

DA

DA

DA



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 7.7.2010
KOM(2010)364 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**

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
1.	Indledning	4
2.	Baggrund	4
3.	Direktiv 95/50/EF	5
4.	Rapporter fra EU-medlemsstaterne og Norge	5
5.	Beregning af data	6
6.	Kontrollernes udvikling og resultater	6
7.	Sammenligning af data	7
7.1.	Kontrolhyppighed	7
7.2.	Opdeling af kontroller efter oprindelsessted	7
7.3.	Andel af ikkeoverensstemmende transportenheder	8
7.4.	Opdeling af ikkeoverensstemmende transportenheder efter oprindelsessted	8
7.5.	Hyppighed for immobilisering af transportenheder	8
7.6.	Opdeling efter risikokategori	8
7.7.	Sanktionstyper	9
8.	Konklusioner	9
Bilag I – Udvikling i antallet af kontroller, konstaterede ikkeoverensstemmelser og kategori 1-overtrædelser		10
Bilag II – Kontrolhyppighed pr. mio. ton/km		12
Bilag III – Opdeling af kontroller efter oprindelsessted		13
Bilag IV – Andel af transportenheder, som ikke er i overensstemmelse med ADR		14
Bilag V – Opdeling af transportenheder, som ikke er i overensstemmelse med ADR, efter oprindelsessted		15
Bilag VI – Hyppighed for immobilisering af transportenheder, som ikke er i overensstemmelse med ADR		16

Bilag VII – Opdeling efter risikokategori	17
Bilag VIII – Sanktionstyper pr. transportenhed, som ikke er i overensstemmelse med ADR.....	18
Bilag IX – Årlig transport af farligt gods ad vej i mio. ton/km.....	19

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, forordninger 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 fjerde beretning om medlemsstaternes anvendelse af Rådets direktiv 95/50/EF, og den omfatter årene 2006-2007. Den første beretning⁴ gjaldt 1997-1998, den anden⁵ gjaldt 1999-2002, mens den tredje beretning⁶ gjaldt 2003-2005.

2. BAGGRUND

Rådets direktiv 94/55/EF af 21. november 1994 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om transport af farligt gods ad vej⁷, med senere ændringer⁸, 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-konvention⁹. 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 forbedres færdselssikkerheden på nationalt plan.

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

¹ EFT 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 (EUT L 367 af 14.12.2004, s. 23).

² Artikel 9, stk. 1.

³ Artikel 9, stk. 2.

⁴ KOM(2000) 517 af 6.9.2000.

⁵ KOM(2005) 430 af 15.9.2005.

⁶ KOM(2007) 795 af 13.12.2007.

⁷ EFT L 319 af 12.12.1994, s. 7.

⁸ 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 (EUT L 365 af 10.12.2004, s. 25).

⁹ Den europæiske konvention om international transport af farligt gods ad vej, indgået i Genève den 30. september 1957, med senere ændringer. Den seneste version er versionen for 2009-2011.

Det skal bemærkes, at direktiv 94/55/EF blev ophævet pr. 30. juni 2009 og erstattet med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/68/EF af 24. september 2008 om indlandstransport af farligt gods¹⁰. Direktiv 2008/68/EF har imidlertid den samme tilgang til indlemmelsen af ADR-konventionens tekniske bestemmelser som 94/55/EF.

3. 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 yderligere at forbedre sikkerhedsniveauet ved transport af farligt gods og sørge for, at der føres tilstrækkelig kontrol, og at den udføres på samme måde. Dette direktiv indeholder en harmoniseret tjekliste, der benyttes af medlemsstaterne, samt en liste over overtrædelseskoder. I 2004 blev direktivets bilag ændret¹¹, og systemet med overtrædelseskoder blev ændret til at omfatte tre risikokategorier gældende fra 2005.

Disse ensartede kontrolprocedurer gælder alle former for vejtransport af farligt gods på medlemsstaternes område og dets ankomst fra tredjelande, uanset transportenhedens registreringsland. Direktivet har til formål 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 virksomheden¹² som forebyggende foranstaltning, eller hvis der på landevejen er konstateret 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 bruge risikokategorierne i bilag II til direktiv 95/50/EF og til at forelægge rapporten i overensstemmelse med direktivets bilag III. Norge har altid indsendt en årlig rapport og har anmodet om at komme med i Kommissionens beretning til Europa-Parlamentet og Rådet.

Ikke alle medlemsstater har forelagt data i standardformatet. Nogle medlemsstater benyttede f.eks. koderne fra den tidligere tjekliste (direktivets bilag I, inden ændringen i 2004), og nogle havde deres eget system for klassificering af overtrædelser.

Der blev modtaget rapporter fra samtlige medlemsstater for både 2006 og 2007, men mange af dem var ufuldstændige. Det betyder, at der er huller i tabellerne i denne beretning. Disse huller angives som ”#N/A” (ikke oplyst) i tabellerne.

¹⁰ EUT L 260 af 30.9.2008, s. 13-59.

¹¹ 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).

¹² Sverige har oplyst, at man foretager et stort antal kontroller og revisioner ved terminaler samt på virksomheder og i havne. Nederlandene har oplyst, at man som en yderligere foranstaltning tager ud i transportvirksomhederne og foretager kontroller, revisioner og uddeler oplysninger. Belgien har oplyst, at ud over at foretage inspektioner i virksomhederne indsender sikkerhedsrådgiverne resultaterne af den foretagne kontrol til de kompetente myndigheder.

Der findes et sammendrag af medlemsstaternes rapporter i bilagene til denne beretning. Ved præsentation og analyse af dataene skal der tages højde for, at rapportmodellen blev ændret i 2004.

I bilag I vises udviklingen i antallet af registrerede kontroller i de enkelte medlemsstater fra 2003 til 2007, andelen af transportenheder, som ikke er i overensstemmelse med reglerne, for 2006-2007 og andelen af overtrædelser i risikokategori 1 for 2006-2007.

Ved analyse af udviklingen i kapitel 6 og statistikkerne i 7.6 *Opdeling efter risikokategori* skal det bemærkes, at indikatoren for Spanien er lav som følge af en fejlfortolkning af antallet af transportenheder, som ikke er i overensstemmelse med ADR.

Flere medlemsstater har indsendt rapporter, hvor det samlede antal overtrædelser varierer fra det antal transportenheder, der ikke er i overensstemmelse med ADR-bestemmelserne. Dette burde ikke være muligt, da medlemsstaterne blev anmodet om kun at rapportere den alvorligste overtrædelseskategori for hver transportenhed.

5. BEREGNING AF DATA

Medlemsstaterne blev bedt om om muligt at give deres skøn over den årlige transport af farlige godsmængder i tons eller i ton/km i deres rapporter. Kun fem medlemsstater har indsendt disse oplysninger.

For at gøre det muligt at foretage en objektiv sammenligning af medlemsstaterne blev mængden af det transporterede farlige gods pr. medlemsstat uddraget af Eurostat-data¹³. Disse oplysninger blev brugt til at vurdere kontrolhyppigheden pr. mio. ton/km.

