



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 15.9.2005  
COM(2005) 430 final

**INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO  
SOBRE LA APLICACIÓN POR LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA DIRECTIVA  
95/50/CE DEL CONSEJO RELATIVA A PROCEDIMIENTOS UNIFORMES DE  
CONTROL DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR  
CARRETERA**

## ÍNDICE

|     |   |           |
|-----|---|-----------|
| 1.  | INTRODUCCIÓN.....   | 3         |
| 2.  | ANTECEDENTES.....   | 3         |
| 3.  | DIRECTIVA 95/50/CE.....   | 4         |
| 4.  | INFORMES DE LOS ESTADOS MIEMBROS .....  | 4         |
| 5.  | CÁLCULO DE LOS DATOS.....   | 5         |
| 6.  | NIVEL DE CONTROLES EN LOS ESTADOS MIEMBROS.....   | 5         |
| 7.  | PROPORCIÓN DE OPERACIONES DE TRANSPORTE QUE INFRINGEN LA<br>LEGISLACIÓN .....   | 6         |
| 8.  | TIPOS DE INFRACCIONES .....   | 7         |
| 9.  | TIPOS DE SANCIONES.....   | 8         |
| 10. | CONCLUSIONES .....  | 9         |
|     | <i>ANEXO I SERIE CRONOLÓGICA (1997-2002) DEL NÚMERO DE CONTROLES,<br/>INFRACCIONES Y SANCIONES REGISTRADO EN CADA ESTADO MIEMBRO.....</i>               | <i>11</i> |
|     | <i>ANEXO II RESUMEN DE LOS CONTROLES, INFRACCIONES Y SANCIONES EN LA<br/>UNIÓN EUROPEA (1999-2002) .....</i>  | <i>12</i> |
|     | <i>ANEXO III NÚMERO DE CONTROLES EN RELACIÓN CON EL TOTAL DE VIAJES<br/>EFECTUADOS POR VEHÍCULOS QUE TRANSPORTAN MERCANCÍAS PELIGROSAS<br/>(%).....</i> | <i>13</i> |
|     | <i>ANEXO IV NÚMERO DE CONTROLES Y PROPORCIÓN DE VEHÍCULOS<br/>EXTRANJEROS CONTROLADOS (1999-2002) .....</i>   | <i>14</i> |
|     | <i>ANEXO V TOTAL DE INFRACCIONES / TOTAL DE CONTROLES.....</i>  | <i>15</i> |
|     | <i>ANEXO VI INFRACCIONES POR TIPO (%).....</i>  | <i>16</i> |
|     | <i>ANEXO VII SANCIONES POR TIPO (%).....</i>  | <i>17</i> |

## 1. INTRODUCCIÓN

La Directiva 95/50/CE del Consejo relativa a procedimientos uniformes de control del transporte de mercancías peligrosas por carretera fue adoptada el 6 de octubre de 1995<sup>1</sup> y los Estados miembros debían adoptar las leyes, reglamentos y disposiciones administrativas necesarias para su cumplimiento antes del 1 de enero de 1997.

La Directiva 95/50/CE establece que cada Estado miembro dirigirá a la Comisión, para cada año natural y como más tarde doce meses después de transcurrido el mismo, un informe relativo a la aplicación de la Directiva<sup>2</sup>. La Directiva también establece que la Comisión remitirá al Parlamento Europeo y al Consejo, por lo menos cada tres años, un informe relativo a la aplicación de la Directiva por parte de los Estados miembros<sup>3</sup>.

El presente informe de la Comisión se basa en los informes enviados por los Estados miembros. Se trata del segundo informe sobre la aplicación en los Estados miembros de la Directiva 95/50/CE del Consejo y abarca el período 1999-2002. El primer informe<sup>4</sup> se refería al período 1997-1998.

La Comisión es del parecer de que el presente informe, en el que se analizan dos bienios, permite un análisis significativo y considera justificada la demora en su elaboración, ya que el primer informe hacía referencia exclusivamente a los dos primeros años de la aplicación de la Directiva. Por otra parte, habida cuenta de que la clasificación estadística (anexos de la Directiva) habrá de cambiar a partir de 2005<sup>5</sup>, el tercer informe cubrirá el último bienio al que se aplicará el tipo actual de anexos a la Directiva.

## 2. ANTECEDENTES

La Directiva 94/55/CE del Consejo, de 21 de noviembre de 1994, sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros con respecto al transporte de mercancías peligrosas por carretera<sup>6</sup>, en su versión modificada<sup>7</sup>, introdujo normas armonizadas para el transporte de mercancías peligrosas entre los Estados miembros, así como dentro de los mismos.

Desde el punto de vista de su contenido, los anexos técnicos a la Directiva 94/55/CE son idénticos a los anexos técnicos del Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera<sup>8</sup>. Por consiguiente, la Directiva 94/55/CE incorpora a la

---

<sup>1</sup> DO L 249 de 17.10.1995, p. 35, modificada en último lugar Directiva 2004/112/CE de la Comisión, de 13 de diciembre de 2004, por la que se adapta al progreso técnico la Directiva 95/50/CE del Consejo (DO L 367 de 14.12.2004, p. 23).

<sup>2</sup> Artículo 9.1

<sup>3</sup> Artículo 9.2

<sup>4</sup> COM (2000) 517 final de 6.9.2000

<sup>5</sup> Directiva 2004/112/CE de la Comisión, de 13 de diciembre de 2004, por la que se adapta al progreso técnico la Directiva 95/50/CE del Consejo (DO L 367 de 14.12.2004, p. 23).

<sup>6</sup> DO L 319 de 12.12.1994, p. 7; anexos A y B publicados en el DO L 275 de 28.10.1996.

<sup>7</sup> Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2004/111/CE de la Comisión, de 9 de diciembre de 2004, por la que se adapta por quinta vez al progreso técnico la Directiva 94/55/CE del Consejo (DO L 365 de 10.12.2004, p. 25).

