



Bruxelles, den 19.3.2025
COM(2025) 114 final

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

I overensstemmelse med Rådets direktiv 95/50/EF¹, vedtaget den 6. oktober 1995, som nu erstattet og kodificeret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/1999², skal medlemsstaterne sikre, at en repræsentativ del af transporten af farligt gods ad vej underkastes særlig kontrol. Denne kontrol skal være i overensstemmelse med de relevante love og bestemmelser, og medlemsstaterne skal anvende tjeklisten i bilag I og risikokategorierne i bilag II på potentielle overtrædelser.

I henhold til direktiv 95/50/EF skal hver enkelt medlemsstat indsende en rapport til Kommissionen om anvendelsen af direktivet for hvert kalenderår senest 12 måneder efter det pågældende års udløb. Det kræves også, at Kommissionen mindst hvert tredje år sender Europa-Parlamentet og Rådet en beretning om medlemsstaternes anvendelse af dette direktiv. Disse krav er gengivet i artikel 9 i direktiv (EU) 2022/1999. Med Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse (EU) 2024/1254³ indarbejdedes også visse ændringer vedrørende rapporternes indhold og hyppighed i direktiv (EU) 2022/1999. Disse ændringer finder anvendelse på kontroller, der er foretaget fra den 1. januar 2024 og fremefter, hvilket betyder, at de ikke finder anvendelse på den periode, der er omfattet af denne beretning.

Kommissionens beretning om anvendelsen af direktiv 95/50/EF er baseret på de årlige rapporter modtaget fra medlemsstaterne. Denne ottende beretning dækker perioden 2018-2020. Tidligere beretninger blev indsendt for følgende perioder: Den første beretning blev indsendt for 1997-1998, den anden beretning for 1999-2002, den tredje beretning for 2003-2005, den fjerde beretning for 2006-2007, den femte beretning for 2008-2011, den sjette beretning for 2012-2014 og den syvende beretning for 2015-2017.

Indtil den 30. juni 2009 var betingelserne for sikker transport af farligt gods ad vej fastsat i Rådets direktiv 94/55/EF som ændret. Den 1. juli 2009 blev nævnte direktiv ophævet og erstattet af direktiv 2008/68/EF som ændret.

Med udgangspunkt i de rammer, der er fastlagt i direktiv 94/55/EF, anvender direktiv 2008/68/EF fortsat de samme tekniske og administrative bestemmelser som dem, der er knyttet som bilag til konventionen om international transport af farligt gods ad vej ("ADR"),⁴ hvilket gør dem obligatoriske for national og international transport inden for EU. Da ADR ikke indeholder bestemmelser om håndhævelse, blev der fastsat specifikke håndhævelsesbestemmelser i direktiv 95/50/EF.

Direktiv 95/50/EF indeholder en harmoniseret tjekliste, som medlemsstaterne skal anvende til kontrol af transport af farligt gods ad vej, samt retningslinjer for klassificering af overtrædelser. I 2004 blev bilagene til direktivet ændret, og klassificeringssystemet for

¹ Rådets direktiv 95/50/EF af 6. oktober 1995 om indførelse af ensartede kontrolprocedurer i forbindelse med transport af farligt gods ad vej (EFT L 249 af 17.10.1995, s. 35, som ændret).

² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/1999 af 19. oktober 2022 om indførelse af ensartede kontrolprocedurer i forbindelse med transport af farligt gods ad vej (kodifikation) (EUT L 274 af 24.10.2022, s. 1, som ændret).

³ Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse (EU) 2024/1254 af 24. april 2024 om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/12/EF, 2009/33/EF og (EU) 2022/1999 samt Rådets direktiv 96/67/EF for så vidt angår visse rapporteringskrav inden for vejtransport og luftfart (EUT L, 30.4.2024, s. 1).

⁴ [ADR 2023: Den europæiske konvention om international transport af farligt gods ad vej | UNECE.](#)

overtrædelser blev ændret til at omfatte tre risikokategorier. Det nye system har været i kraft siden 2005.