Der fandtes ingen Eurostat-statistikker for situationen i Ungarn i 2006 og Malta i 2006-2007. For Ungarn blev oplysningerne ekstrapoleret fra dataene for 2007-2008. For Malta blev mængden af transporteret gods oplyst af de kompetente myndigheder på Malta.

Statistikkerne fra Eurostat findes i bilag IX.

6. KONTROLLERNE UDVIKLING OG RESULTATER

Tabellen i bilag I giver et overblik over den tidsmæssige udvikling af vejkontrollerne i de enkelte medlemsstater. Den første linje viser antallet af kontroller. Den anden linje viser den procentvise andel af kontrollerede transportenheder, hvor der blev afsløret mindst en overtrædelse. Den tredje linje viser den procentvise andel af kontroller, hvor den alvorligste overtrædelse tilhørte kategori 1, dvs. den alvorligste overtrædelseskategori.

Dataene i bilag I starter i 2006, bortset fra antal kontroller, hvor oplysningerne fra den foregående rapport er medtaget.

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

¹³ Eurostat-tabel "DS-073082": Årlig transport af farligt gods ad vej efter type farligt gods, fordelt på aktiviteter.

Det skal bemærkes, at som følge af manglende data i medlemsstaternes rapporter:

- omfatter det samlede antal kontroller for 2006 og 2007 ikke Estland
- omfatter den procentvise andel af kontrollerede transportenheder, hvor der blev afsløret mindst en overtrædelse af bestemmelserne i 2006, ikke Tyskland, Estland og Spanien. Dataene for 2007 omfatter ikke Estland og Spanien
- omfatter den procentvise andel af kategori 1-overtrædelser i 2006 ikke Bulgarien, Tyskland og Portugal.

Oplysningerne om den procentvise andel af kategori 1-overtrædelser kan være misvisende for nogle medlemsstater. Hvis der er blevet rapporteret mere end en overtrædelse pr. kontrol, har den procentvise andel af kategori 1-overtrædelser tendens til at være lavere end den korrekte værdi. For 2006 var dette tilfældet for Frankrig, Nederlandene, Polen og Portugal. For 2007 var det tilfældet for Bulgarien, Nederlandene, Polen og Portugal.

Nogle medlemsstater har færre overtrædelser end ikkeoverensstemmende transportenheder. Dette er tilfældet for Belgien, Italien, Ungarn, Malta og Sverige. Dette burde ikke systematisk påvirke den procentvise andel. Der er tilfælde, hvor de retshåndhævende myndigheder kun har rapporteret, hvor overtrædelserne blev afsløret, men ikke giver yderligere oplysninger om overtrædelserne og de dermed forbundne sanktioner. Dette behandles nærmere i afsnit 7.6.

7. SAMMENLIGNING AF DATA

Følgende afsnit indeholder mere detaljerede oplysninger og analyser af de data, medlemsstaterne har indsendt om deres kontrol. Bilag II til VIII illustrerer ved hjælp af søjlediagrammer situationen i de enkelte medlemsstater i 2006 og 2007.

7.1. Kontrolhyppighed

I bilag II gives et overblik over hyppigheden af vejkontrol i medlemsstaterne i 2006 og 2007. Hyppigheden udtrykkes som antallet af kontroller pr. mio. ton/km farligt gods, der er blevet transporteret i de enkelte medlemsstater.

I 2006 lå gennemsnittet i EU på 2,95 kontroller pr. mio. ton/km. I 2007 var tallet 3,50. Dette svarer til en stigning på 18,6 %. Bulgarien og Ungarn har en usædvanlig høj kontrolhyppighed. Uden tallene for Bulgarien og Ungarn ville EU-gennemsnittet ligge på 2,33 i 2006 og 2,90 i 2007, og den årlige stigning ville være på 24,5 %.

7.2. Opdeling af kontroller efter oprindelsessted

Medlemsstaterne er blevet anmodet om at kategorisere deres statistikker efter transportenhedens registreringssted. Bilag III til denne beretning giver et overblik over kontrollerne opdelt efter transportenhedens oprindelsessted.

Når resultaterne analyseres, skal der tages højde for medlemsstaternes geografiske beliggenhed – på øer er godstransporten ad vej f.eks. normalt mindre.

Der mangler data for 2006 fra følgende medlemsstater: Bulgarien, Tyskland, Estland, Portugal og Slovakiet. For 2007 mangler der data fra Estland.

7.3. Andel af ikkeoverensstemmende transportenheder

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

Den procentvise andel af ikkeoverensstemmende transportenheder varierer meget fra medlemsstat til medlemsstat, idet den ligger helt oppe på næsten 80 % i Portugal, mens den ligger på under 5 % i flere andre medlemsstater.

Der mangler data for 2006 fra følgende medlemsstater: Tyskland og Estland. For 2007 mangler der data fra Estland. Indikatoren for Spanien er lav som følge af en fejlfortolkning af antallet af transportenheder, som ikke er i overensstemmelse med reglerne.

7.4. Opdeling af ikkeoverensstemmende transportenheder efter oprindelsessted

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

Når resultaterne analyseres, skal der tages højde for medlemsstaternes geografiske beliggenhed.

Der mangler data for 2006 fra følgende lande: Tyskland og Estland. For 2007 mangler der data fra Estland. Slovakiet indsendte oplysninger, men rapporterede ingen overtrædelser for 2006.

7.5. Hyppighed for immobilisering af transportenheder

Diagrammet i bilag VI viser den procentvise andel af immobiliserede køretøjer blandt dem, der blev rapporteret overtrædelser om.

Immobiliseringshyppigheden varierer meget fra medlemsstat til medlemsstat. I Bulgarien blev samtlige køretøjer med en overtrædelse immobiliseret i 2006, mens flere medlemsstater rapporterede, at ingen køretøjer var blevet immobiliseret.

Følgende medlemsstater har ikke indsendt data for 2006: Tyskland, Italien, Portugal og Slovakiet. Frankrig, Italien og Portugal har ikke indsendt data for 2007.

Følgende medlemsstater rapporterede, at ingen køretøjer var blevet immobiliseret i 2006: Estland, Spanien, Cypern, Litauen og Malta. Cypern, Estland, Spanien, Letland, Malta og Sverige rapporterede, at ingen køretøjer var blevet immobiliseret i 2007.

7.6. Opdeling efter risikokategori

Diagrammet i bilag VII viser fordelingen af overtrædelserne efter alvorlighed. Kun den højeste risikokategori, der blev afsløret i forbindelse med en kontrol, skulle rapporteres.

Det samlede antal rapporterede overtrædelser skulle være lig med antallet af transportenheder, som ikke var i overensstemmelse med reglerne. Den sidste søjle i diagrammet i bilag VII viser det samlede antal overtrædelser divideret med antallet af ikkeoverensstemmende enheder. Tallet skulle have været 100 %, da kun den alvorligste overtrædelse skulle have været rapporteret.

