrædelser, der ikke svarede til nogen af de 13 koder, blev kode 14 "andre overtrædelser" benyttet.

Et sammendrag af rapporterne findes i bilag I og II til denne rapport. Bilag I indeholder tidsserien for det antal kontrolaktiviteter, overtrædelser og sanktioner, som er registreret i de enkelte medlemsstater fra 1997 til 2002. Bilag II indeholder oplysninger om antallet af kontrollerede køretøjer og overtrædelsernes antal og art, samt sanktionernes antal og art, alt sammen indordnet efter geografisk fordeling (dvs. om det kontrollerede køretøj var registreret i den medlemsstat, der udførte kontrollen, eller i en anden eller i et tredjeland). Under sanktionens art er de tilfælde, hvor køretøjet ikke fik lov til at fortsætte, før overtrædelserne var blevet fuldt korrigeret, blevet klassificeret som advarsler.

5. BEREGNING AF DATA

Medlemsstaterne blev bedt om at give deres skøn over transporten af farlige godsmængder i tons eller i ton/km i deres rapporter. Faktisk har næsten ingen af medlemsstaterne givet disse oplysninger, så en andel på 6 % af den samlede transporterede godsmængde er blevet benyttet som konstant gennemsnitsværdi ved vurdering af de transporterede farlige godsmængder¹¹. Desuden er der til disse beregninger blevet benyttet en gennemsnitstur på 110 km og et gennemsnitligt læs farligt gods på 10 t.

På grundlag af disse tal er antallet af ture, som er blevet tilbagelagt af køretøjer, der transporterer farligt gods, blevet beregnet. Dette tal blev sammenholdt med antallet af kontrolaktiviteter i det pågældende land for at få oplysninger om kontrolhyppigheden i % af kontrolaktiviteter pr. turantal (bilag III).

6. OMFANGET AF MEDLEMSSTATERNES KONTROL

Et af direktivets formål er at forbedre sikkerheden ved at sørge for, at den foretagne kontrol er tilstrækkelig omfattende. For at kunne vurdere kontrollens omfang og udvikling, sammenlignes vejkontrollens hyppighed i medlemsstaterne i tidsrummet 1999-2002 med den hyppighed, der blev beregnet for tidsrummet 1997-1998 (bilag III). Dette sker ved hjælp af et diagram.

På grundlag af dette diagram kan det konkluderes, at:

1) Kontrolhyppigheden i Den europæiske Union som helhed er faldet fra 0,27 % (1997-1998) til 0,23 % (1999-2002).

2) I Tyskland, Spanien, Luxembourg, Østrig og Sverige ligger kontrolhyppigheden i tidsrummet 1999-2002 over 0,20 %, i Belgien, Nederlandene og Finland omkring 0,10 % og i Det Forenede Kongerige på 0,5 %. I de øvrige lande er den på 0,02 % eller derunder. Det skal dog bemærkes, at en stor del af den disponible kapacitet i UK og Nederlandene benyttes til kontrol på virksomhederne, og at denne kontrol også bygger på artikel 6 i direktiv 95/50/EF.

¹¹ Oplysningerne om den samlede transporterede godsmængde kommer fra den statistiske håndbog "2004 EU Energy and Transport in Figures", der er udgivet af Eurostat. Tallene fra Sverige og Det Forenede Kongerige, der kun foreligger for de nationale transportvirksomheder, er blevet korrigeret, så de omfatter alle transportører, ud fra den antagelse, at de nationale virksomheder har transporteret 70 % af den samlede godsmængde i ton/km.

3) I de lande, hvor kontrollen er mest omfattende, er dens omfang rundt regnet 20 gange større end i de lande, hvor den er mindst.

Det skal bemærkes, at tallene blev beregnet ud fra den antagelse, at det årlige antal kontrolaktiviteter i en medlemsstat, der ikke har indsendt rapport, er lig 0. Men selv om der ikke tages hensyn til tallene for transportture i de manglende rapporter, ændrer billedet sig ikke synderligt, hovedsagelig fordi de manglende rapporter repræsenterer det samme antal ture (ca. 20 %) både i tidsrummet 1997-1988 og i tidsrummet 1999-2002.t

For at bedømme, om indenlandske og udenlandske transportører kontrolleres i samme omfang, opgives kontrollen i de enkelte medlemsstater sammen med de kontrollerede udenlandske køretøjers andel i bilag IV. Denne andel varierer faktisk betydelig. Da den største del af de udenlandske køretøjer imidlertid kontrolleres i transitlandene, forekommer andelen stadig rimelig i forhold til den geografiske beliggenhed. Det kan derfor konkluderes at der ikke er tegn på, at kontrollen mangler ligevægt, hvad dette angår.