Den ensartede kontrol, der kræves i henhold til direktivet, finder anvendelse på al transport af farligt gods ad vej, herunder inden for en medlemsstat eller ind i en medlemsstat fra et ikke-EU-land, uanset den transporterende enheds oprindelsesland eller registreringsland. Direktivet har til formål at sikre, at kontrollen er tilfældig og dækker en stor del af vejnettet.

Som en forebyggende foranstaltning, eller når overtrædelser, der udgør en sikkerhedsrisiko, registreres på vejene, kan der også foretages kontrol hos virksomhederne. Direktiv 95/50/EF fastsætter imidlertid ikke et rapporteringskrav for sådanne kontroller.

2. RAPPORTER FRA EU-MEDLEMSSTATERNE, NORGE OG SCHWEIZ

Medlemsstaterne anmodes om at anvende risikokategorierne i bilag II til direktiv 95/50/EF og indsende deres rapporter i det format, der er angivet i bilag III til direktivet. Norge og Schweiz indsender også årlige rapporter og har anmodet om at blive medtaget i Kommissionens beretning til Europa-Parlamentet og Rådet.

Hidtil har de fleste medlemsstater, Norge og Schweiz indsendt deres rapporter til tiden. Der har imidlertid været forsinkelser med nogle rapporter på grund af nationale administrative procedurer for indsamling, analyse og fremsendelse af oplysninger til Kommissionen, navnlig når sådanne procedurer involverer flere offentlige myndigheder. Selv om situationen kortvarigt blev forbedret i 2018, blev disse fremskridt ikke opretholdt i de efterfølgende år, hvilket fik Kommissionen til at understrege behovet for, at medlemsstaterne i højere grad følger rapporteringsformatet og forbedrer konsistensen af de data, de leverer.

Kommissionen modtog rapporter fra alle medlemsstater for hele rapporteringsperioden med undtagelse af Det Forenede Kongerige i 2020 som følge af dets udtræden af EU. En anden faktor, der skal tages i betragtning ved analysen af dataene for 2020, er covid-19-pandemien, som havde en betydelig indvirkning på forsendelserne og dermed på dataene.

Med hensyn til datakvalitet er det vigtigt at påpege, at oplysningerne ikke altid blev modtaget i det korrekte format. Nærmere bestemt blev nogle rapporter ikke udfyldt korrekt eller fuldt ud, hvilket førte til mangler og uregelmæssige data i tabellerne i denne beretning. Sådanne tilfælde vises ved "#N/A" (ikke relevant). En sammenfatning af medlemsstaternes bidrag findes i bilagene til denne beretning.

I Kommissionens tidligere beretninger blev der afsløret systematiske uoverensstemmelser i medlemsstaternes statistiske rapporter. I betragtning af betydningen af ensartet rapportering for kvaliteten, sammenligneligheden og pålideligheden af Kommissionens beretninger, fremsatte Kommissionen en henstilling⁵ i 2011 for at forbedre kvaliteten af de nationale rapporter. Siden henstillingen blev offentliggjort, er der sket betydelige forbedringer, og der er kun konstateret lejlighedsvis og mindre uoverensstemmelser.

⁵ Kommissionens henstilling af 21.2.2011 om rapportering af kontrol vedrørende transport af farligt gods ad vej, K(2011) 909 endelig.

Nogle af disse uoverensstemmelser vedrører antallet af overtrædelser efter risikokategori. I punkt 1.4 i bilaget til Kommissionens henstilling understreges det, at det kun er den alvorligste overtrædelse, der skal indberettes, hvis der konstateres flere overtrædelser. Det samlede antal overtrædelser opdelt på risikokategori skal således være lig med antallet af transportenheder, som ikke overholder forskrifterne.

Da princippet om kun at indberette den alvorligste overtrædelse pr. transportenhed imidlertid endnu ikke anvendes konsekvent af alle medlemsstater, er der fortsat tilfælde, hvor der blev indberettet flere overtrædelser for en enkelt enhed.