Hvis tallet er under 100 %, er rapporten om overtrædelser ikke fuldstændig. Hvis tallet er over 100 %, er der blevet rapporteret flere overtrædelser pr. kontrol.

Bulgarien, Tyskland og Polen indsendte ingen data om risikokategorierne for 2006. Slovakiet afslørede ingen overtrædelser.

Samtlige medlemsstater indsendte de ønskede data for 2007.

7.7. Sanktionstyper

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

Der findes mange forskellige systemer for bøder og retsforfølgelse i medlemsstaterne.

Nogle medlemsstater oplyste, at der blev rapporteret mere end en sanktion pr. transportenhed. Det betyder, at det samlede procenttal ikke nødvendigvis skal være 100 %.

Resultaterne for Spanien er unormale som følge af en fejlfortolkning af det samlede antal transportenheder, som ikke er i overensstemmelse med ADR. Derudover var der nogle medlemsstater, som ikke fremsendte oplysninger om bestemte sanktionstyper. Det ligger ikke fast, om disse sanktioner ikke blev anvendt eller ikke blev rapporteret.

Bulgarien, Tyskland, Italien og Portugal rapporterede ingen sanktioner for 2006. Dette var tilfældet med Italien og Portugal for 2007.

8. KONKLUSIONER

Alle medlemsstater har foretaget vejkontrol i overensstemmelse med direktiv 95/50/EF. Mængden og kvaliteten af de data, der er blevet indsendt til Kommissionen, er blevet bedre. De fleste medlemsstater anvender de rigtige rapporteringsformater. Der er stadig en del af de kontrollerede køretøjer, som overtræder lovgivningen. Antallet af overtrædelser pr. kontrol synes at være stabilt.

Antallet af kontroller i EU steg med ca. 20 % fra 2006 til 2007 og nåede op på 285 000 årlige kontroller i 2007. Der blev afsløret en overtrædelse i forbindelse med ca. hver ottende kontrol. Omkring 40 % af disse overtrædelser var af den alvorligste type. Det betød, at knap 10 000 køretøjer blev immobiliseret efter kontrol. Dette viser klart, at den praktiske håndhævelse af reglerne om transport af farligt gods på vejene er nyttig og er med til at forbedre sikkerheden.

Kommissionen vil overveje at fremsætte henstillinger med henblik på yderligere at harmonisere fortolkningen og indholdet af de oplysninger, medlemsstaterne indsender i deres årlige rapporter.

**Bilag I – Udvikling i antallet af kontroller, konstaterede ikkeoverensstemmelser
og kategori 1-overtrædelser**

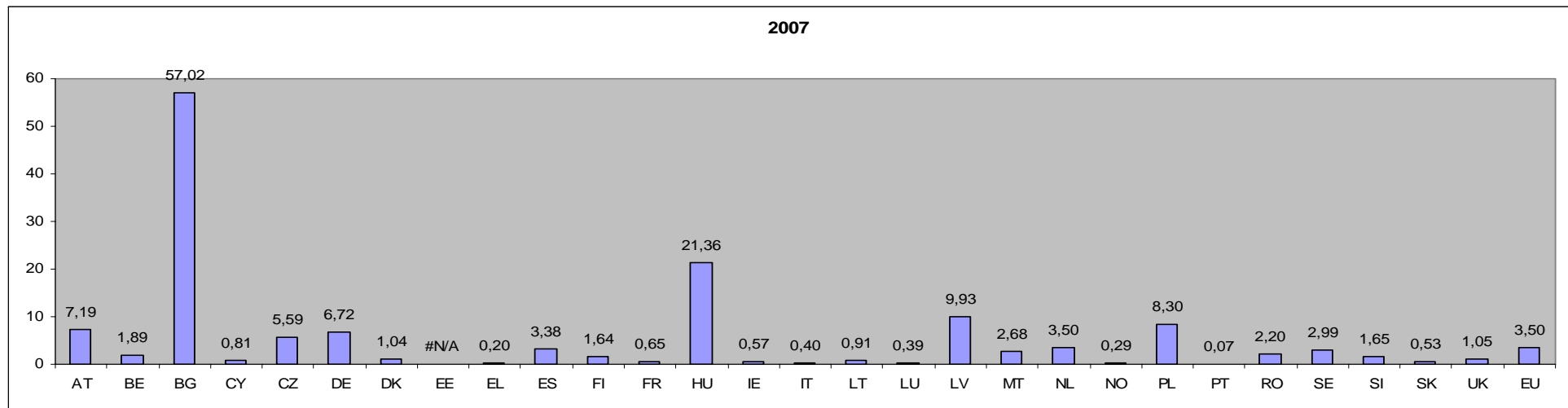
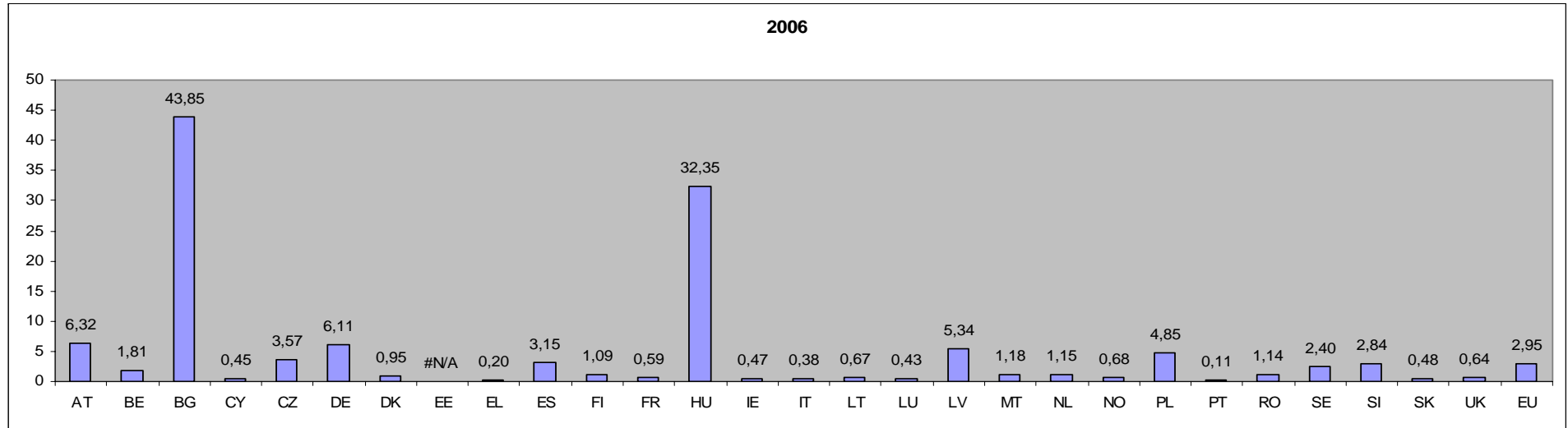
Der findes yderligere oplysninger om denne tabel i rapportens afsnit 6.

