



Bruxelles, den 6.3.2017
COM(2017) 112 final

RAPPORT 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

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

1.	Indledning.....	3
2.	Relateret EU-lovgivning.....	3
3.	Anvendelse af direktiv 95/50/EF.....	3
4.	Rapporter fra EU-medlemsstaterne og Norge	4
5.	Henstilling om rapportering af kontrol vedrørende transport af farligt gods ad vej.....	5
6.	Beregning af data.....	5
7.	Kontrollernes udvikling og resultater	5
8.	Sammenligning af data	6
8.1.	Kontrolhyppighed.....	6
8.2.	Opdeling af kontroller efter oprindelsessted.....	7
8.3.	Andel af ikkeoverensstemmende transportenheder	7
8.4.	Opdeling af ikkeoverensstemmende transportenheder efter oprindelsessted.....	7
8.5.	Hyppighed af tilbageholdelse af transportenheder	7
8.6.	Opdeling efter risikokategori	7
8.7.	Sanktionstyper	8
9.	Konklusion	8

1. INDLEDNING

Rådets direktiv 95/50/EF om indførelse af ensartede kontrolprocedurer i forbindelse med transport af farligt gods ad vej blev vedtaget den 6. oktober 1995¹, 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 indsender hver medlemsstat for hvert kalenderår en rapport til Kommissionen om direktivets anvendelse senest 12 måneder efter det pågældende års udløb². I direktivet fastsættes det endvidere, at Kommissionen mindst hvert tredje år sender Europa-Parlamentet og Rådet en beretning om medlemsstaternes anvendelse af direktivet³.

Kommissionens beretning bygger på de årlige rapporter fra medlemsstaterne. Dette er den sjette beretning om medlemsstaternes anvendelse af Rådets direktiv 95/50/EF, og den omfatter årene 2012-2014. Den første beretning⁴ gjaldt 1997-1998, den anden⁵ gjaldt 1999-2002, den tredje⁶ gjaldt 2003-2005, den fjerde beretning⁷ gjaldt 2006-2007, og den femte⁸ gjaldt årene 2008-2011.

Betingelserne for sikker transport af farligt gods ad vej er ikke defineret i direktiv 95/50/EF, men i relateret EU-lovgivning som beskrevet nedenfor.

2. RELATERET EU-LOVGIVNING

Indtil den 30. juni 2009 fandt Rådets direktiv 94/55/EF af 21. november 1994 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om transport af farligt gods ad vej⁹ som ændret¹⁰ anvendelse. Indholdet i bilagene til direktiv 94/55/EF var identisk med bilagene til *den europæiske konvention om international transport af farligt gods ad vej – ADR*¹¹.

Direktiv 94/55/EF blev ophævet pr. 1. juli 2009 og erstattet af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/68/EF af 24. september 2008 om indlandstransport af farligt gods¹² som ændret¹³. Tilgangen i direktiv 2008/68/EF er den samme som i direktiv 94/55/EF, idet de tekniske og administrative bestemmelser er identiske med bestemmelserne i bilagene til *ADR* for al transport på EU's område.

3. ANVENDELSE AF DIREKTIV 95/50/EF

I tilknytning til direktiv 94/55/EF vedtog Rådet den 6. oktober 1995 direktiv 95/50/EF om indførelse af ensartede kontrolprocedurer i forbindelse med transport af farligt gods ad vej for

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

² Artikel 9, stk. 1.

³ Artikel 9, stk. 2.

⁴ KOM(2000) 517 endelig af 6.9.2000.

⁵ KOM(2005) 430 endelig af 15.9.2005.

⁶ KOM(2007) 795 endelig af 13.12.2007.

⁷ KOM(2010) 364 endelig af 7.7.2010.

⁸ COM(2013) 815 final af 25.11.2013.

⁹ EFT L 319 af 12.12.1994, s. 7,

¹⁰ som ændret ved Kommissionens direktiv 2004/111/EF af 9. december 2004 om tilpasning til den tekniske udvikling af Rådets direktiv 94/55/EF, (EUT L 365 af 10.12.2004, s. 25).