Et andet vigtigt spørgsmål, der blev rejst i henstillingen, var iværksættelsen af sanktioner, når der ved en vejkontrol konstateres en overtrædelse. På grund af forskelle i retlige og administrative ordninger har nogle medlemsstater ikke været i stand til at spore udfaldet af retssager, der er anlagt, efter at kontrollen afslørede en formodet overtrædelse. For at løse dette problem blev der i henstillingen foreslået en fælles tilgang til brug for alle medlemsstater, nemlig at registrere den afgørelse, som den håndhævende embedsmand har truffet efter kontrollen på stedet. Frankrig var imidlertid ikke i stand til at indberette sådanne data for hele perioden, Cypern for 2019 og 2020 og Litauen for 2020.

3. DATABEREGNINGSMETODE

Medlemsstaterne blev tidligere anmodet om, hvor det var muligt, at anslå den samlede årlige transportmængde af farligt gods på deres område og angive dette skøn i ton eller tonkilometer. Dette krav blev fjernet ved afgørelse (EU) 2024/1254 for rapporter indgivet fra 2026. Det finder dog anvendelse på den periode, der er omfattet af denne beretning.

Da datatilgængeligheden varierer mellem medlemsstaterne, er den samlede mængde transport af farligt gods, der indberettes i dette dokument, baseret på data fra Eurostat. Disse data blev anvendt til at anslå kontrolhyppigheden i forhold til den samlede transportmængde, selv om der ikke kræves et minimumsantal kontroller (hverken i absolutte tal eller i procent) i direktiv 95/50/EF.

Det er vigtigt at bemærke, at Eurostat ikke havde statistikker for Malta, som blev indrømmet en undtagelse i henhold til forordning (EU) nr. 70/2012. Det samlede omfang af transport af farligt gods i Malta anslås derfor på grundlag af data fra de relevante maltesiske myndigheder. Statistikkerne fra Eurostat findes i bilag IX til denne beretning.

4. OVERSIGT OVER UDFØRTE KONTROLLER OG DERES RESULTATER

Bilag I indeholder en oversigt over de kontroller, som medlemsstaterne har udført, herunder andelen af transportenheder, der ikke lever op til forskrifterne, og overtrædelser, der henføres til risikokategori I. Denne risikokategori omfatter de alvorligste overtrædelser, der udgør en høj risiko for død, alvorlig personskade eller betydelig miljøskade, hvis de ikke afhjælpes omgående. Tilbageholdelse af køretøjet er ofte nødvendig for at mindske disse risici. Tabellen suppleres også med gennemsnit for EU og data for Norge og Schweiz.

Den betydelige mængde data, der blev indsamlet, gjorde det muligt at foretage både en detaljeret og en aggregeret analyse. Dataene resulterede i vigtige indsigter, som er beskrevet nedenfor.

- Der var uoverensstemmelser mellem dataene om antallet af kontrollerede transportenheder og antallet af transportenheder, der ikke overholdt ADR. Bulgarien, Grækenland og Rumænien indberettede en forekomst af manglende overholdelse på under 5 % for 2018-2020. Mere specifikt indberettede Grækenland en forekomst af manglende overholdelse på 0,10 % i 2018 (baseret på 25 773 kontroller) og 0,04 % i 2019 (baseret på 27 690 kontroller). I mellemtiden indberettede Cypern ingen tilfælde af manglende overholdelse i 2019 og 2020.
- Estland, Spanien, Italien, Cypern, Letland og Portugal indberettede ikke nogen tilbageholdelser i den treårsperiode, der er omfattet af denne beretning. Dette kan skyldes, at de håndhævende myndigheder i nogle lande ikke har beføjelse til at tilbageholde køretøjer. I Grækenland og Maltas tilfælde var der kun én tilbageholdelse i rapporteringsperioden, mens der i Slovakiet var to.
- Ifølge dataene blev der ikke registreret nogen overtrædelser på Cypern i 2019 eller 2020. Desuden blev der ikke registreret overtrædelser i risikokategori I i Luxembourg i 2020, selv om landet indberettede tilbageholdelser for det pågældende år.