LAND/ÅR		2003	2004	2005	2006	2007
AT	Antal kontroller	5831	5420	5273	7089	7580
	% ikkeoverensst.				36,49 %	36,00 %
	% risikokat. 1				24,62 %	24,55 %
BE	Antal kontroller	2919	3417	3835	3977	4133
	% ikkeoverensst.				38,52 %	39,90 %
	% risikokat. 1				47,36 %	30,47 %
BG	Antal kontroller				19206	27996
	% ikkeoverensst.				2,49 %	1,24 %
	% risikokat. 1				#N/A	23,15 %
CY	Antal kontroller				75	181
	% ikkeoverensst.				1,33 %	0,55 %
	% risikokat. 1				100,00 %	0,00 %
CZ	Antal kontroller		11334	17796	6694	7691
	% ikkeoverensst.				5,83 %	5,60 %
	% risikokat. 1				26,46 %	17,87 %
DE	Antal kontroller	106653	103975	88915	83760	86225
	% ikkeoverensst.				#N/A	20,18 %
	% risikokat. 1				#N/A	47,00 %
DK	Antal kontroller	311	621	708	889	646
	% ikkeoverensst.				55,46 %	52,79 %
	% risikokat. 1				34,08 %	40,76 %
EE	Antal kontroller		74	67	#N/A	#N/A
	% ikkeoverensst.				#N/A	#N/A
	% risikokat. 1				20,41 %	37,50 %
EL	Antal kontroller	96	211	1106	614	456
	% ikkeoverensst.				13,36 %	16,89 %
	% risikokat. 1				52,44 %	64,94 %
ES	Antal kontroller	36782	30453	32591	40023	42787
	% ikkeoverensst.				0,25 %	0,19 %
	% risikokat. 1				67,90 %	66,69 %
FI	Antal kontroller	2394	2536	2401	2530	3025
	% ikkeoverensst.				36,56 %	33,92 %
	% risikokat. 1				31,35 %	18,62 %
FR	Antal kontroller	22951	28122	23341	5566	6388
	% ikkeoverensst.				10,28 %	22,70 %
	% risikokat. 1				26,60 %	22,07 %
HU	Antal kontroller		74546	41609	35555	25995
	% ikkeoverensst.				1,63 %	4,30 %
	% risikokat. 1				23,10 %	27,03 %
IE	Antal kontroller	356	375	815	630	731
	% ikkeoverensst.				32,54 %	44,60 %
	% risikokat. 1				34,15 %	24,54 %

IT	Antal kontroller	2797	3135	3963	4105	4515
	% ikkeoverensst.				32,35 %	34,55 %
	% risikokat. 1				72,82 %	69,90 %
LT	Antal kontroller		189	258	311	419
	% ikkeoverensst.				29,58 %	16,95 %
	% risikokat. 1				23,91 %	15,49 %
LU	Antal kontroller	313	100	190	190	182
	% ikkeoverensst.				64,21 %	68,13 %
	% risikokat. 1				15,75 %	49,19 %
LV	Antal kontroller		403	417	823	1609
	% ikkeoverensst.				11,42 %	10,19 %
	% risikokat. 1				25,53 %	29,27 %
MT	Antal kontroller			36	33	75
	% ikkeoverensst.				51,52 %	76,00 %
	% risikokat. 1				23,53 %	34,09 %
NL	Antal kontroller	2362	2138	1949	2750	7340
	% ikkeoverensst.				26,65 %	14,69 %
	% risikokat. 1				57,82 %	57,16 %
PL	Antal kontroller			13505	15840	39057
	% ikkeoverensst.				11,14 %	2,96 %
	% risikokat. 1				27,19 %	15,52 %
PT	Antal kontroller	67	192	171	235	137
	% ikkeoverensst.				76,17 %	73,72 %
	% risikokat. 1				#N/A	42,50 %
RO	Antal kontroller				2914	4517
	% ikkeoverensst.				9,37 %	5,58 %
	% risikokat. 1				69,60 %	64,77 %
SE	Antal kontroller	6333	5109	6375	4182	4219
	% ikkeoverensst.				29,60 %	20,27 %
	% risikokat. 1				22,08 %	24,04 %
SI	Antal kontroller	4178	3228	2179	1621	1041
	% ikkeoverensst.				17,89 %	19,50 %
	% risikokat. 1				42,76 %	39,41 %
SK	Antal kontroller			83	247	300
	% ikkeoverensst.				0,00 %	0,67 %
	% risikokat. 1				#N/A	0,00 %
UK	Antal kontroller	6124	4863	5762	4851	8221
	% ikkeoverensst.				13,69 %	30,76 %
	% risikokat. 1				19,13 %	30,01 %
EU	Antal kontroller				244710	285466
	% ikkeoverensst.				12,11 %	14,44 %
	% risikokat. 1				40,57 %	41,06 %
NO	Antal kontroller				632	417
	% ikkeoverensst.				34,65 %	34,53 %
	% risikokat. 1				21,27 %	15,97 %