7. ANDELEN AF TRANSPORTER, SOM OVERTRÆDER LOVGIVNINGEN

Andelen af de transporter, som overtræder lovgivningen, er blevet beregnet ved at sammenholde samtlige overtrædelser (uanset om de gælder køretøjet, føreren, transportdokumenterne eller det transporterede gods) med de kontrollerede køretøjer og gå ud fra, at der kun foreligger en overtrædelse pr. køretøj. Da der kan være tale om mere end en overtrædelse pr. køretøj, kan dette give et unaturligt højt tal. Oplysningerne om andelen af overtrædelser i tidsrummet 1999-2002 er sammen med oplysningerne for tidsrummet 1997-1998 blevet anbragt i et diagram i bilag V.

På grundlag af dette diagram kan det konkluderes, at:

1) overtrædelsernes antal i forhold til antallet af kontrolaktiviteter i Den Europæiske Union som helhed er vokset fra 0,22 (1997-1998) til 0,26 (1999-2002).

2) Afhængigt af det enkelte land ligger overtrædelsernes antal i forhold til antallet af kontrolaktiviteter i tidsrummet 1999-2002 mellem 0,10 og over 1,00.

3) I Belgien, Irland, Nederlandene, Østrig, Portugal, Finland og Sverige er antallet af overtrædelser i forhold til antallet af kontrolaktiviteter i tidsrummet 1999-2002 betydelig større end EU's gennemsnit (0,26), mens det i de øvrige lande ligger omkring 0,10-0,20.

Tallene viser klart, at vejkontrol er nødvendig, og at den er vigtig for at gøre transporten af farligt gods mere sikker.

Når kontrolhyppigheden (kontrolaktiviteternes andel) sammenlignes (bilag III) med overtrædelsernes andel (bilag V), kan der ikke konstateres nogen sammenhæng.

8. OVERTRÆDELSESNES ART

Overtrædelsernes art klassificeres efter de 13 harmoniserede koder i direktivets bilag II. Desuden benyttes der en ekstra kode 14 (Andet/ukendt) for overtrædelser, der ikke svarer til nogen af de 13 fastsatte kategorier. De 14 koder, der benyttes, er derfor de samme som i den tidligere rapport:

1. Gods ikke tilladt til transport
2. Manglende afsendererklæring om, at gods og emballage er godkendt til transport
3. Køretøj, hvor der ved kontrollen konstateres udsivning af farlige stoffer på grund af utæt tank eller emballage
4. Køretøj, hvor godkendelsescertifikat mangler eller ikke er forskriftsmæssigt
5. Køretøj, hvor korrekte orangefarvede skilte mangler eller ikke er forskriftsmæssige
6. Køretøj, hvor sikkerhedsanvisninger mangler eller er ukorrekte
7. Mangelfuldt køretøj eller emballage
8. Fører mangler forskriftsmæssigt bevis for gennemført kursus i transport af farlige stoffer ad vej
9. Køretøj, hvor ildslukker mangler
10. Køretøj eller kolli, hvor forskriftsmæssig faremærkning mangler
11. Køretøj, hvor transportdokumenter/ledsagedokumenter eller deklarerering af det transporterede farlige gods ikke er forskriftsmæssig
12. Køretøjer, hvor bilateral aftale/multilateral aftale mangler eller ikke er forskriftsmæssig
13. Overfyldning af tank
14. Andre overtrædelser.

Tallene for overtrædelser i tidsrummet 1999-2002 findes i bilag II og i diagrammet i bilag VI, der af hensyn til sammenligningen også viser tallene for tidsrummet 1997-1998.

Talmæssigt er de betydeligste overtrædelser (over 5 % af det samlede antal) i tidsrummet 1999-2002 følgende:

5. Køretøj, hvor korrekte orangefarvede skilte mangler eller ikke er forskriftsmæssige (11 %)
11. Køretøjer, hvor transportdokumenter/ledsagedokumenter eller deklarerering af det transporterede farlige gods ikke er forskriftsmæssig (13 %).
14. Andre overtrædelser (58 %).