Rapporternes nøjagtighed kan let påvirkes af overtrædelser i risikokategori I, som kan være underindberettede, hvis der registreres mere end én overtrædelse pr. transportenhed.

I 2018 blev der konstateret uoverensstemmelser i de data, der blev indberettet af flere medlemsstater, idet nogle (Belgien, Danmark, Tyskland, Italien, Slovakiet og Sverige) indberettede færre samlede overtrædelser end transportenheder, der ikke overholdt forskrifterne, mens andre (Litauen, Luxembourg, Portugal, Rumænien, Det Forenede Kongerige og Schweiz) indberettede flere samlede overtrædelser. Dette fortsatte i 2019 og 2020, hvor flere lande (Belgien, Bulgarien, Tjekkiet, Danmark, Estland, Irland, Ungarn og Finland) udviste også uoverensstemmelser. I løbet af den treårige periode oversteg det samlede antal indberettede overtrædelser på EU-plan konsekvent antallet af transportenheder, der ikke overholdt forskrifterne. Der var også tilfælde, hvor de håndhævende myndigheder kun indberettede antallet af konstaterede overtrædelser, men ikke gav yderligere oplysninger om disse overtrædelser eller om de pålagte sanktioner.

5. SAMMENLIGNING AF DATA⁶

Det samlede antal kontroller, der blev udført i EU, Norge og Schweiz i den periode, der er omfattet af denne beretning, varierede fra år til år, fra 144 702 i 2018 til 148 804 i 2019 til 99 614 i 2020. Det er værd at påpege, at det klare fald i det samlede antal kontroller i 2020 kan tilskrives manglen på data fra Det Forenede Kongerige og covid-19-pandemiens indvirkning på vejtransporten.

Da tallene for 2020 blev påvirket af covid-19-pandemien og Brexit, anses 2019 og 2017 for at være mere relevante med henblik på at udpege realistiske tendenser. På dette grundlag var der forskellige nationale tendenser, idet 11 medlemsstater oplevede en stigning i det samlede antal kontroller i perioden, og 16 oplevede et fald. Belgien, Italien og Portugal oplevede en stigning på over 80 %, mens Irland, Grækenland og Slovakiet oplevede en stigning på over 25 %.

⁶ Da tallene er afrundet til nærmeste hele tal eller til to decimaler, udgør de måske ikke i alle tilfælde 100 %, men kan variere fra 99 % til 101 %.

Hvad angår reduktioner i antallet af udførte kontroller, blev de største reduktioner konstateret i Bulgarien, Spanien, Kroatien, Cypern, Litauen og Luxembourg.

Med hensyn til det absolutte antal kontroller i EU registrerede Tyskland den højeste andel i 2018 (27,77 %) efterfulgt af Grækenland (18,11 %) og Polen (9,76 %). Den samme rangorden blev observeret i 2019 med 25,61 % af EU's kontroller udført af Tyskland, 18,93 % af Grækenland og 9,44 % af Polen. I 2020 registrerede Tyskland igen den højeste andel (31,26 %) efterfulgt af Polen (11,38 %) og Østrig (8,36 %).

5.1. Kontrolhyppighed

I bilag II gives et overblik over hyppigheden af vejkontrol i medlemsstaterne mellem 2018 og 2020. Hyppigheden beregnes som antallet af kontroller pr. mio. ton/km farligt gods, der er blevet transporteret i de enkelte medlemsstater. I 2018 var den gennemsnitlige kontrolhyppighed i EU på 1,81 pr. mio. ton/km. I 2019 steg den til 1,83, mens den i 2020 faldt til 1,36.

I 2018 var den højeste kontrolhyppighed i Grækenland (21,88 pr. mio. ton/km), efterfulgt af Slovakiet (11,74) og Østrig (11,38). Dette var også tilfældet i 2019, hvor Grækenland (24,57), Slovakiet (11,74) og Østrig (10,43) igen lå højest. De samme medlemsstater var også blandt de tre bedste i 2020, om end i en anden rækkefølge. I det pågældende år foretog Østrig kontrol med den højeste hyppighed (8,92), efterfulgt af Slovakiet (8,67) og Grækenland (7,19).