¹¹ Den europæiske konvention om international transport af farligt gods ad vej, indgået i Genève den 30. september 1957, som ændret i regi af De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE).

¹² EUT L 260 af 30.9.2008, s. 13.

¹³ Senest ændret ved Kommissionens direktiv 2014/103/EU af 21. november 2014 om den tredje tilpasning af bilagene til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/68/EF om indlandstransport af farligt gods til de videnskabelige og tekniske fremskridt (EUT L 335 af 22.11.2014, s. 15).

yderligere at forbedre sikkerhedsniveauet ved transport af farligt gods. Dette direktiv indeholder en harmoniseret tjekliste, der benyttes af medlemsstaterne i forbindelse med denne kontrol, samt retningslinjer for klassificering af overtrædelser. I 2004 blev direktivets bilag ændret¹⁴, og systemet for klassificering af overtrædelser blev ændret til at omfatte tre risikokategorier gældende fra 2005.

Disse ensartede kontrolprocedurer gælder al vejtransport af farligt gods på en medlemsstats område eller af gods, som kommer til en medlemsstats område fra tredjelande, uden hensyn til transportenhedens indregistreringsland. Direktivet har til formål at sikre, at der tages stikprøver af et repræsentativt udvalg af farligt gods, som transporteres ad vej, og at de samtidig dækker en omfattende del af vejnettet.

Der kan ligeledes aflægges kontrolbesøg i virksomheder i forebyggende øjemed, eller når der ved vejkontrollen er konstateret alvorlige overtrædelser, som bringer sikkerheden i fare. Direktiv 95/50/EF indeholder imidlertid ikke noget krav om rapportering af denne kontrol.

4. RAPPORTER FRA EU-MEDLEMSSTATERNE OG NORGE

Ved udarbejdelse af rapporterne opfordres medlemsstaterne til at anvende risikokategorierne i bilag II til direktiv 95/50/EF og til at forelægge rapporten i overensstemmelse med direktivets bilag III. Norge har indsendt sin årlige rapport og har anmodet om at komme med i Kommissionens beretning til Europa-Parlamentet og Rådet.

Kroatien tiltrådte EU den 1. juli 2013, men påbegyndte rapporteringen af sine kontroller i 2012. De fleste medlemsstater og Norge har indsendt deres rapporter stort set rettidigt. Forsinkelserne af visse af de nationale rapporter skyldes administrative procedurer for indsamling, analyse og indsendelse af oplysningerne til Kommissionen, navnlig når forskellige offentlige myndigheder er involveret i procedurerne. Selv om situationen blev midlertidigt forbedret i 2012 i forhold til tidligere, var der ikke tale om samme tempo i forbedringerne de følgende år, så Kommissionen måtte gentage sin anmodning til medlemsstaterne og opfordre dem til at forbedre formatet for og ensartetheden i de data, der skal indberettes i fremtiden.

Kommissionen har modtaget rapporter fra alle medlemsstaterne for hele perioden, men trods betydelige forbedringer blev ikke alle oplysninger indsendt i det korrekte format, idet visse lande fortsat sendte separate rapporter fra de forskellige kompetente instanser på nationalt plan. Desuden var nogle af dem ufuldstændige eller forkert udfyldt, hvilket førte til huller og irrelevante resultater i tabellerne i denne beretning, hvor de angives med tegnet "#N/A" (foreligger ikke). I bilagene til denne beretning findes et sammendrag af medlemsstaternes rapporter.

Ved analyse af udviklingen i beretningens punkt 7 skal det bemærkes, at indikatoren for manglende overensstemmelse for Danmark i 2013 er lav som følge af en fejlfortolkning af antallet af transportenheder, som ikke er i overensstemmelse med bestemmelserne. Der er blevet rettet op på denne fejlfortolkning i rapporten for 2014.

Flere medlemsstater har indsendt rapporter, hvor det samlede antal overtrædelser afviger fra det antal transportenheder, der ikke er i overensstemmelse med bestemmelserne. Dette bør ikke være tilfældet, da medlemsstaterne kun skulle angive den alvorligste overtrædelseskategori for hver transportenhed.