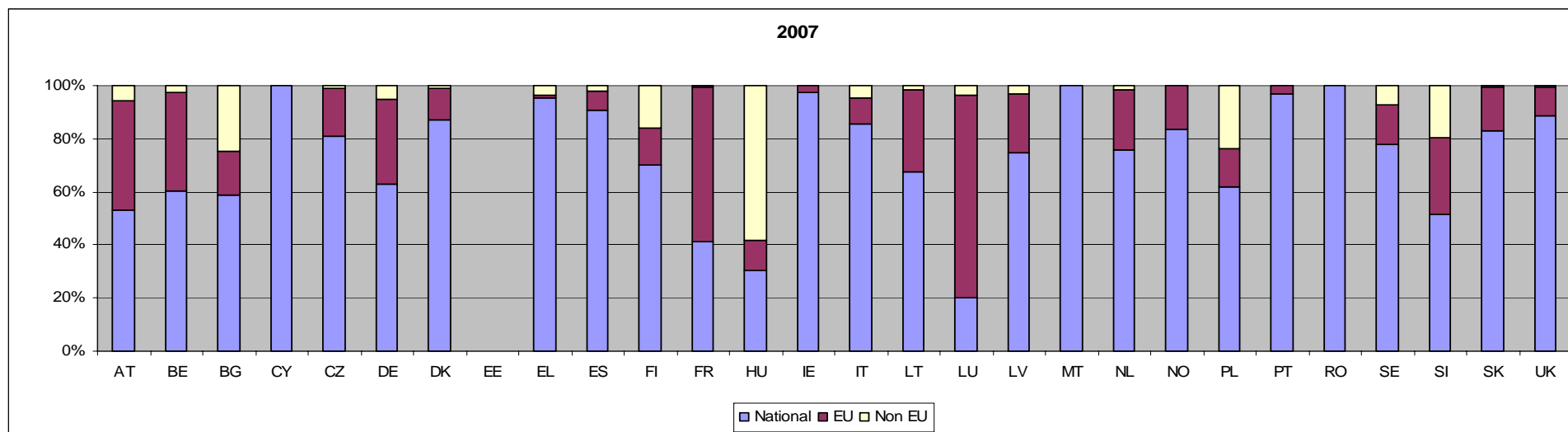
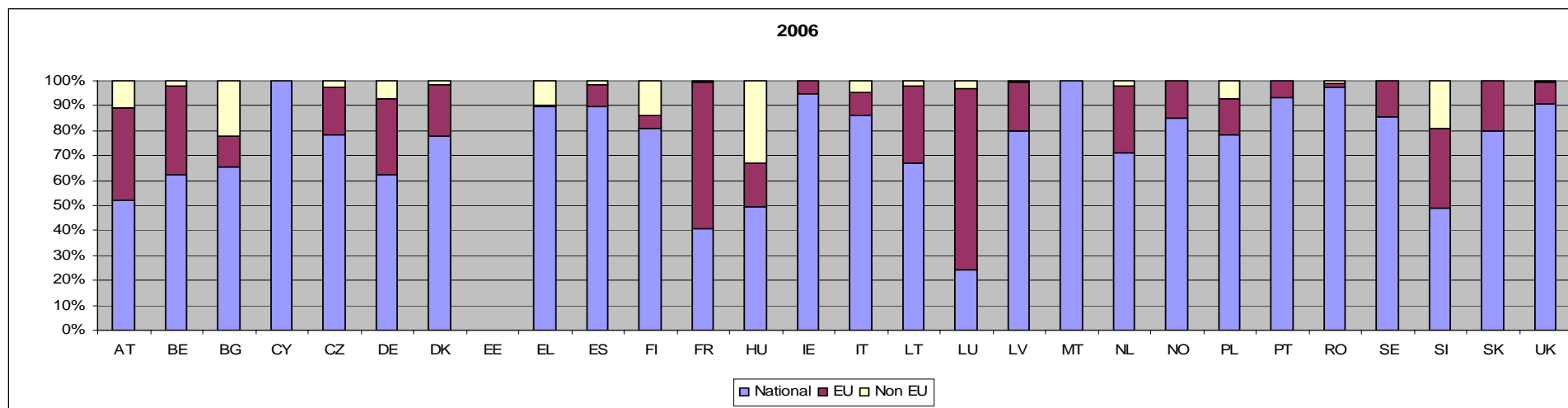
Bilag II – Kontrollhyppighed pr. mio. ton/km

Der findes yderligere oplysninger om dette diagram i rapportens afsnit 7.1.



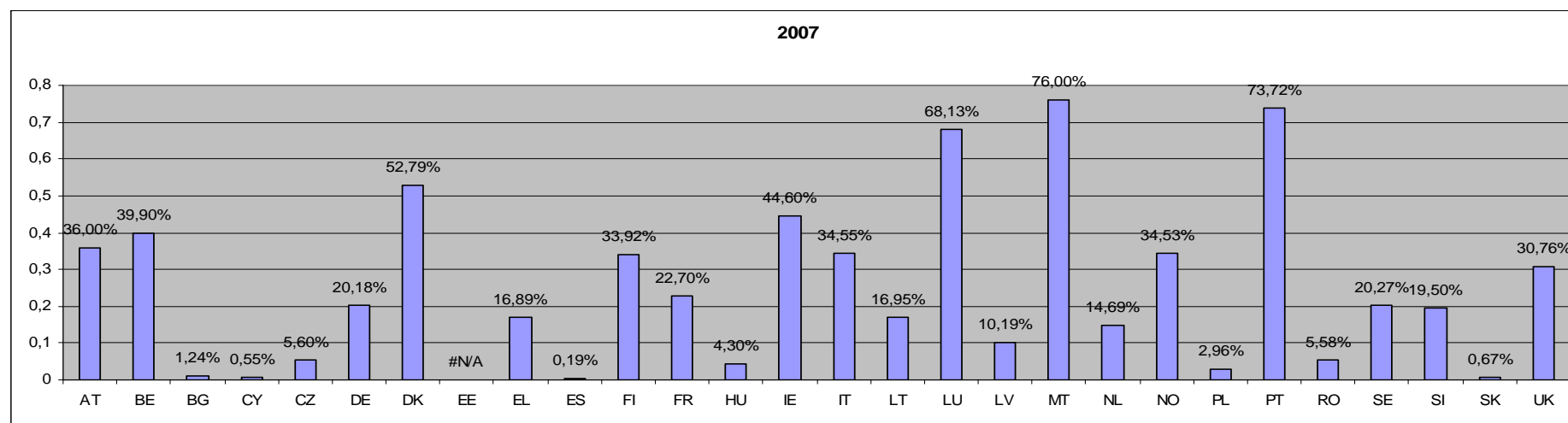
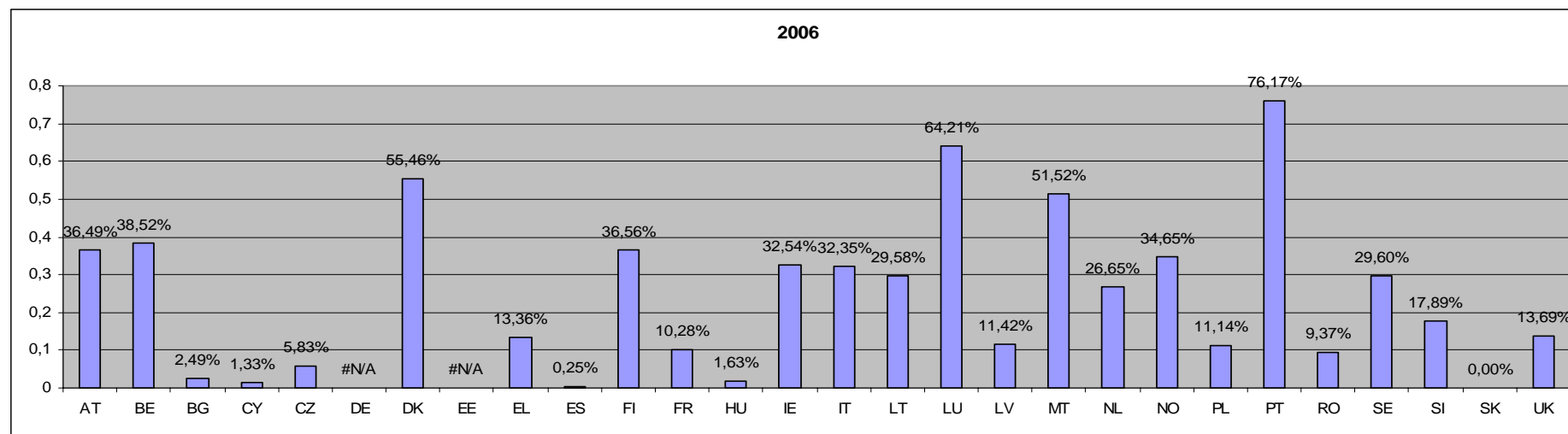
Bilag III – Opdeling af kontroller efter oprindelsessted

Der findes yderligere oplysninger om dette diagram i rapportens afsnit 7.2.