På grundlag af disse resultater kan det med endnu større vægt end i den tidligere rapport konkluderes, at ikke alle overtrædelserkoderne i direktivets bilag II er hensigtsmæssige. Størstedelen af overtrædelserne klassificeres faktisk som "Andre overtrædelser", en kategori, der desuden er vokset fra 44 % (1997-1998) til 58 % (1999-2002). Det skyldes til dels, at der i overtrædelserkoderne ikke er taget hensyn til mange af punkterne i den tjekliste i direktivets bilag I, som benyttes af myndighederne. Et eksempel herpå er, at det ved kontrol af køretøjets udstyr og førerens udrustning kun er den manglende håndslukker, der omfattes af en

harmoniseret kode. Alle andre fejl må derfor klassificeres som ”Andre overtrædelser”. Det ser ud til, at nogle af kodens overtrædelser aldrig forekommer, f.eks. overfyldning af tank. På dette grundlag overvejes det at ændre direktivets bilag I og II.

9. SANKTIONERNES ART

Medlemsstaterne bruger fire forskellige slags sanktioner: advarsel, bøde, retsforfølgning og fængselsdom.

De almindeligste sanktioner pålægges direkte af myndighederne. De omfatter mundtlig eller skriftlig advarsel, hvortil kan komme forbud mod at fortsætte turen, før overtrædelser er blevet korrigeret, og bøde.

En retsforfølgning kan resultere i frikendelse, bøde og i sidste instans eventuelt en fængselsdom.

Bøde er den mest almindelige sanktion og udgør 69 % af de pålagte sanktioner. På andenpladsen kommer advarsler med eller uden krav om at rette fejlen (30 %). Retsforfølgning angives i 1 % af tilfældene, mens fængselsdom ikke ser ud til at forekomme overhovedet. Disse procentforhold i tidsrummet 1999-2002 fremgår af tabellen i bilag II og diagrammet i bilag VII.

Bilag VII viser også tallene for tidsrummet 1997-1998. Sammenlignet med dette tidsrum voksede antallet af advarsler i 1999-2002 med 5 %, og bøder og retsforfølgninger faldt med henholdsvis 1 % og 3 %.

Sanktionsstatistikkerne viser, at de fleste overtrædelsestilfælde ikke anses for særlig alvorlige, da retsforfølgninger er så sjældne. På den anden side vurderes 2/3 til at være tilstrækkelig alvorlige til at berettige en bøde.

10. KONKLUSIONER

Skønt de fleste af medlemsstaterne foretog vejkontrol af transporten af farligt gods i tidsrummet 1999-2002, varierer kontrollens hyppighed betydeligt mellem medlemsstaterne. Nogle medlemsstater har ikke foretaget kontrol eller i det mindste ikke sendt rapport om nogen kontrol til Kommissionen. Kontrollens hyppighed i Den Europæiske Union som helhed er faldet.

Kontrollens berettigelse fremgår klart af den andel af de kontrollerede køretøjer, der konstateres at have overtrådt lovgivningen: overtrædelsernes antal i forhold til kontrolaktiviteternes antal i Den Europæiske Union som helhed er vokset fra 0,22 (1997-1998) til 0,26 (1999-2002). Det viser klart, at kontrollens hyppighed burde være større i nogle lande, selv om der ikke er blevet konstateret nogen direkte sammenhæng mellem kontrollens hyppighed og antallet af overtrædelser.

De mest almindelige overtrædelser er manglende transportdokumenter for den farlige godslast eller manglende orange skilte, der viser, at køretøjet transporterer farligt gods. På den anden side forekommer mange af overtrædelseskategorierne næsten aldrig. Flertallet af overtrædelserne blev klassificeret under ”andet” på grund af den manglende overensstemmelse mellem den tjekliste, der benyttes af myndighederne, og de harmoniserede

koder. Alene dette berettiger ændringen af begge lister fra 2005 og ændringerne af bilag I og II til direktiv 95/50/EF¹².

Den mest almindelige sanktion er bøde fulgt af en advarsel, der kan suppleres af et forbud mod at fortsætte turen, før overtrædelsen er korrigeret.

På grundlag af denne rapport fremhæver Kommissionen, at vejkontrol er et effektivt middel, når det drejer sig om at påvise sikkerhedsproblemerne i forbindelse med transport af farligt gods og indirekte om at forbedre sikkerheden. Dog er den kontrol hos virksomhederne, der udføres i nogle medlemsstater, helt klart en lige så effektiv kontrolform, selv om det ikke fremgår af bilagene til denne rapport. Endelig vil Kommissionen gerne indskærpe medlemsstaterne, at de harmoniserede overtrædelseskoder skal benyttes i rapporterne, og at alle medlemsstaterne skal indsende rapport til Kommissionen.