<sup>8</sup> Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera, celebrado en Ginebra el 30 de septiembre de 1957 y modificado por última vez en 2005.

legislación comunitaria las disposiciones técnicas de dicho Acuerdo, que establece normas uniformes para la seguridad del transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera. El valor añadido de la Directiva radica en que también amplía estas normas para cubrir el transporte nacional, a fin de armonizar en la Comunidad las condiciones en que se transportan por carretera las mercancías peligrosas, con lo que mejora la seguridad vial a escala nacional.

El anexo A de la Directiva 94/55/CE incluye una lista de las mercancías peligrosas que pueden ser transportadas por carretera y establece normas de envasado, etiquetado y descripción de las mercancías en los documentos de transporte. El anexo B establece las normas que regulan los vehículos y las operaciones de transporte.

### 3. DIRECTIVA 95/50/CE

En el contexto de la Directiva 94/55/CE, para mejorar el nivel de seguridad del transporte de mercancías peligrosas y para garantizar un nivel suficiente de controles armonizados, el Consejo adoptó el 6 de octubre de 1995 la Directiva 95/50/CE relativa a procedimientos uniformes de control del transporte de mercancías peligrosas por carretera. Esta Directiva incluye la lista de control armonizada que utilizan los Estados miembros, así como una lista armonizada de infracciones, lo que permite realizar una comparación fiable de la aplicación en los Estados miembros.

Estos controles uniformes se refieren a todas las actividades de transporte por carretera relacionadas con mercancías peligrosas en el territorio de un Estado miembro, o que entren en él procedentes de terceros países, independientemente del país de matriculación del vehículo. La Directiva se propone garantizar que se controle, de forma aleatoria, una proporción representativa de envíos de mercancías peligrosas transportadas por carretera y se cubra una parte importante de la red vial.

Con carácter preventivo, o si se han registrado infracciones en carretera que comprometen la seguridad del transporte, se podrán realizar controles en los locales de las empresas.

### 4. INFORMES DE LOS ESTADOS MIEMBROS

No todos los Estados miembros remitieron informes relativos a la totalidad de los años correspondientes al período 1999-2002. Por otra parte, algunos Estados miembros no remitieron informe alguno.

|  |   |
|--|---|
| Estados miembros que presentaron informes relativos a todos los años del período 1999-2002 | Bélgica, Dinamarca, Alemania, España, Italia, Países Bajos, Austria, Finlandia, Suecia, Reino Unido |
| Estados miembros que presentaron informes relativos a una parte del período 1999-2002      | Irlanda (2002 <sup>9</sup> ), Portugal (2000, 2001, 2002)   |
| Estados miembros que no presentaron ningún informe durante el período 1999-2002            | Grecia, Francia, Luxemburgo <sup>10</sup>   |

<sup>9</sup> Irlanda no comenzó a aplicar la Directiva hasta 2001.

Para elaborar los informes, se solicitó de los Estados miembros que emplearan las infracciones armonizadas que figuran en el anexo II de la Directiva y que presentaran su informe de conformidad con el anexo III de la misma. No todos los Estados miembros siguieron esta pauta. Algunos Estados miembros utilizaron códigos de la lista de control (anexo I de la Directiva), mientras que otros utilizaron un sistema propio de clasificación de infracciones, como ya había ocurrido con el informe anterior. Por consiguiente, y como en aquella ocasión, fue necesario convertir estos datos para que se ajustaran a las definiciones armonizadas. Para las infracciones que no corresponden a ninguno de los 13 casos contemplados, se recurrió a la mención «Otras infracciones».

El resumen de los informes figura en los anexos I y II del presente informe. El anexo I contiene la serie cronológica del número de controles, infracciones y sanciones registrado en cada Estado miembro entre 1997 y 2002. El anexo II recoge la información relativa al número de vehículos controlados y al número y los tipos de infracciones, así como al número y los tipos de sanciones, todo ello clasificado geográficamente (se indica asimismo si el vehículo controlado estaba matriculado en el país del control, en otro Estado miembro o en un país tercero). En los tipos de sanciones, se clasificaron en la categoría de «advertencia» los casos en los que se prohibió al vehículo proseguir su ruta mientras no hubiese resuelto plenamente el problema que dio lugar a infracción.

## **5. CÁLCULO DE LOS DATOS**

Los Estados miembros estaban obligados a indicar en sus informes una estimación del número de transportes de mercancías peligrosas en toneladas o toneladas-kilómetros. En la práctica, casi ningún Estado miembro comunicó esa información, motivo por el cual se utilizó una proporción del 6 % de todas las mercancías transportadas como valor medio constante para estimar la cantidad de mercancías peligrosas transportadas<sup>11</sup>. Además, se utilizó una media de 110 kilómetros por viaje y una media de 10 toneladas de mercancías peligrosas en cada carga.

Sobre la base de estos datos se calculó el número de viajes efectuados por los vehículos que transportan mercancías peligrosas. A continuación se estableció una correlación entre esta cifra y el número de controles en el país para obtener información sobre la frecuencia de los controles, expresada como porcentaje del número de controles en relación con el número de viajes (anexo III).

## **6. NIVEL DE CONTROLES EN LOS ESTADOS MIEMBROS**

Uno de los objetivos de la Directiva es seguir mejorando el nivel de seguridad garantizando que se realice un nivel suficiente de controles. Para calcular dicho nivel y evaluar su

---

<sup>10</sup> Luxemburgo se limitó a remitir datos resumidos acerca del número total de controles y las infracciones registradas.