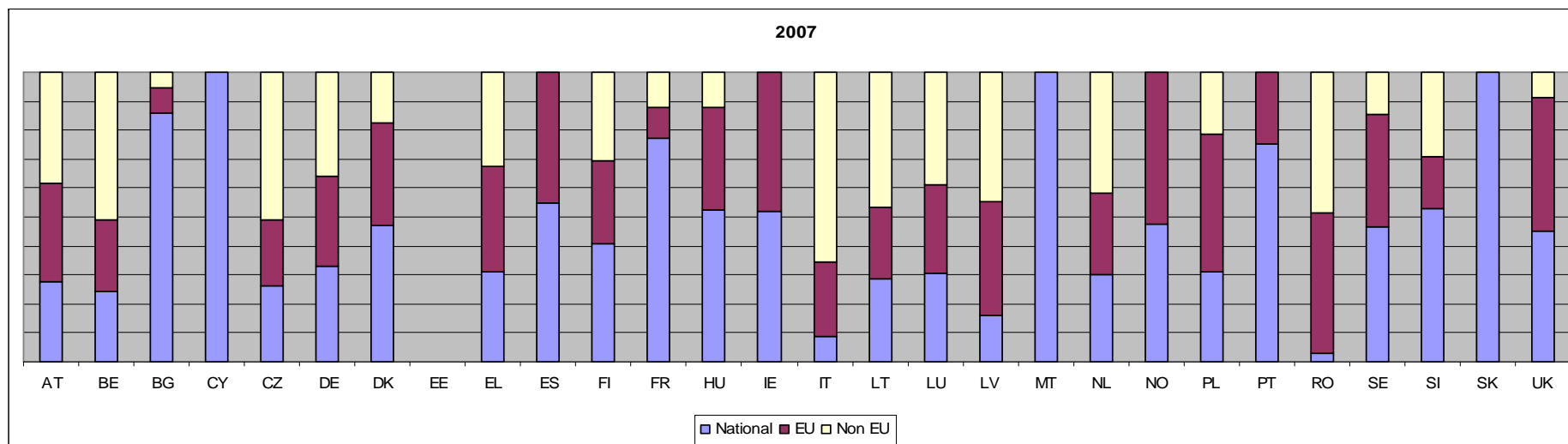
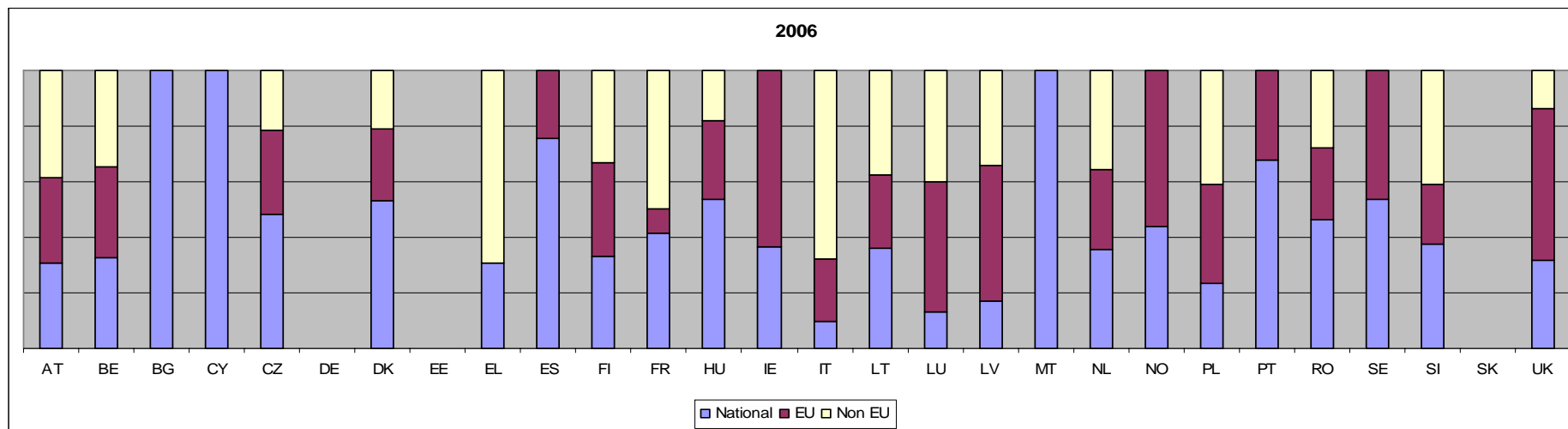
Bilag IV – Andel af transportenheder, som ikke er i overensstemmelse med ADR

Der findes yderligere oplysninger om dette diagram i rapportens afsnit 7.3.



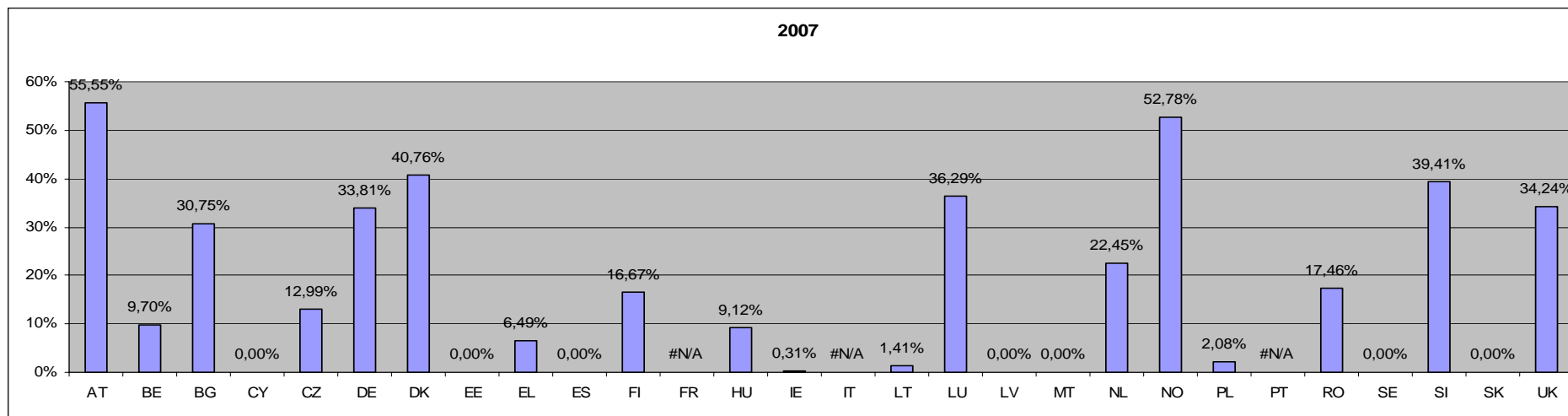
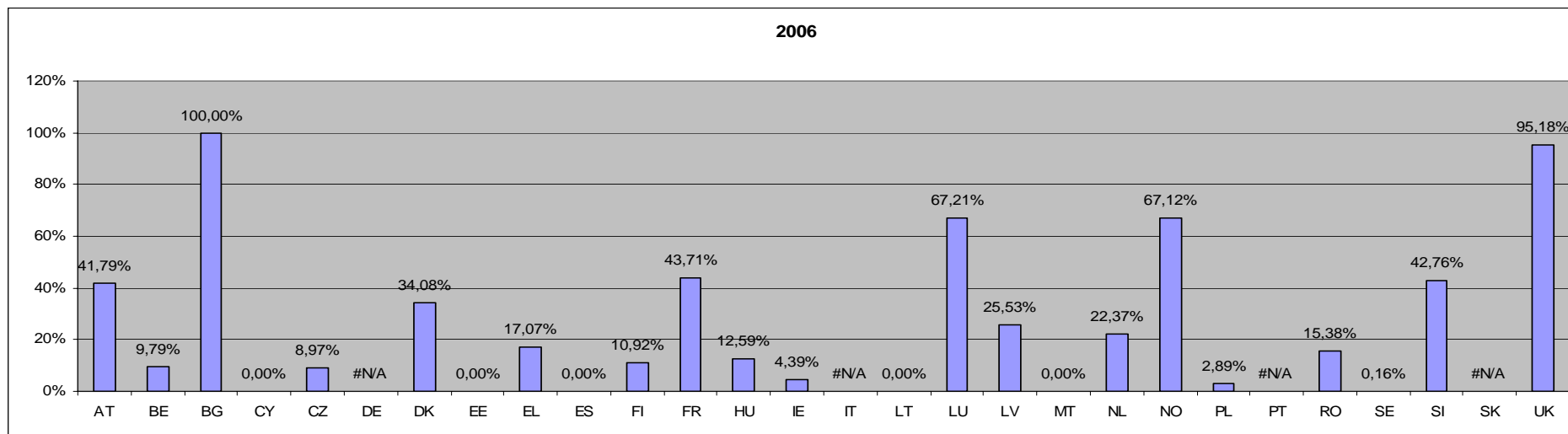
Bilag V – Opdeling af transportenheder, som ikke er i overensstemmelse med ADR, efter oprindelsessted