Til beregning af kontrolhyppigheden blev der anvendt data fra Eurostat om den årlige transport af farligt gods ad vej – vist i bilag IX.

5.2. Opdeling af kontroller efter oprindelsessted

I bilag III til denne beretning opdeles kontrollerne efter transportenhedens oprindelsessted. Denne indikator påvirkes ikke kun af de håndhævende myndigheders afgørelser, men også af medlemsstatens geografiske situation. For eksempel vil øer med begrænset international vejtransit ofte rapportere om nulkontrol af transportenheder uden for EU, som det var tilfældet i Malta og Cypern i 2018-2020. Portugal på det europæiske fastland rapporterede også om nulkontrol af transportenheder fra lande uden for EU i samme periode.

Samlet set var andelen af transportenheder, der var registreret i kontrollandet, 66 % i 2018, 68 % i 2019 og 61 % i 2020, mens andelen af kontrollerede transportenheder, der var registreret i andre EU-lande, var 29 % i 2018, 28 % i 2019 og 33 % i 2020. Navnlig var andelen af kontroller af transportenheder, der var registreret uden for EU, fortsat relativt lav, nemlig 5 % i 2018, 4 % i 2019 og 6 % i 2020, undtagen i Schweiz, hvor kontroller af køretøjer fra lande uden for EU tegnede sig for 60 % i 2018, 54 % i 2019 og 53 % i 2020.

5.3. Andel af transportenheder, der ikke overholder forskrifterne

Bilag IV viser andelen af kontrollerede transportenheder, for hvilke der er konstateret mindst én overtrædelse. Andelen af enheder, der ikke overholdt forskrifterne, som andel af det samlede antal kontroller faldt fra 19,61 % i 2018 til 17,9 % i 2019, før den steg til 21,62 % i 2020.

Bulgarien, Grækenland og Rumænien registrerede de laveste andele af enheder, der ikke overholdt forskrifterne, med mindre end 5 % hvert år. Navnlig indberettede Cypren 0 % overtrædelser i 2019 og 2020. Derimod registrerede Norge, Portugal og Spanien de højeste andele, idet der hvert år blev indberettet mere end 40 % enheder, der ikke overholdt forskrifterne. Dette kan skyldes de forskellige myndigheders målretningsprocedurer, dvs. hvordan de vælger, hvilke køretøjer der skal kontrolleres.

5.4. Opdeling af transportenheder, der ikke overholder forskrifterne, efter oprindelsessted

Graferne i bilag V viser fordelingen af transportenheder, der ikke overholdt forskrifterne, efter oprindelsessted. Som anført i punkt 5.2 har medlemsstatens geografiske beliggenhed en betydelig indvirkning på denne indikator.

Langt størstedelen af de transportenheder, der ikke overholdt forskrifterne, var nationale enheder, som tegnede sig for 60 % i 2018, 61 % i 2019 og 58 % i 2020. Andelen af enheder, der ikke overholdt forskrifterne, og som kom fra andre EU-lande, forblev forholdsvis stabil i samme periode med 35 % i 2018, 35 % i 2019 og 36 % i 2020. Andelen af transportenheder, der ikke overholdt forskrifterne, fra lande uden for EU var 5 % i 2018, 4 % i 2019 og 6 % i 2020. I Schweiz tegnede køretøjer, der viste sig ikke at overholde forskrifterne, og som var indregistreret i lande uden for EU, sig derimod for 69 % af alle køretøjer, der ikke overholdt forskrifterne, i 2018, 55 % i 2019 og 62 % i 2020, hvilket svarer til opdelingen af kontroller efter oprindelsessted som anført i punkt 5.2.