<sup>11</sup> Los datos relativos a todas las mercancías transportadas proceden de la recopilación de estadísticas sobre transporte y energía en la Unión Europea en 2004 («2004 EU Energy and Transport in Figures»), publicada por Eurostat. Los datos correspondientes a Suecia y al Reino Unido, referidos exclusivamente a los transportistas nacionales, fueron reorganizados para ampliarlos al conjunto de los transportistas, partiendo del presupuesto de que aquellos transportaron el 70 % de la cantidad total de mercancías en toneladas-kilómetros.

desarrollo, en el diagrama del anexo III se compara la frecuencia de los controles en carretera durante el período 1999-2002 con la frecuencia calculada para el período 1997-1998.

El diagrama obtenido permite extraer las siguientes conclusiones:

- 1) La frecuencia de los controles en el conjunto de la Unión Europea ha disminuido, pasando del 0,27 % (1997-1998) al 0,23 % (1999-2002).
- 2) En Alemania, España, Luxemburgo, Austria y Suecia la frecuencia de los controles durante el período 1999-2002 se situó por encima del 0,20 %, mientras que en Bélgica, los Países Bajos y Finlandia fue de alrededor del 0,10 % y en el Reino Unido del 0,05 %. En los demás países fue igual o inferior al 0,02 %. Sin embargo, debe tenerse en cuenta que una proporción significativa de la capacidad de comprobación disponible en el Reino Unido y los Países Bajos se utilizó para llevar a cabo controles en los locales de las empresas, los cuales también tienen su fundamento en el artículo 6 de la Directiva 95/50/CE.
- 3) La frecuencia en los países que realizan más controles es casi veinte veces mayor que la de los países que menos controlan.

Debe tenerse presente que para el cálculo de las cifras se partió de la base de que para todo Estado miembro que no hubiera presentado un informe el número anual de controles sería igual a cero. Sin embargo, aun cuando no se tengan en cuenta los datos sobre viajes de los informes no presentados, el panorama no cambia radicalmente, debido principalmente al hecho de que los informes no presentados representan la misma cantidad de viajes (alrededor de 20 %) tanto en el período 1997-1998 como en el período 1999-2002.

Para evaluar la equivalencia de controles entre transportistas nacionales y extranjeros, se presentan en el anexo IV los controles realizados por cada Estado miembro y la proporción de vehículos extranjeros controlados. Esta proporción varía de forma considerable. No obstante, se observa la mayor proporción en los países de tránsito, lo que resulta razonable habida cuenta de las posiciones geográficas. Por consiguiente, puede decirse que no existe indicación alguna de desequilibrio de los controles en este aspecto.

## **7. PROPORCIÓN DE OPERACIONES DE TRANSPORTE QUE INFRINGEN LA LEGISLACIÓN**

La proporción de operaciones de transporte que infringen la legislación se calcula en relación con todas las infracciones del vehículo controlado (independientemente de que se refieran al vehículo, al conductor, a la documentación o a las mercancías transportadas), partiendo del supuesto de que sólo se registra una infracción por vehículo. Como puede haber más de una infracción por vehículo, esta manera de proceder puede arrojar una cifra artificialmente elevada. En el anexo V se recoge un diagrama en el que figura la información sobre la proporción de infracciones en el período 1999-2002, junto con los datos relativos período 1997-1998.

El diagrama obtenido permite extraer las siguientes conclusiones:

- 1) La relación entre el número de infracciones y el número de controles en el conjunto de la Unión Europea ha aumentado, pasando de 0,22 (1997-1998) a 0,26 (1999-2002).

2) En función del país, la relación entre el número de infracciones y el número de controles durante el período 1999-2002 osciló entre 0,10 y más de 1,00.

3) En Bélgica, Irlanda, Países Bajos, Austria, Portugal, Finlandia y Suecia la relación entre el número de infracciones y el número de controles durante el período 1999-2002 es perceptiblemente más elevada que la media de la UE (0,26), mientras que en los demás países se sitúa entre 0,10 y 0,20.

Las cifras ponen claramente de manifiesto que los controles en carretera son necesarios y constituyen una herramienta importante para mejorar la seguridad del transporte de mercancías peligrosas.

No se desprende correlación alguna de la comparación de la frecuencia (proporción) de controles (anexo III) con la proporción de infracciones (anexo V).

## **8. TIPOS DE INFRACCIONES**

Las infracciones se clasifican en 13 tipos mediante los códigos armonizados que figuran en el anexo II de la Directiva. Además, se utiliza un código adicional (otro/desconocido) para las infracciones que no corresponden a ninguna de las 13 categorías definidas. Así pues, los 14 códigos utilizados coinciden con los del informe anterior:

1. Mercancías no autorizadas para el transporte
2. Falta de declaración del expedidor sobre la conformidad de la materia y el envase para el transporte
3. Vehículos que, al efectuar el control, presenten fugas de materias peligrosas causadas por la permeabilidad de las cisternas o los envases
4. Vehículos que no lleven el certificado de homologación o que lleven un certificado no reglamentario
5. Vehículos que no lleven los paneles naranja apropiados o que lleven paneles naranja no reglamentarios
6. Vehículos sin consignas de seguridad o con consignas de seguridad no apropiadas
7. Vehículos o envase no apropiados
8. Conductor que no disponga de un certificado reglamentario de formación profesional para el transporte de mercancías peligrosas por carretera
9. Vehículos que no lleven extintores
10. Vehículos o paquetes que no lleven etiquetas reglamentarias de peligro
11. Vehículos que no lleven documentos de transporte o acompañamiento o indicaciones no reglamentarias sobre las mercancías peligrosas transportadas

12. Vehículos que no dispongan de acuerdo bilateral o multilateral o dispongan de un acuerdo no reglamentario
13. Llenado excesivo de la cisterna
14. Otras infracciones.

Las cifras sobre las infracciones correspondientes al período 1999-2002 figuran en el anexo II y en el gráfico del anexo VI, en el que también se indican los valores relativos al período 1997-1998, a efectos de comparación.