¹² Kommissionens direktiv 2004/112/EF af 13. december 2004 om tilpasning til den tekniske udvikling af Rådets direktiv 95/50/EF (EFT L 367 13.12.2004, s. 23).

BILAG I

TIDSSERIER (1997-2002) FOR ANTALLET AF KONTROLAKTIVITETER, ONSTATEREDE OVERTRÆDELSER OG SANKTIONER I DE ENKELTE MEDLEMSSTATER

LAND	1997	1998	1999	2000	2001	2002	'97-'98	'99-'00	'01-'02	
BE	Kontrol	1163	1624	2544	2414	2762	2594	2787	4958	5356
	Overtrædelser	1331	1548	2243	2450	2582	2338	2879	4693	4920
	Sanktioner	0	0	0	0	0	0	0	0	0
DK	Kontrol	275	251	274	242	94	203	526	516	297
	Overtrædelser	80	70	67	28	47	25	150	95	72
	Sanktioner	66	73	67	28	40	25	139	95	65
DE	Kontrol	12653 3	129758	131161	115786	98005	93247	256291	246947	191252
	Overtrædelser	21849	24020	24351	21467	18279	19929	45869	45818	38208
	Sanktioner	19408	17701	19014	14144	14773	14903	37109	33158	29676
EL	Kontrol	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Overtrædelser	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Sanktioner	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ES	Kontrol	23900	28037	32849	38759	40013	34423	51937	71608	74436
	Overtrædelser	3205	2975	4342	5569	6319	5087	6180	9911	11406
	Sanktioner	0	0	0	0	0	0	0	0	0
FR	Kontrol	19561	0	0	0	0	0	19561	0	0
	Overtrædelser	1919	0	0	0	0	0	1919	0	0
	Sanktioner	0	0	0	0	0	0	0	0	0
IE	Kontrol	0	0	0	0	0	435	0	0	435
	Overtrædelser	0	0	0	0	0	269	0	0	269
	Sanktioner	0	0	0	0	0	203	0	0	203
IT	Kontrol	0	1797	2389	2459	2514	2528	1797	4848	5042
	Overtrædelser	0	440	333	347	296	247	440	680	543
	Sanktioner	0	440	333	347	296	247	440	680	543
LU	Kontrol	203	286	203	451	454	228	489	654	682
	Overtrædelser	52	52	4	44	37	18	104	48	55
	Sanktioner	12	4	0	0	0	0	16	0	0
NL	Kontrol	3521	2266	2416	3145	1429	4510	5787	5561	5939
	Overtrædelser	1586	656	1275	4889	2149	3287	2242	6164	5436
	Sanktioner	1419	481	931	1158	711	1209	1900	2089	1920
AT	Kontrol	5698	6062	6720	7666	5940	6671	11760	14386	12611
	Overtrædelser	3834	6043	11913	10542	6923	8271	9877	22455	15194
	Sanktioner	2317	3094	5630	7514	3825	2647	5411	13144	6472
PT	Kontrol	0	0	0	135	150	78	0	135	228
	Overtrædelser	0	0	0	43	116	60	0	43	176
	Sanktioner	0	0	0	0	0	0	0	0	0
FI	Kontrol	1602	1723	1437	1849	1690	1739	3325	3286	3429
	Overtrædelser	573	1109	745	763	637	666	1682	1508	1303
	Sanktioner	776	1338	623	761	615	496	2114	1384	1111
SE	Kontrol	8125	7839	6669	7263	6283	5995	15964	13932	12278
	Overtrædelser	4509	4041	3096	2929	3447	3087	8550	6025	6534
	Sanktioner	2140	2152	1758	1833	1435	1186	4292	3591	2621
UK	Kontrol	6011	9016	7928	7087	6616	4985	15027	15015	11601
	Overtrædelser	1817	1308	1041	660	972	806	3125	1701	1778
	Sanktioner	237	131	93	11	261	234	368	104	495