Der findes yderligere oplysninger om dette diagram i rapportens afsnit 7.4.



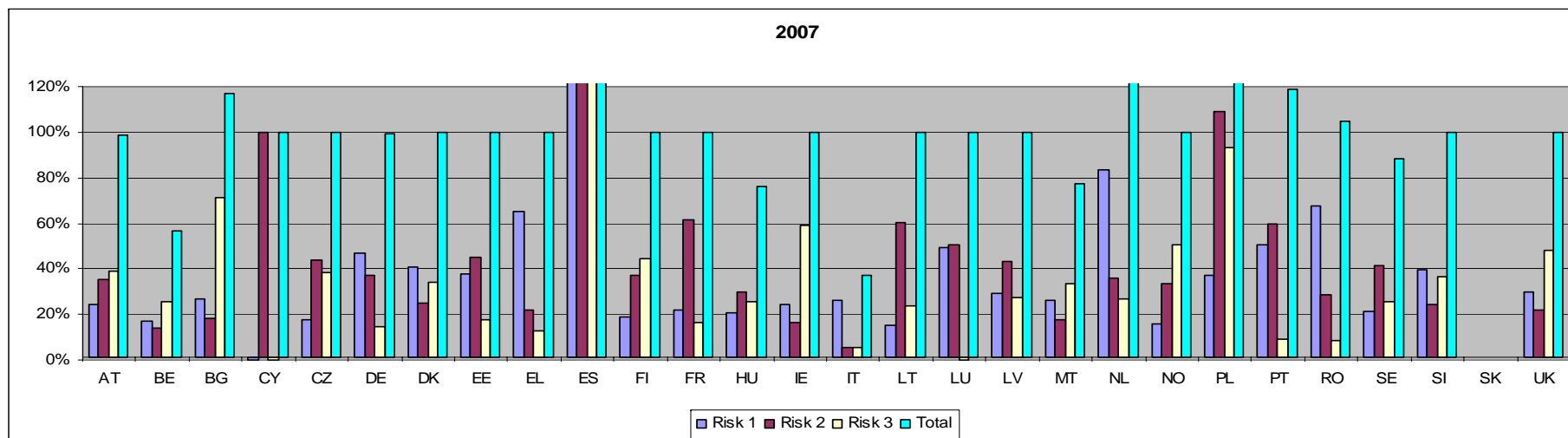
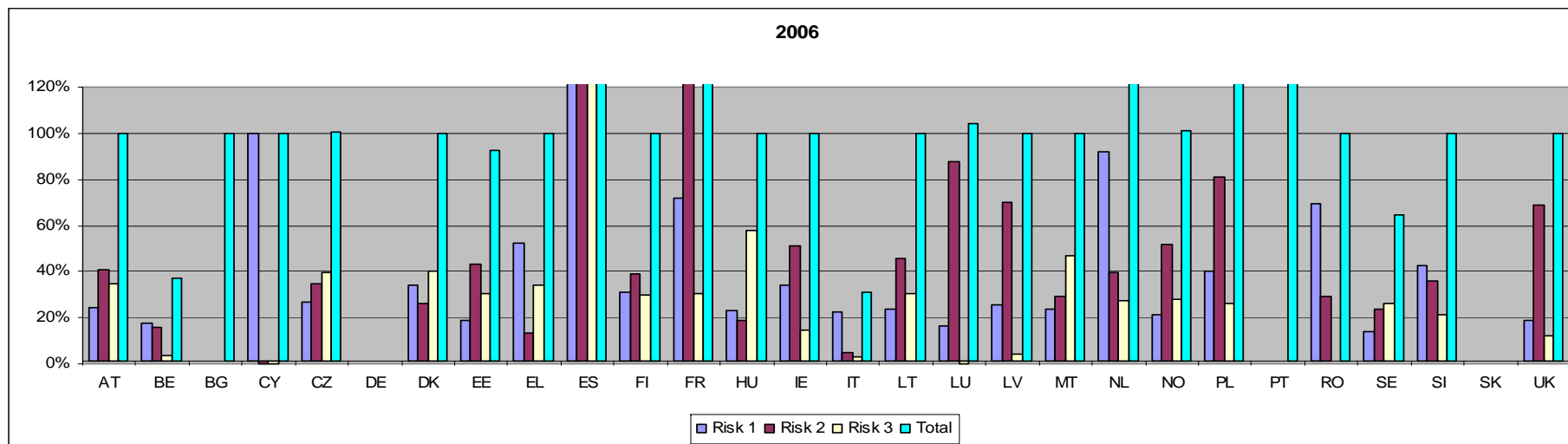
Bilag VI – Hyppighed for immobilisering af transportenheder, som ikke er i overensstemmelse med ADR

Der findes yderligere oplysninger om dette diagram i rapportens afsnit 7.5.