5.5. Andel af tilbageholdte transportenheder

Diagrammet i bilag VI viser andelen af køretøjer, der er fundet at have begået en overtrædelse, og som er blevet tilbageholdt. Tilbageholdelse anvendes til at standse et køretøj, hvis en overtrædelse af risikokategori I kræver, at det enten bringes i overensstemmelse med ADR, eller at dets last overføres til et køretøj, der overholder forskrifterne.

Tilbageholdelsesgraden for 2018-2020 steg støt i EU i løbet af den treårige periode, idet 24,54 % af køretøjerne blev tilbageholdt i 2018, 28,33 % i 2019 og 29,47 % i 2020. De lande, der havde de højeste tilbageholdelsesgrader i hele perioden, var Bulgarien, Danmark, Nederlandene og Norge, hvor tilbageholdelsesgraderne oversteg 50 %. Omvendt registrerede Estland, Spanien, Italien, Cypren, Letland og Portugal ingen tilbageholdelser i hele perioden.

5.6. Opdeling efter risikokategori

Diagrammerne i bilag VII viser fordelingen af overtrædelser efter alvorsgrad.

Det er vigtigt at påpege, at kun den højeste risikokategori, der konstateres under en kontrol, bør indberettes. De fleste medlemsstater indberettede mindst én overtrædelseskategori pr. kontrolleret transportenhed. Bemærkelsesværdigt nok indberettede Cypren imidlertid ingen overtrædelser under nogen risikokategori i 2019 og 2020.

I 2018 faldt 37 % af de konstaterede overtrædelser i EU ind under risikokategori I, 41 % faldt ind under kategori II, og 22 % faldt ind under kategori III. Det følgende år, 2019, skete der et lille skift, idet 36 % faldt ind under kategori I, 39 % faldt ind under kategori II, og 25 % faldt

ind under kategori III. Endelig, i 2020, faldt 38 % ind under kategori I, 38 % faldt ind under kategori II, og 24 % faldt ind under kategori III.

For at skabe større klarhed defineres de risikokategorier, der er fastsat i direktiv (EU) 2022/1999, nedenfor.

Risikokategori I vedrører overtrædelser af ADR-forskrifter, som indebærer høj risiko for dødsfald, alvorlig personskade eller omfattende miljøskader. Sådanne overtrædelser vil normalt medføre en umiddelbar korrigerende foranstaltning, f.eks. tilbageholdelse af køretøjet.

Risikokategori II vedrører overtrædelser af ADR-forskrifter, der indebærer risiko for personskade eller miljøskader. Sådanne overtrædelser vil normalt medføre en korrigerende foranstaltning, f.eks. afhjælpning på stedet, hvis det er muligt og hensigtsmæssigt, ellers senest ved afslutning af den igangværende forsendelse.

Risikokategori III vedrører overtrædelser af ADR-forskrifter, der indebærer lav risiko for personskade eller miljøskader, og sådanne overtrædelser kræver ikke en korrigerende foranstaltning på stedet, men kan afhjælpes senere hjemme hos transportfirmaet.

5.7. Sanktionstyper

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

Forud for Kommissionens henstilling, jf. punkt 2, var der betydelige udfordringer, der hindrede indsamlingen af disse oplysninger. Siden henstillingen blev offentliggjort, er situationen blevet væsentligt forbedret, og de fleste medlemsstater har formået at indberette statistikker om sanktioner for 2018-2020. De eneste medlemsstater, der ikke var i stand til at fremlægge fuldstændige data, var Frankrig for hele perioden, Cypern for 2019 og 2020 og Litauen for 2020.

Dataene om EU-inspektioner afslørede følgende tendenser: I 2018 var der 24 411 bøder, 3 166 advarsler og 4 479 andre sanktioner, herunder strafferetlige og administrative procedurer. Opdelt efter sanktionstype viste dataene, at der i 76 % af sagerne blev pålagt bøder, i 10 % blev der udstedt advarsler, og i 14 % blev der anvendt andre sanktioner. Denne fordeling var forholdsvis konstant fra år til år, idet 73 % af sagerne resulterede i bøder, 11 % i advarsler og 16 % i andre sanktioner i 2019, og 74 % i bøder, 10 % i advarsler og 16 % i andre sanktioner i 2020.