¹⁴ Kommissionens direktiv 2004/112/EF af 13. december 2004 om tilpasning til den tekniske udvikling af Rådets direktiv 95/50/EF (EUT L 367 af 14.12.2004, s. 23).

5. HENSTILLING OM RAPPORTERING AF KONTROL VEDRØRENDE TRANSPORT AF FARLIGT GODS AD VEJ

I Kommissionens tidligere beretninger blev der konstateret visse systematiske uoverensstemmelser i medlemsstaternes statistiske rapporter. Da en ensartet rapportering er af afgørende betydning for kvaliteten, sammenligneligheden og pålideligheden af Kommissionens beretninger, vedtog Kommissionen i 2011 en henstilling¹⁵ med det formål at forbedre kvaliteten af disse rapporter.

Siden offentliggørelsen af henstillingen er rapporterne blevet væsentlig forbedret, og der er kun blevet konstateret lejlighedsvis mindre uoverensstemmelser.

Nogle af disse uoverensstemmelser, der bliver færre og færre, vedrører antal overtrædelser efter risikokategori¹⁶. I punkt 1.4 i bilaget til Kommissionens henstilling understreges det, at det kun er den alvorligste overtrædelse, der skal angives, selv om der konstateres flere overtrædelser. Summen af overtrædelser opdelt på risikokategorier skal således være lig med antallet af transportenheder, som ikke opfylder bestemmelserne.

Det kan konstateres, at dette princip endnu ikke anvendes korrekt i alle medlemsstaterne, da der fortsat angives flere overtrædelser pr. transportenhed.

Et andet vigtigt spørgsmål, der blev rejst i henstillingen, var iværksættelsen af sanktioner, når der ved en vejkontrol konstateres en overtrædelse. På grund af de forskellige retlige og administrative systemer kunne nogle medlemsstater ikke spore udfaldet af den juridiske procedure i tilfælde af mistanke om overtrædelser konstateret ved kontrol. I henstillingen foreslås et kompromis, hvor alle medlemsstaterne rapporterer den håndhavende embedsmands afgørelse efter kontrollen på stedet. Der er dog stadig medlemsstater, der ikke er i stand til at indberette sådanne oplysninger (Frankrig og Malta).

6. BEREGNING AF DATA

Medlemsstaterne opfordres til om muligt at give deres skøn over den årlige transport af farligt gods på deres områder i ton eller i ton/km. I alt 15 medlemsstater gav et skøn for 2012-2014.

For at gøre det muligt at foretage en objektiv sammenligning af medlemsstaterne er mængden af transporteret farligt gods baseret på de tilgængelige oplysninger i Eurostat-databasen¹⁷. Disse oplysninger bruges til at vurdere kontrolhyppigheden i forhold til transportmængden. Eurostat har ingen statistikker for Malta, da Malta er undtaget fra at anvende Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 70/2012 af 18. januar 2012 om statistisk registrering af vejgodstrafikken. Den skønnede mængde af transporteret farligt gods i Malta er baseret på de oplysninger, der er tilsendt af den kompetente maltesiske myndighed.

Statistikkerne fra Eurostat findes i bilag IX til denne beretning.

7. KONTROLLERNE UDVIKLING OG RESULTATER

I bilag I vises udviklingen i antallet af registrerede kontroller i de enkelte medlemsstater, andelen af transportenheder, som ikke er i overensstemmelse med bestemmelserne, og andelen af overtrædelser i risikokategori I.

Sidst i tabellen angives gennemsnittet for EU og statistikkerne for Norge.

¹⁵ Henstilling af 21.2.2011 om rapportering af kontrol vedrørende transport af farligt gods ad vej, KOM(2011) 909 endelig.

¹⁶ Definitionen af risikokategorier og retningslinjerne om overtrædelser, der henhører under disse kategorier, er fastlagt i bilag II til direktiv 95/50/EF som ændret ved direktiv 2004/112/EF.

¹⁷ Eurostat-tabel "DS-073082": Årlig transport af farligt gods ad vej efter type farligt gods, fordelt på aktiviteter.