En términos numéricos, las infracciones más significativas durante el período 1999-2002 (es decir, las que representaron más del 5 % del total) son las siguientes:

5. Vehículos que no lleven los paneles naranja apropiados o que lleven paneles naranja no reglamentarios (11 %)
11. Vehículos que no lleven documentos de transporte o acompañamiento o indicaciones no reglamentarias sobre las mercancías peligrosas transportadas (13 %);
14. Otras infracciones (58 %).

Sobre la base de estos resultados se puede llegar a la conclusión —aún más firmemente sustentada que en el caso del informe anterior— de que no todos los códigos de infracción del anexo II de la Directiva son adecuados. De hecho, la parte más significativa de las infracciones acabó clasificada en la categoría de «otras infracciones», la cual registró un aumento del 44 % (1997-1998) al 58 % (1999-2002). Esto se debe en parte a que muchos puntos de la lista de control del anexo I de la Directiva utilizada por las autoridades competentes no se tienen en cuenta en la definición de las infracciones. Por ejemplo, al controlar el equipo del vehículo y del conductor sólo se contempla entre las infracciones la ausencia de extintores y, por consiguiente, todos los demás incumplimientos se incluirán en el apartado de «otras infracciones». Algunas infracciones de la lista armonizada no parecen producirse nunca, por ejemplo el llenado excesivo de la cisterna. Así pues, debería contemplarse la posibilidad de modificar los anexos I y II de la Directiva.

## **9. TIPOS DE SANCIONES**

Los Estados miembros utilizan cuatro tipos distintos de sanciones: advertencias, multas, juicios y penas de prisión.

Las sanciones más recurrentes son impuestas directamente por las autoridades competentes. Puede tratarse de una advertencia oral o escrita (que puede completarse con la prohibición de proseguir el viaje mientras no se haya resuelto el problema observado) o de una multa.

Un juicio puede dar lugar a una absolución o a una multa y, en último extremo, a una pena de prisión en algunos casos.

La multa es la sanción más habitual y representa un 69 % aproximadamente de las sanciones impuestas. En segundo lugar vienen las advertencias, con o sin obligación de enmienda (30 %). Se han registrado juicios en un 1 % de los casos y no parece que se impongan penas de prisión. Estas proporciones (período 1999-2002) figuran en el cuadro del anexo II y en el gráfico del anexo VII.

El anexo VII también ilustra las cifras relativas al período 1997-1998. Comparando ambos períodos, cabe apreciar que entre 1999 y 2002 se produjo un aumento de las advertencias (5 %) y una disminución tanto de las multas como de los juicios (1 % y 3 %, respectivamente).

Las estadísticas sobre las sanciones ponen de manifiesto que la mayor parte de las infracciones no se consideran demasiado graves, ya que son escasos los juicios. Por otra parte, también se considera que unas dos terceras partes de las infracciones son lo suficientemente graves como para merecer una multa.

## 10. CONCLUSIONES

Aunque la mayoría de los Estados miembros realizaron controles en carretera sobre el transporte de mercancías peligrosas en el período 1999-2002, la frecuencia de estos varía considerablemente. Algunos Estados miembros no llevaron a cabo ningún control o, cuando menos, no remitieron a la Comisión informe alguno al respecto. En el conjunto de la Unión Europea, la frecuencia de los controles ha disminuido.

La justificación de los controles se observa claramente en la proporción de los vehículos controlados que infringen la legislación. La relación entre el número de infracciones y el número de controles en el conjunto de la Unión Europea ha aumentado, pasando de 0,22 (1997-1998) a 0,26 (1999-2002). Esto demuestra claramente que la frecuencia de los controles debería ser mayor en algunos países, aun a pesar de que no se haya establecido una correlación directa entre la frecuencia de los controles y el número de infracciones.

Las infracciones más habituales son la falta de documentos de transporte relativos a las mercancías peligrosas transportadas y la ausencia de paneles naranja para indicar que el vehículo transporta mercancías peligrosas. Por otra parte, muchas categorías de infracciones no parecen producirse casi nunca. La mayoría de las infracciones acabó clasificada en la categoría de «otras infracciones», debido a la incompatibilidad entre la lista de control utilizada por las autoridades competentes y los códigos armonizados. Por sí solo, este hecho justifica la modificación tanto de las listas establecidas a partir de 2005, como de las enmiendas a los anexos I y II de la Directiva 95/50/CE<sup>12</sup>.

La sanción más habitual consistió en una multa seguida de una advertencia, que puede haberse completado con la prohibición de proseguir el viaje mientras no se haya corregido la infracción.

---

<sup>12</sup> Directiva 2004/112/CE de la Comisión, de 13 de diciembre de 2004, por la que se adapta al progreso técnico la Directiva 95/50/CE del Consejo (DO L 367 de 14.12.2004, p. 23).

Sobre la base de este informe, la Comisión desea hacer hincapié en que los controles en carretera son un instrumento eficaz para revelar los problemas relacionados con la seguridad del transporte de mercancías peligrosas e, indirectamente, para mejorar dicha seguridad. Sin embargo, las actuaciones que llevan a cabo algunos Estados miembros en los locales de las empresas constituyen, obviamente, un procedimiento de control igualmente efectivo, si bien este extremo no se desprende de los anexos al presente informe. Por último, la Comisión desearía recordar a los Estados miembros que deben utilizar en los informes los códigos armonizados de infracción y que el envío de informes tiene carácter obligatorio para todos ellos.