6. KONKLUSIONER

De nationale rapporter fra 2015 til 2019 viser klart en generel opadgående tendens i antallet af kontroller, med et lille fald i 2016 og 2018. Nærmere bestemt var der 136 966 kontroller i 2015, 133 360 i 2016, 144 056 i 2017, 142 316 i 2018 og 146 299 i 2019. Tendensen blev brudt i 2020 med et kraftigt fald til 97 281 kontroller, hvilket faldt sammen med udbruddet af covid-19-pandemien og det første år, hvor Det Forenede Kongerige ikke fremlagde data efter brexit. Disse tal var dog stadig lavere end i 2014, hvor der blev gennemført 150 348 kontroller, og markant lavere end i 2006 (244 710 kontroller) og 2007 (285 466 kontroller), dvs. de første referenceår, for hvilke der foreligger data.

Antallet af overtrædelser forblev forholdsvis stabilt i rapporteringsperioden. I 2018 blev der konstateret eller var der mistanke om bekræftede overtrædelser i forbindelse med transport af farligt gods i én ud af fem kontroller, mens det i 2019 var én pr. 5,56 kontroller, og i 2020 én pr. 4,54 kontroller. Udtrykt i tal for de tre år, som denne beretning dækker, svarer dette til 77 311 ud af i alt 393 120 vejkontroller udført i EU, Norge og Schweiz.

Af de sager, hvor der blev konstateret overtrædelser, faldt gennemsnitligt 37 % ind under den alvorligste risikokategori. Følgelig blev 6 849 køretøjer tilbageholdt i EU i 2018, 7 419 i 2019 og 6 197 i 2020.

Det bør påpeges, at det store antal overtrædelser, som medlemsstaterne har indberettet, også kan skyldes deres anvendelse af en målrettet politik for køretøjskontrol, der har til formål at udpege og straffe de transportvirksomheder, der har begået de værste overtrædelser, med henblik på at optimere ressourcerne. Det betyder, at de fremlagte statistikker muligvis ikke er fuldt ud repræsentative for EU's marked for transport af farligt gods, som i praksis kan være langt mere sikkert, end de indberettede data antyder.

Det kan konkluderes, at alle medlemsstater i overensstemmelse med direktiv 95/50/EF og nu med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/1999 foretager kontrol af køretøjer, der transporterer farligt gods ad vej, og at de generelt indberetter dem nøjagtigt. Der er dog fortsat visse uoverensstemmelser, hvilket er grunden til, at Kommissionen fortsætter sin indsats for at sikre, at rapporteringskravene i henhold til nævnte direktiv overholdes, og at overholdelsen gradvist forbedres hvert år.

De data, der analyseres i denne beretning, viser en generel nedadgående tendens i antallet af kontroller, der udføres hvert år af medlemsstaterne, og et vedvarende problem med den måde, hvorpå disse kontroller rapporteres.

7. HENSTILLINGER

Direktiv 95/50/EF har været gennemført i medlemsstaternes lovgivning siden den 1. januar 1997. Rapporteringsordningen blev ændret i 2004 og trådte i kraft den 14. december 2005. På baggrund af visse systematiske uoverensstemmelser i rapporteringen offentliggjorde Kommissionen en henstilling i 2011.

Inkonsekvente oplysninger om det samlede antal overtrædelser, det konstante fravær af overtrædelser i risikokategori I i visse medlemsstater og varierende forekomster af manglende overholdelse på EU-plan kan skyldes manglen på en harmoniseret tilgang fra de håndhævende myndigheders side. Kommissionen vil derfor gerne tilskynde medlemsstaterne til fortsat at udveksle oplysninger og bedste praksis på dette område.

Da det er i medlemsstaternes interesse at afsløre og forebygge risici i forbindelse med transport af farligt gods, tilskynder Kommissionen til flere investeringer på området, navnlig i bedre uddannelse af de håndhævende myndigheder og i udveksling af ekspertise og bedste praksis.