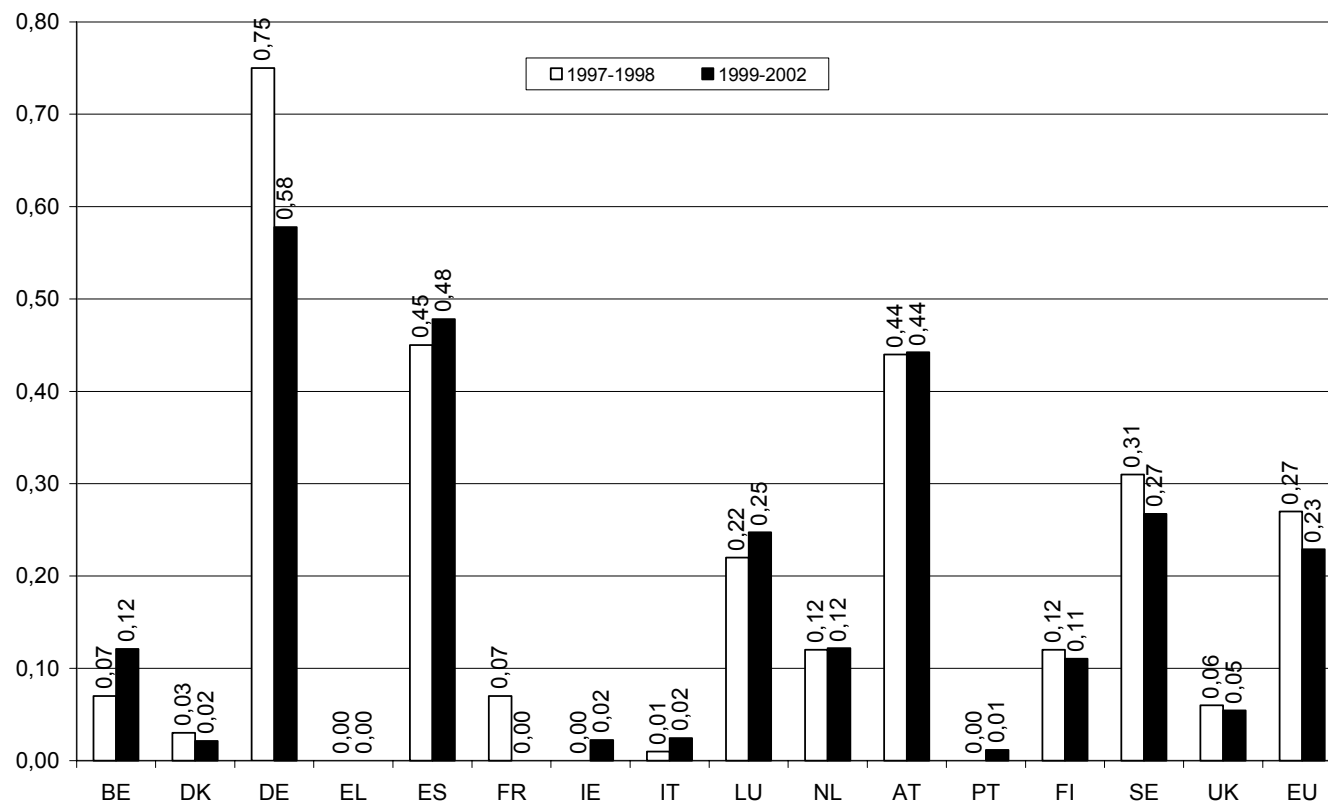
BILAG II

OVERSIGT OVER KONTROLAKTIVITETER, OVERTRÆDELSER OG SANKTIONER I DEN EUROPÆISKE UNION (1999-2002)

HELE EU, 1999-2002	Det kontrol- lerende land	Andre EU- lande	Trejde- lande	Ukendt	I alt	%
ANTAL KONTROLLEREDE KØRETØJER	509973	122696	68081	4682	705432	100,00
ANTAL OVERTRÆDELSER	90545	27797	24115	42578	185035	100,00
1. Gods ikke tilladt	284	23	25	455	787	0,43
2. Manglende afsendererklæring	1086	181	161	495	1923	1,04
3. Udsivning	104	33	40	458	635	0,34
4. Godkendescertifikat mangler	606	77	101	1399	2183	1,18
5. Orangefarvede skilte mangler	10887	3301	2346	4123	20657	11,16
6. Sikkerhedsanvisninger mangler	1679	513	719	2591	5502	2,97
7. Mangelfuldt køretøj eller emballage	986	143	196	1493	2818	1,52
8. Uddannelsesbevis mangler	2193	509	545	1254	4501	2,43
9. Ildslukker mangler	1722	480	751	4210	7163	3,87
10. Faremærkning mangler	3280	751	389	2163	6583	3,56
11. Transportdokumenter mangler	13268	3570	2828	5034	24700	13,35
12. Aftale mangler	96	4	5	284	389	0,21
13. Overfyldning af tank	221	9	27	17	274	0,15
14. Andet	54133	18203	15982	18602	106920	57,78
ANTAL SANKTIONER	57660	17581	16053	6057	97351	100,00
Advarsel	13102	5672	5154	5422	29350	30,15
Bøde	43671	11853	10850	595	66969	68,79
Retsforfølgning	887	56	49	40	1032	1,06
Fængselsdom	0	0	0	0	0	0,00
Ukendt	0	0	0	0	0	0,00