Det bemærkes, at:

- der er en vis uligevægt mellem de indberettede data om henholdsvis antal kontrollerede transportenheder og antal transportenheder, som er i overensstemmelse med ADR; således indberettede Grækenland i 2014, at man havde kontrolleret 521 transportenheder, og at kun én transportenhed var blevet noteret for en risikokategori I-overtrædelse, og kun én bøde udskrevet
- flere medlemsstater ikke indberettede tilbageholdelser i den treårige periode, nemlig Estland, Spanien, Italien, Cypern, Letland og Slovakiet. I andre tilfælde, f.eks. Danmark, Malta og Grækenland, skete det kun en enkelt eller to gange i referenceperioden
- andelen af risikokategori I-overtrædelser mangler i 2012 og 2014 for Cypern og i hele perioden for Slovakiet.

Indikatoren for andelen af overtrædelser i risikokategori I er af særlig betydning for en korrekt rapportering. Hvis der er blevet angivet mere end én overtrædelse pr. transportenhed, er andelen af kategori I-overtrædelser lavere end den korrekte værdi.

Nogle medlemsstater har indberettet et lavere samlet antal overtrædelser end ikkeoverensstemmende transportenheder. Det er tilfældet i 2012 for Ungarn, i 2013 for Bulgarien, Den Tjekkiske Republik, Irland, Ungarn, Nederlandene, Finland og Det Forenede Kongerige samt i 2014 for Rumænien og Det Forenede Kongerige. I nogle tilfælde har de retshåndhævende myndigheder kun angivet, at der er blevet konstateret overtrædelser, men ikke givet yderligere oplysninger om overtrædelserne eller sanktionerne. Selv om statistikkerne således er ufuldstændige, har det ingen systematisk indvirkning på analysen. Dette spørgsmål behandles nærmere i punkt 8.6.

8. SAMMENLIGNING AF DATA

Det samlede antal kontroller i perioden for nærværende beretning var ikke konstant fra år til år. Antallet af kontroller var følgende: 2012: 153 362, 2013: 157 455, 2014: 153 348. Selv om der i 2013 sås en stigning på 2,6 %, blev 2014 kendetegnet ved et fald tilbage til niveauerne i 2012.

De nationale tendenser varierer, da kun otte medlemsstater øgede kontrollen i den pågældende periode. Ungarn, Østrig, Polen og Rumænien tegnede sig for den største stigning i antallet af kontroller i rapporteringsperioden, mens Bulgarien, Italien, Nederlandene og Sverige tegnede sig for de største fald.

Målt i absolutte antal kontroller i EU havde Tyskland den største andel i 2014 (32,5 %) efterfulgt af Polen (15,19 %) og Østrig (9,21 %), mens Estland (0,02 %), Cypern (0,03 %) og Malta (0,05 %) havde den laveste andel. Denne indikator er i høj grad knyttet til medlemsstatens størrelse, men der har ikke været mærkbare ændringer i rapporteringsperioden. I 2012 havde Tyskland den største andel (35,99 %), Polen den næststørste andel (13 %), mens Østrig igen havde den tredjestørste andel (7,80 %). De tre medlemsstater, der foretog færrest kontroller, var Estland og Malta (0,05 %) sammen med Cypern (0,06 %).

8.1 Kontrolhyppighed

I bilag II gives et overblik over hyppigheden af vejkontrol i medlemsstaterne i 2012 og 2014. Hyppigheden udtrykkes som antallet i forhold til antallet af kontroller pr. mio. ton/km farligt gods, der er blevet transporteret i de enkelte medlemsstater.

I 2012 lå gennemsnittet i EU på 0,52 kontroller pr. mio. ton/km. I 2013 faldt det til 0,48 kontroller, hvilket er et årligt fald på 9,6 %, mens det i 2014 atter steg til 0,49. Den største

kontrolhyppighed i 2012 blev registreret i Østrig (12,89 %), Ungarn (7 %) og Bulgarien (5,84 %). I 2013 sås de højeste tal i Østrig (12,34 %), Slovakiet (10,10 %) og Sverige (6,72 %) og i 2014 i Østrig (14,85 %), Slovakiet (10,73 %) og Ungarn (9,47 %). I 2012 var kontrolhyppigheden i Østrig næsten 24,78 gange så høj som EU-gennemsnittet, i Ungarn 13,46 og i Bulgarien 11,23 gange så høj som EU-gennemsnittet.