## ANEXO I

### *SERIE CRONOLÓGICA (1997-2002) DEL NÚMERO DE CONTROLES, INFRACCIONES Y SANCIONES REGISTRADO EN CADA ESTADO MIEMBRO*

| PAÍS | 1997         | 1998   | 1999   | 2000   | 2001   | 2002  | 1997-98 | 1999-2000 | 2001-2002 |        |
|------|--------------|--------|--------|--------|--------|-------|---------|-----------|-----------|--------|
| BE   | controles    | 1163   | 1624   | 2544   | 2414   | 2762  | 2594    | 2787      | 4958      | 5356   |
|      | infracciones | 1331   | 1548   | 2243   | 2450   | 2582  | 2338    | 2879      | 4693      | 4920   |
|      | sanciones    | 0      | 0      | 0      | 0      | 0     | 0       | 0         | 0         | 0      |
| DK   | controles    | 275    | 251    | 274    | 242    | 94    | 203     | 526       | 516       | 297    |
|      | infracciones | 80     | 70     | 67     | 28     | 47    | 25      | 150       | 95        | 72     |
|      | sanciones    | 66     | 73     | 67     | 28     | 40    | 25      | 139       | 95        | 65     |
| DE   | controles    | 126533 | 129758 | 131161 | 115786 | 98005 | 93247   | 256291    | 246947    | 191252 |
|      | infracciones | 21849  | 24020  | 24351  | 21467  | 18279 | 19929   | 45869     | 45818     | 38208  |
|      | sanciones    | 19408  | 17701  | 19014  | 14144  | 14773 | 14903   | 37109     | 33158     | 29676  |
| EL   | controles    | 0      | 0      | 0      | 0      | 0     | 0       | 0         | 0         | 0      |
|      | infracciones | 0      | 0      | 0      | 0      | 0     | 0       | 0         | 0         | 0      |
|      | sanciones    | 0      | 0      | 0      | 0      | 0     | 0       | 0         | 0         | 0      |
| ES   | controles    | 23900  | 28037  | 32849  | 38759  | 40013 | 34423   | 51937     | 71608     | 74436  |
|      | infracciones | 3205   | 2975   | 4342   | 5569   | 6319  | 5087    | 6180      | 9911      | 11406  |
|      | sanciones    | 0      | 0      | 0      | 0      | 0     | 0       | 0         | 0         | 0      |
| FR   | controles    | 19561  | 0      | 0      | 0      | 0     | 0       | 19561     | 0         | 0      |
|      | infracciones | 1919   | 0      | 0      | 0      | 0     | 0       | 1919      | 0         | 0      |
|      | sanciones    | 0      | 0      | 0      | 0      | 0     | 0       | 0         | 0         | 0      |
| IE   | controles    | 0      | 0      | 0      | 0      | 0     | 435     | 0         | 0         | 435    |
|      | infracciones | 0      | 0      | 0      | 0      | 0     | 269     | 0         | 0         | 269    |
|      | sanciones    | 0      | 0      | 0      | 0      | 0     | 203     | 0         | 0         | 203    |
| IT   | controles    | 0      | 1797   | 2389   | 2459   | 2514  | 2528    | 1797      | 4848      | 5042   |
|      | infracciones | 0      | 440    | 333    | 347    | 296   | 247     | 440       | 680       | 543    |
|      | sanciones    | 0      | 440    | 333    | 347    | 296   | 247     | 440       | 680       | 543    |
| LU   | controles    | 203    | 286    | 203    | 451    | 454   | 228     | 489       | 654       | 682    |
|      | infracciones | 52     | 52     | 4      | 44     | 37    | 18      | 104       | 48        | 55     |
|      | sanciones    | 12     | 4      | 0      | 0      | 0     | 0       | 16        | 0         | 0      |
| NL   | controles    | 3521   | 2266   | 2416   | 3145   | 1429  | 4510    | 5787      | 5561      | 5939   |
|      | infracciones | 1586   | 656    | 1275   | 4889   | 2149  | 3287    | 2242      | 6164      | 5436   |
|      | sanciones    | 1419   | 481    | 931    | 1158   | 711   | 1209    | 1900      | 2089      | 1920   |
| AT   | controles    | 5698   | 6062   | 6720   | 7666   | 5940  | 6671    | 11760     | 14386     | 12611  |
|      | infracciones | 3834   | 6043   | 11913  | 10542  | 6923  | 8271    | 9877      | 22455     | 15194  |
|      | sanciones    | 2317   | 3094   | 5630   | 7514   | 3825  | 2647    | 5411      | 13144     | 6472   |
| PT   | controles    | 0      | 0      | 0      | 135    | 150   | 78      | 0         | 135       | 228    |
|      | infracciones | 0      | 0      | 0      | 43     | 116   | 60      | 0         | 43        | 176    |
|      | sanciones    | 0      | 0      | 0      | 0      | 0     | 0       | 0         | 0         | 0      |
| FI   | controles    | 1602   | 1723   | 1437   | 1849   | 1690  | 1739    | 3325      | 3286      | 3429   |
|      | infracciones | 573    | 1109   | 745    | 763    | 637   | 666     | 1682      | 1508      | 1303   |
|      | sanciones    | 776    | 1338   | 623    | 761    | 615   | 496     | 2114      | 1384      | 1111   |
| SE   | controles    | 8125   | 7839   | 6669   | 7263   | 6283  | 5995    | 15964     | 13932     | 12278  |
|      | infracciones | 4509   | 4041   | 3096   | 2929   | 3447  | 3087    | 8550      | 6025      | 6534   |
|      | sanciones    | 2140   | 2152   | 1758   | 1833   | 1435  | 1186    | 4292      | 3591      | 2621   |
| UK   | controles    | 6011   | 9016   | 7928   | 7087   | 6616  | 4985    | 15027     | 15015     | 11601  |
|      | infracciones | 1817   | 1308   | 1041   | 660    | 972   | 806     | 3125      | 1701      | 1778   |
|      | sanciones    | 237    | 131    | 93     | 11     | 261   | 234     | 368       | 104       | 495    |