BILAG III

ANTAL KONTROLAKTIVITETER I FORHOLD TIL ANTAL TRANSPORTTURE MED FARTLIGT GODS (%)

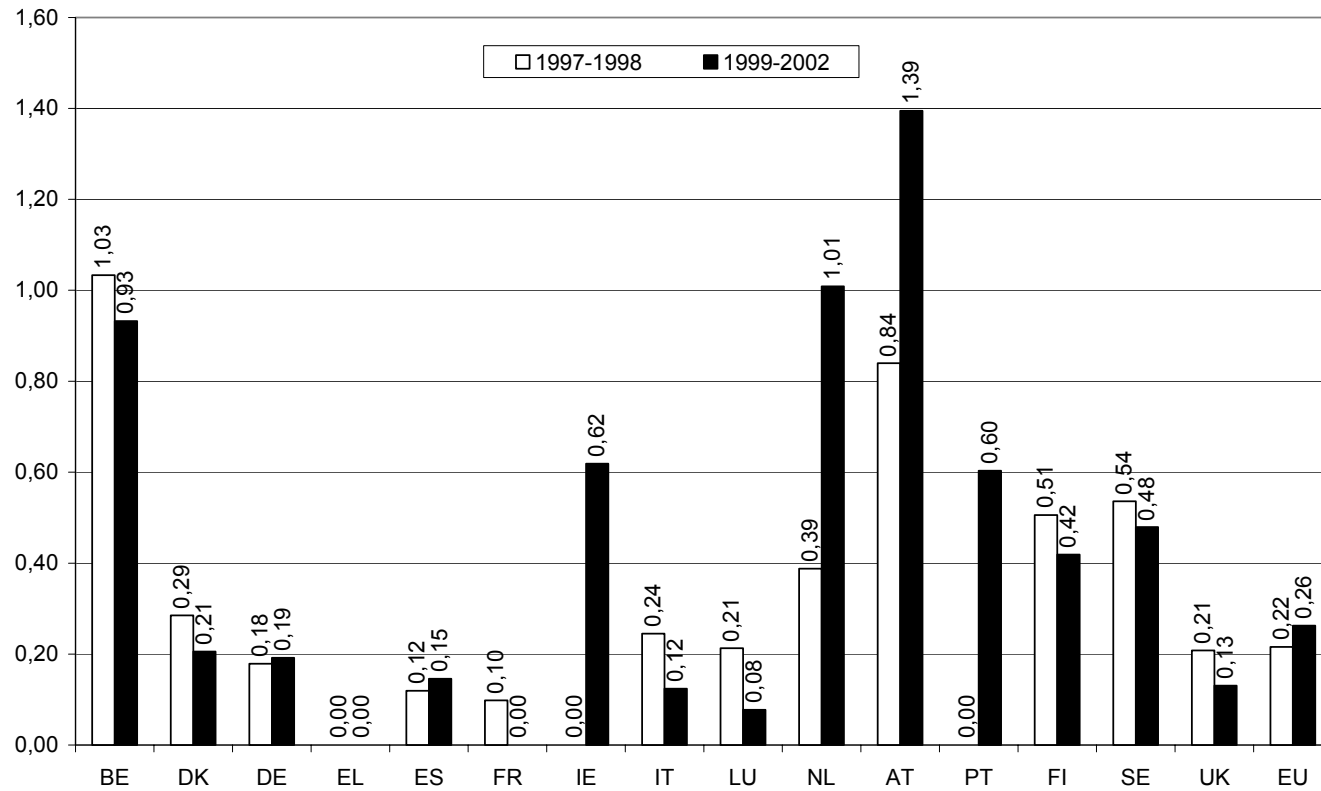


BILAG IV*ANTAL KONTROLAKTIVITETER OG DE KONTROLLEREDE UDENLANDSKE
KØRETØJERS ANDEL (1999-2002)*

Land	Det kontrol- lerende land	Andre EU- lande	Tredje- lande	Ukendt	Samlet antal	Kontrollerede udenlandske køretøjer i %
BELGIEN	7229	1341	67	1677	10314	13,65
DANMARK	685	100	23	5	813	15,13
TYSKLAND	290688	92240	55271	0	438199	33,66
GRÆKENLAND	0	0	0	0	0	/
SPANIEN	126663	17102	2279	0	146044	13,27