8.2 Opdeling af kontroller efter oprindelsessted

I bilag III til denne beretning opdeles kontrollerne efter transportenhedens oprindelsessted.

Denne indikator berøres ikke kun af håndhævelsesmyndighedernes afgørelser, men også af medlemsstatens geografi. På øer er der f.eks. mindre international transit ad vej. Fra 2012 til 2014 har Malta og Cypern således ikke kontrolleret transportenheder indregistreret i tredjelande.

Andelen af transportenheder, der var indregistreret i det land, de blev kontrolleret i, var 65 % i rapporteringsperioden. Andelen af kontrollerede enheder fra andre EU-lande steg fra 28 % til 30 % fra 2012 til 2014. Andelen af kontroller af enheder, der var indregistreret i tredjelande, faldt i 2013 sammenlignet med 2012 fra 5 % til 4 % og steg igen i 2014 til 6 %.

8.3 Andel af ikkeoverensstemmende transportenheder

Andelen af kontrollerede transportenheder med mindst en overtrædelse fremgår af bilag IV.

Andelen af ikkeoverensstemmende enheder faldt fra 22,12 % i 2012 til 19,73 % i 2014, og faldet var navnlig mærkbart i Cypern, Slovenien, Polen og Litauen. Imidlertid sås også en stigning i denne andel i Slovakiet, Grækenland, Ungarn og Nederlandene.

8.4 Opdeling af ikkeoverensstemmende transportenheder efter oprindelsessted

Diagrammet i bilag V viser fordelingen af transportenheder, som ikke er i overensstemmelse med bestemmelserne, efter transportenhedens oprindelsessted.

Som bemærket ovenfor i punkt 8.2 har medlemsstatens geografi også stor betydning for denne indikator.

8.5 Hyppighed af tilbageholdelse af transportenheder

Diagrammet i bilag VI viser andelen af tilbageholdte køretøjer med rapporterede overtrædelser.

Ovennævnte svingende tendens fortsatte med hensyn til hyppigheden af tilbageholdelse af transportenheder. Andelen af tilbageholdte køretøjer var således 26,16 % i 2012, steg til 28,06 % i 2013 og faldt så igen en smule til 27,72 % i 2014.

Den største hyppighed af tilbageholdelse i 2012 blev registreret i Bulgarien (84,38 %), Slovenien (57,89 %) og Irland (54,84 %). I Norge resulterede 71,07 % af overtrædelserne i tilbageholdelse i 2014. I Estland, Spanien, Italien, Cypern, Letland, Malta og Slovakiet blev ingen transportenheder tilbageholdt i perioden 2012-2014.

8.6 Opdeling efter risikokategori

Diagrammerne i bilag VII viser fordelingen af overtrædelserne efter alvorlighed. Kun den højeste risikokategori, der blev konstateret ved en kontrol, skulle angives.

Alle medlemsstaterne har angivet mindst en overtrædelseskategori pr. kontrolleret transportenhed. En række medlemsstater angav ikke data for nogen kategorier. I 2012 rapporterede Cypern og Slovakiet ingen overtrædelser i risikokategori I og II. Endvidere rapporterede Grækenland ingen overtrædelser i risikokategori III i hele perioden og ingen overtrædelser i risikokategori II i 2014 og 2013.

Blandt de kontroller, der blev foretaget i EU i 2012, var det i 42,69 % af de sager, hvor der blev konstateret overtrædelser, den alvorligste overtrædelse klassificeret i risikokategori I, der var tale om. En risikokategori I-overtrædelse indebærer manglende overholdelse af relevante sikkerhedsforskrifter og således høj risiko for dødsfald, alvorlig personskade eller omfattende miljøskader. Disse overtrædelser kræver en umiddelbar korrigerende foranstaltning, f.eks. tilbageholdelse af køretøjet.

De rapporterede alvorligste overtrædelser i risikokategori II udgjorde 33,48 % af de kontroller, hvor der blev konstateret en overtrædelse. Risikokategori III dækkede de resterende 23,83 %.