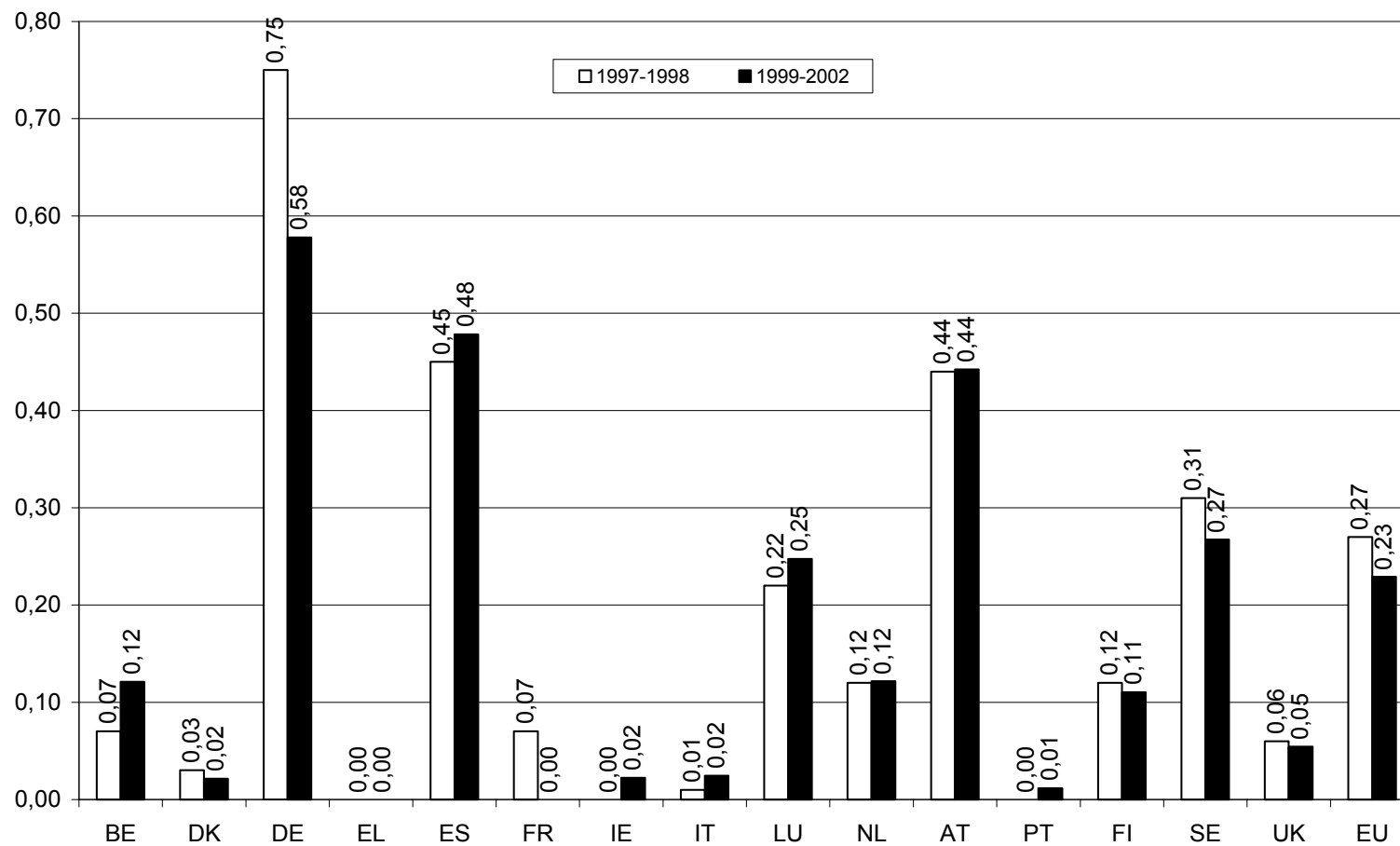
## ANEXO II

### RESUMEN DE LOS CONTROLES, INFRACCIONES Y SANCIONES EN LA UNIÓN EUROPEA (1999-2002)

| TODA LA UE, 1999-2002   | País de control | Otros UE      | No UE        | Se desconoce | Total         | %             |
|---|-----------------|---------------|--------------|--------------|---------------|---------------|
| <b>NÚMERO DE VEHÍCULOS CONTROLADOS</b>                        | <b>509973</b>   | <b>122696</b> | <b>68081</b> | <b>4682</b>  | <b>705432</b> | <b>100,00</b> |
| <b>NÚMERO DE INFRACCIONES</b>                                 | <b>90545</b>    | <b>27797</b>  | <b>24115</b> | <b>42578</b> | <b>185035</b> | <b>100,00</b> |
| <b>1. Mercancías no autorizadas</b>                           | 284             | 23            | 25           | 455          | 787           | 0,43          |
| <b>2. Falta de la declaración del expedidor</b>               | 1086            | 181           | 161          | 495          | 1923          | 1,04          |
| <b>3. Fugas</b>   | 104             | 33            | 40           | 458          | 635           | 0,34          |
| <b>4. Falta del certificado de homologación</b>               | 606             | 77            | 101          | 1399         | 2183          | 1,18          |
| <b>5. No lleva los paneles naranja</b>                        | 10887           | 3301          | 2346         | 4123         | 20657         | 11,16         |
| <b>6. No lleva las consignas de seguridad</b>                 | 1679            | 513           | 719          | 2591         | 5502          | 2,97          |
| <b>7. Vehículo o envase no apropiados</b>                     | 986             | 143           | 196          | 1493         | 2818          | 1,52          |
| <b>8. No dispone del certificado de formación profesional</b> | 2193            | 509           | 545          | 1254         | 4501          | 2,43          |
| <b>9. No lleva extintores</b>                                 | 1722            | 480           | 751          | 4210         | 7163          | 3,87          |
| <b>10.No lleva etiquetas de peligro</b>                       | 3280            | 751           | 389          | 2163         | 6583          | 3,56          |
| <b>11.No lleva documentos de transporte</b>                   | 13268           | 3570          | 2828         | 5034         | 24700         | 13,35         |
| <b>12.No dispone del acuerdo necesario</b>                    | 96              | 4             | 5            | 284          | 389           | 0,21          |
| <b>13.Llenado excesivo de la cisterna</b>                     | 221             | 9             | 27           | 17           | 274           | 0,15          |
| <b>14.Otras infracciones</b>                                  | 54133           | 18203         | 15982        | 18602        | 106920        | 57,78         |
| <b>NÚMERO DE SANCIONES</b>                                    | <b>57660</b>    | <b>17581</b>  | <b>16053</b> | <b>6057</b>  | <b>97351</b>  | <b>100,00</b> |
| <b>Advertencia</b>  | 13102           | 5672          | 5154         | 5422         | 29350         | 30,15         |
| <b>Multa</b>  | 43671           | 11853         | 10850        | 595          | 66969         | 68,79         |
| <b>Juicio</b>   | 887             | 56            | 49           | 40           | 1032          | 1,06          |
| <b>Pena de prisión</b>  | 0               | 0             | 0            | 0            | 0             | 0,00          |
| <b>Se desconoce</b>   | 0               | 0             | 0            | 0            | 0             | 0,00          |