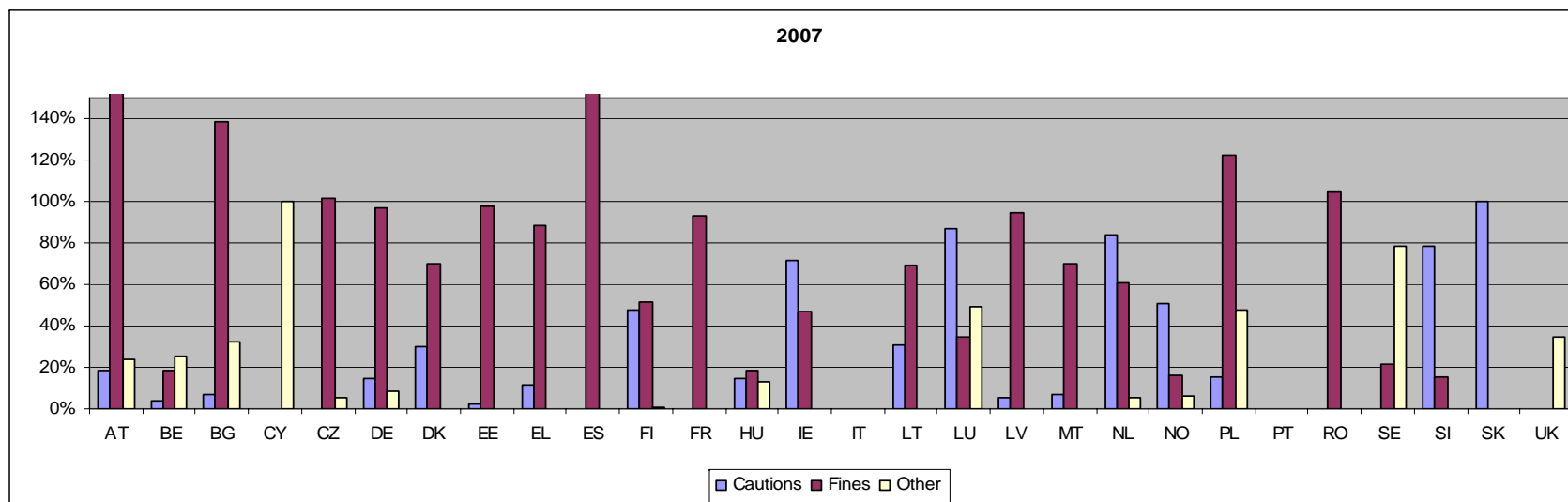
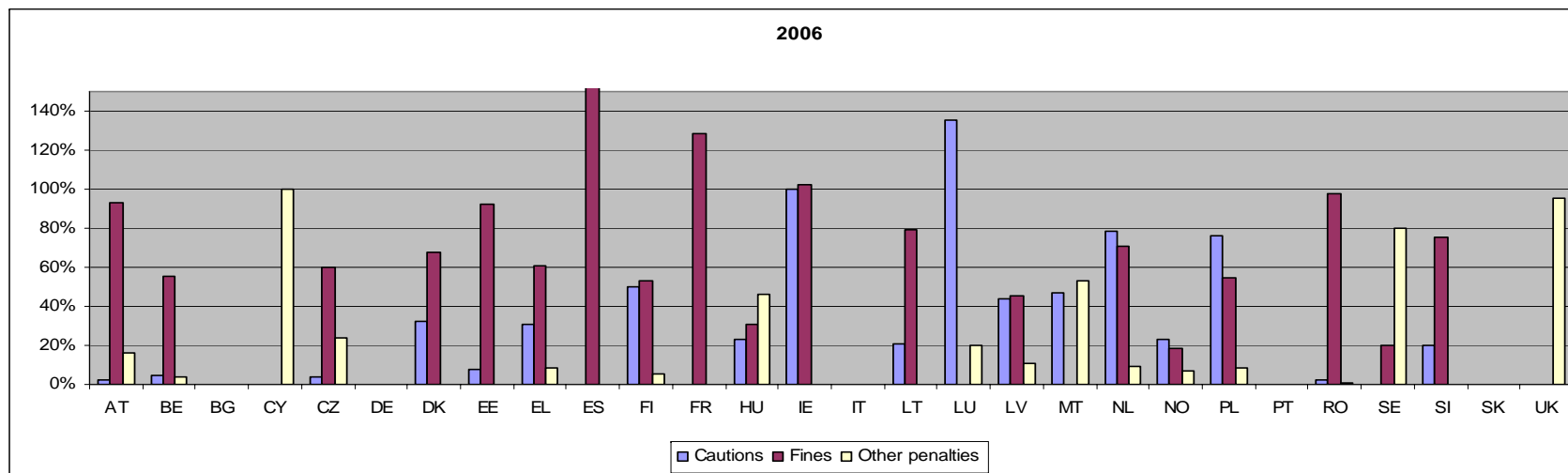
Bilag VII – Opdeling efter risikokategori

Der findes yderligere oplysninger om dette diagram i rapportens afsnit 7.6.



Bilag VIII – Sanktionstyper pr. transportenhed, som ikke er i overensstemmelse med ADR

Der findes yderligere oplysninger om dette diagram i rapportens afsnit 7.7.



Bilag IX – Årlig transport af farligt gods ad vej i mio. ton/km

Der findes yderligere oplysninger om denne tabel i rapportens afsnit 5.

MS/år	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
AT	960	924	1064	985	1132	940	972	1122	1054	1178
BE	2768	3545	4177	3779	2623	2284	2473	2203	2191	1904
BG	:	:	:	:	:	:	:	438	491	694
CY	:	:	:	134	118	159	221	166	224	181
CZ	:	2905	2117	1905	2172	1498	1814	1875	1376	1140
DE	12261	12782	13437	12034	12777	13524	13158	13717	12834	13616
DK	887	853	827	998	780	901	693	933	620	1256
EE	:	:	:	:	25	24	286	193	276	189
EL	:	:	:	:	2040	3875	1975	3085	2228	3144
ES	8998	10690	10300	12036	12185	12669	12474	12700	12671	12605
FI	1946	2077	2427	2253	2401	1818	2165	2317	1847	1574
FR	8328	7607	8132	8471	8797	8701	8825	9456	9755	9441
HU	:	:	:	:	:	:	:	1099	1217	1348
IE	597	954	1139	1094	1414	1468	1403	1340	1291	1351
IT	10875	10894	11086	10523	10131	9935	11406	10777	11392	:
LT	:	:	:	:	1173	1151	383	461	461	384
LU	200	189	245	337	327	344	444	445	468	364
LV	:	:	:	117	153	97	159	154	162	185
MT								28	28	
NL	950	848	2123	1680	1664	2021	2203	2390	2098	2554
PL	:	:	:	:	:	3651	3649	3267	4708	5380
PT	1571	1276	1775	1730	1900	2066	1984	2046	1979	1846
RO	:	:	:	:	:	:	:	2559	2057	1782
SE	:	1779	1623	2009	1778	1450	1634	1743	1409	1265
SI	:	:	542	407	418	477	620	571	631	662
SK	:	:	:	:	406	431	366	517	562	281
UK	10790	11654	10655	10178	9899	7983	8766	7590	7808	:
NO	1085	1139	828	908	1120	886	944	931	1454	1018