FRANKRIG	0	0	0	0	0	/
IRLAND	428	7	0	0	435	1,61
ITALIEN	9575	212	103	0	9890	3,19
LUXEMBOURG	475	824	37	0	1336	64,45
NEDERLANDENE	5229	2869	402	3000	11500	28,44
ØSTRIG	13838	5332	7827	0	26997	48,74
PORTUGAL	298	61	4	0	363	17,91
FINLAND	5481	161	1073	0	6715	18,38
SVERIGE	23869	1435	906	0	26210	8,93
DET FORENEDE KONGERIGE	25515	1012	89	0	26616	4,14
EU	509973	122696	68081	4682	705432	27,04

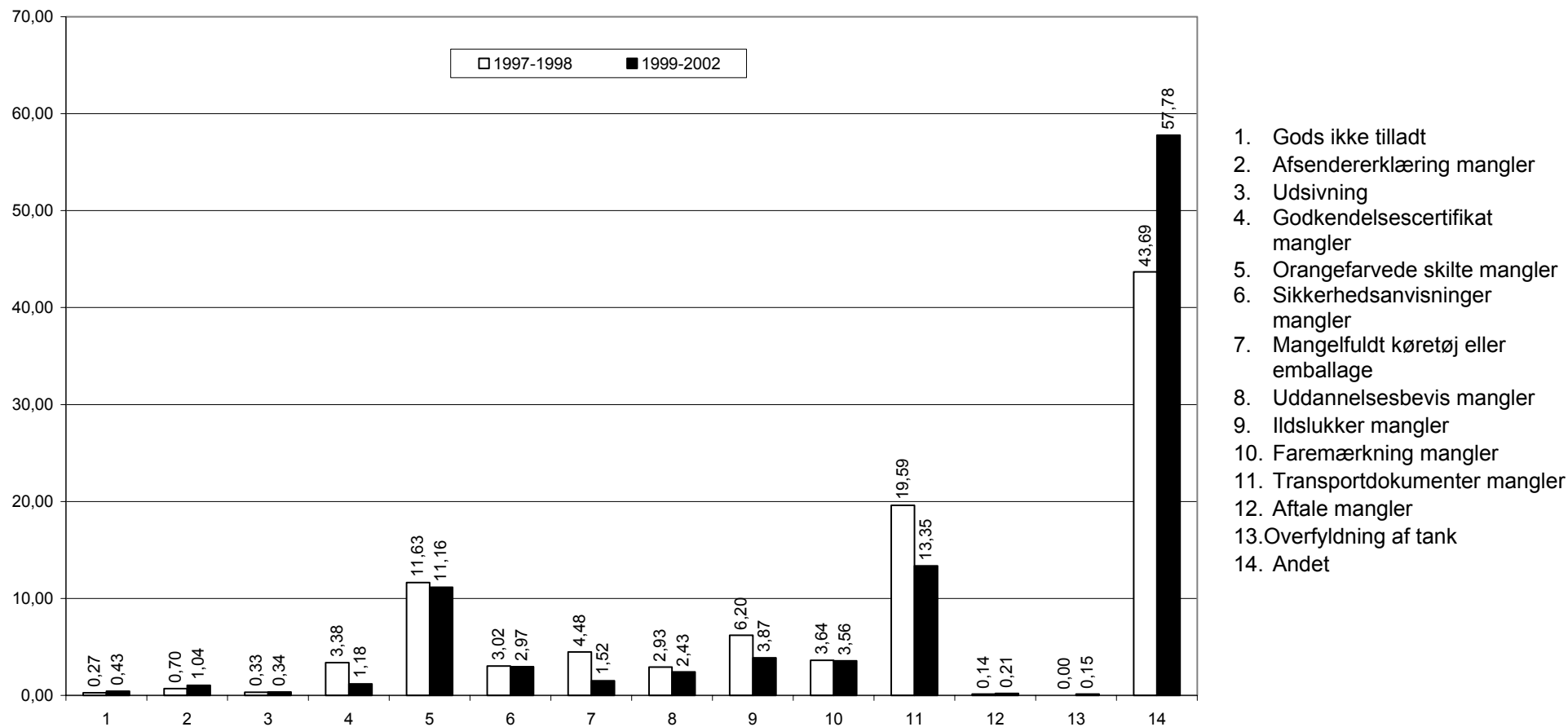
BILAG V

ANTAL OVERTRÆDELSER/ANTAL KONTROLAKTIVITETER



BILAG VI

OVERTRÆDELSER EFTER TYPE (%)