### ANEXO III

*NÚMERO DE CONTROLES EN RELACIÓN CON EL TOTAL DE VIAJES EFECTUADOS POR VEHÍCULOS QUE TRANSPORTAN MERCANCÍAS PELIGROSAS (%)*

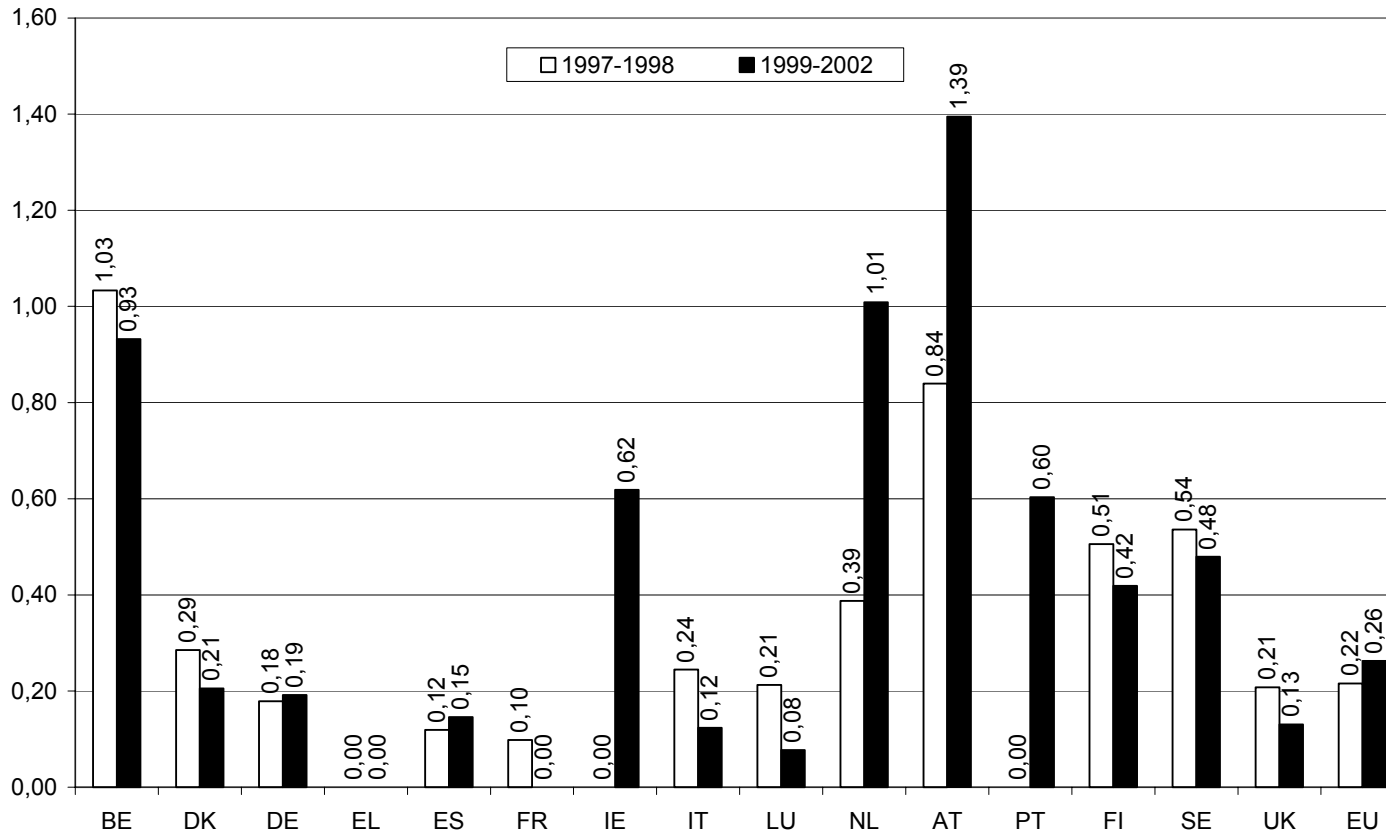


**ANEXO IV*****NÚMERO DE CONTROLES Y PROPORCIÓN DE VEHÍCULOS EXTRANJEROS  
CONTROLADOS (1999-2002)***

| <b>País</b>         | <b>País de control</b> | <b>Otros UE</b> | <b>No UE</b> | <b>Se desconoce</b> | <b>Total</b>  | <b>% de controles en vehículos extranjeros</b> |
|---------------------|------------------------|-----------------|--------------|---------------------|---------------|--|
| <b>BÉLGICA</b>      | 7229                   | 1341            | 67           | 1677                | <b>10314</b>  | <b>13,65</b>                                   |
| <b>DINAMARCA</b>    | 685                    | 100             | 23           | 5                   | <b>813</b>    | <b>15,13</b>                                   |
| <b>ALEMANIA</b>     | 290688                 | 92240           | 55271        | 0                   | <b>438199</b> | <b>33,66</b>                                   |
| <b>GRECIA</b>       | 0                      | 0               | 0            | 0                   | <b>0</b>      | <b>/</b>                                       |
| <b>ESPAÑA</b>       | 126663                 | 17102           | 2279         | 0                   | <b>146044</b> | <b>13,27</b>                                   |
| <b>FRANCIA</b>      | 0                      | 0               | 0            | 0                   | <b>0</b>      | <b>/</b>                                       |
| <b>IRLANDA</b>      | 428                    | 7               | 0            | 0                   | <b>435</b>    | <b>1,61</b>                                    |