8.7 Sanktionstyper

Diagrammerne i bilag VIII viser de sanktioner, de enkelte medlemsstater har anvendt.

Inden offentliggørelsen af kommissionshenstilling, der henvises til i punkt 5 i denne beretning, var der en række grundlæggende problemer forbundet med indsamlingen af disse oplysninger. Efter offentliggørelsen af henstillingen er situationen blevet markant forbedret, og i 2012-2014 undlod Frankrig og Malta som de eneste at indgive sanktionsstatistikker. Slovakiet, der i 2012 ikke indberettede sanktioner, påbegyndte dog indberetningen det følgende år.

I forbindelse med den kontrol, der blev gennemført i EU i 2014, blev der udstedt 5 066 advarsler, der blev pålagt bøder i 29 206 sager, og 2 963 sager førte til andre sanktioner, herunder strafferetlige og administrative juridiske procedurer. Selv om tre fjerdedele af sanktionerne i EU generelt er bøder, er der store forskelle mellem medlemsstaterne.

I 2014 blev der samlet set anvendt 10,50 % færre sanktioner end i 2012. Antallet af advarsler faldt med 18,1 % i perioden, mens antallet af bøder steg med 10 % og antallet af andre sanktioner med 9,8 %.

9. KONKLUSION

Direktiv 95/50/EF har været gennemført i medlemsstaternes nationale lovgivning siden den 1. januar 1997. De nærmere bestemmelser om rapportering blev ændret i 2004, og de ændrede rapporteringsbestemmelser trådte i kraft den 14. december 2005. På baggrund af visse systematiske uoverensstemmelser i rapporteringen offentliggjorde Kommissionen en henstilling herom i 2011.

Alle medlemsstaterne kontrollerer køretøjer, der transporterer farligt gods, og rapporterer generelt denne kontrol ganske korrekt. Visse uoverensstemmelser består dog, og Kommissionen fortsætter sin indsats for at sikre, at rapporteringskravene i henhold til direktiv 95/50/EF overholdes og gradvist forbedres hvert år. Det kan konkluderes, at direktiv 95/50/EF generelt set anvendes korrekt.

De seneste rapporter viser imidlertid klart, at de disponible ressourcer til denne kontrol til stadighed begrænses. Sammenholdt med referenceperioden for den seneste beretning (2008-2011) er antal rapporterede kontroller faldet hvert år. Da det er i medlemsstaternes interesse at afsløre og forebygge farer, som kan opstå ved transport af denne type gods, vil Kommissionen gerne fremme bedste praksis og yderligere investeringer på dette område.

Antallet af overtrædelser forblev forholdsvis stabilt i referenceperioden, idet der i 2014 blev konstateret en overtrædelse eller en mistanke om overtrædelse i forbindelse med transport af farligt gods ved hver femte kontrol. I 2012 var andelen en ud af 4,5 kontroller.

42,69 % af de konstaterede overtrædelser var af den alvorligste type. Det betød, at ca. 8 875 køretøjer blev tilbageholdt i 2012.

Det kan konkluderes, at der i EU anvendes fælles bestemmelser for transport af farligt gods. Disse bestemmelser anvendes også på samme måde i mange tredjelande. Ved næsten 32 000 af de ca. 150 000 årlige vejkontroller konstateres det imidlertid, at transporten ikke opfylder de obligatoriske sikkerhedskrav.

Det høje antal overtrædelser, som medlemsstaterne rapporterer, kan dog også skyldes deres målrettede kontrolpolitik, hvormed de søger at identificere og straffe de værste tilfælde blandt transportørerne for at maksimere effektiviteten af de knappe tilgængelige ressourcer. This implies that the statistics presented are not wholly representative of the EU market for the transport of dangerous goods, which in practice is much safer than it may appear from the data reported.

På denne baggrund har Kommissionen sammen med de relevante myndigheder påbegyndt en analyse af mulighederne for at ændre bilagene til direktivet med det formål at forbedre måden, hvorpå data om kontroller og sanktioner registreres og indberettes af medlemsstater.

<<->>