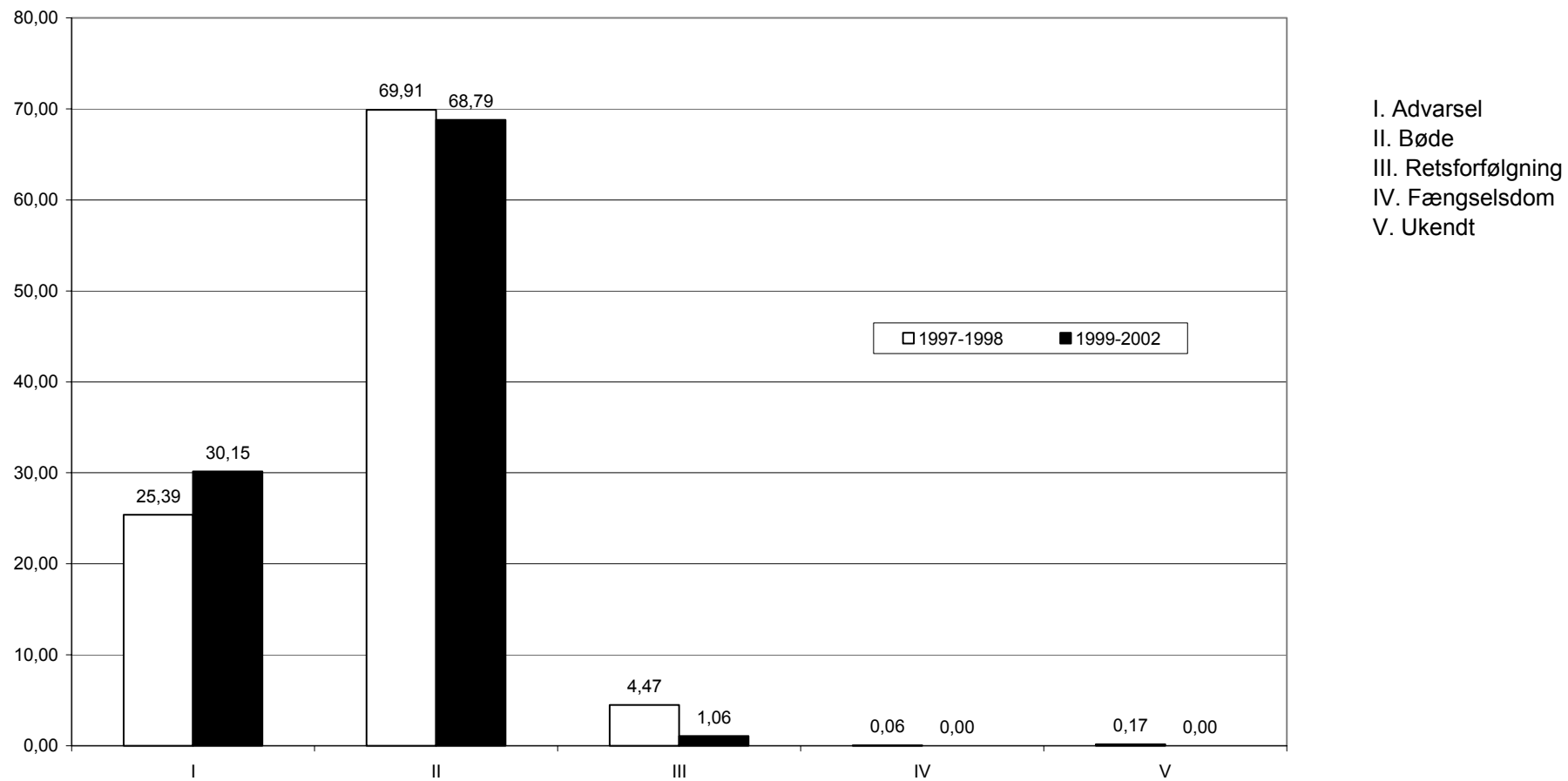
DA

15

DA

BILAG VII

SANKTIONER EFTER TYPE (%)



DA

DA