| <b>ITALIA</b>       | 9575                   | 212             | 103          | 0                   | <b>9890</b>   | <b>3,19</b>                                    |
| <b>LUXEMBURGO</b>   | 475                    | 824             | 37           | 0                   | <b>1336</b>   | <b>64,45</b>                                   |
| <b>PAÍSES BAJOS</b> | 5229                   | 2869            | 402          | 3000                | <b>11500</b>  | <b>28,44</b>                                   |
| <b>AUSTRIA</b>      | 13838                  | 5332            | 7827         | 0                   | <b>26997</b>  | <b>48,74</b>                                   |
| <b>PORTUGAL</b>     | 298                    | 61              | 4            | 0                   | <b>363</b>    | <b>17,91</b>                                   |
| <b>FINLANDIA</b>    | 5481                   | 161             | 1073         | 0                   | <b>6715</b>   | <b>18,38</b>                                   |
| <b>SUECIA</b>       | 23869                  | 1435            | 906          | 0                   | <b>26210</b>  | <b>8,93</b>                                    |
| <b>REINO UNIDO</b>  | 25515                  | 1012            | 89           | 0                   | <b>26616</b>  | <b>4,14</b>                                    |
| <b>UE</b>           | <b>509973</b>          | <b>122696</b>   | <b>68081</b> | <b>4682</b>         | <b>705432</b> | <b>27,04</b>                                   |

**ANEXO V**

*TOTAL DE INFRACCIONES / TOTAL DES CONTROLE*

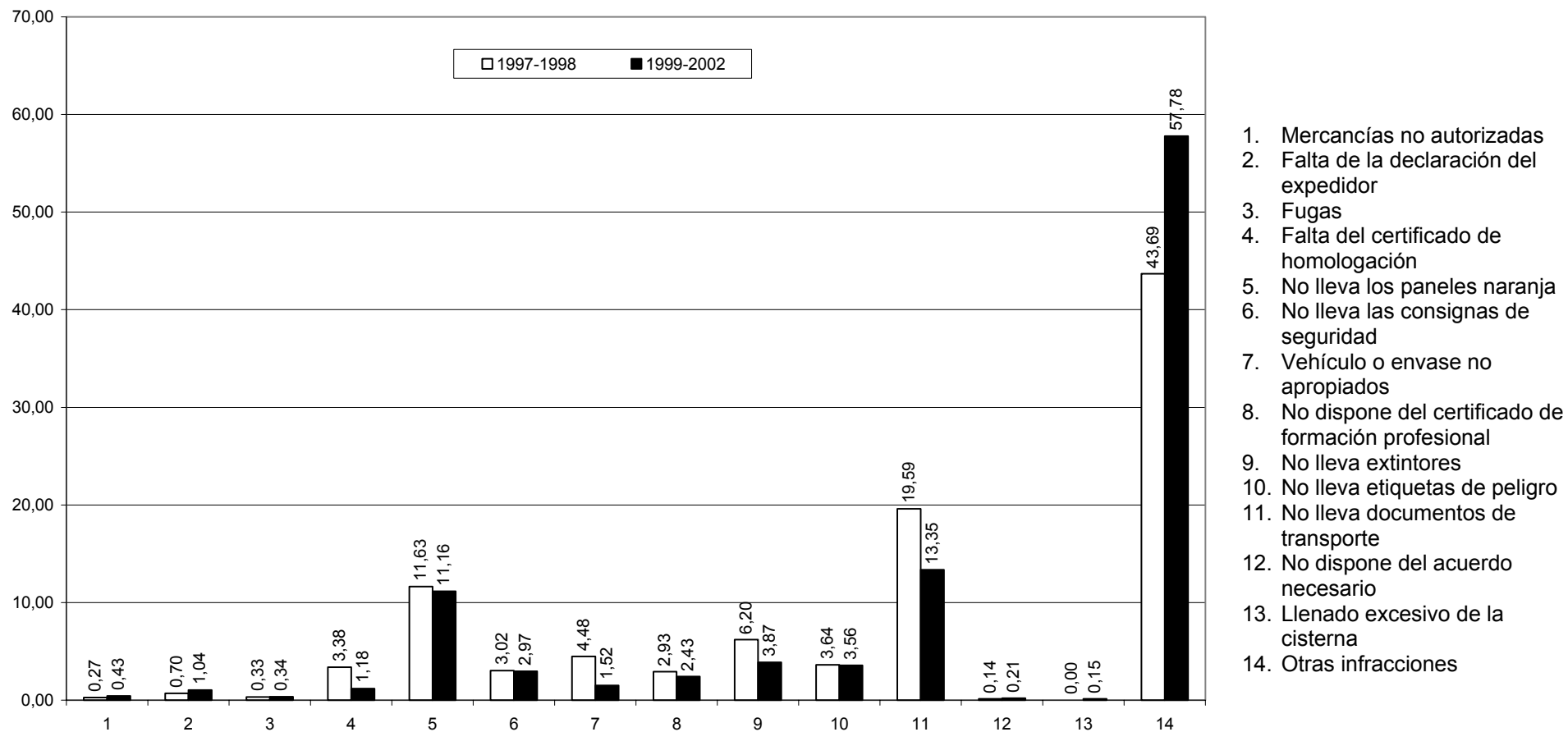


**ES**

**ES**

## ANEXO VI

### INFRACCIONES POR TIPO (%)

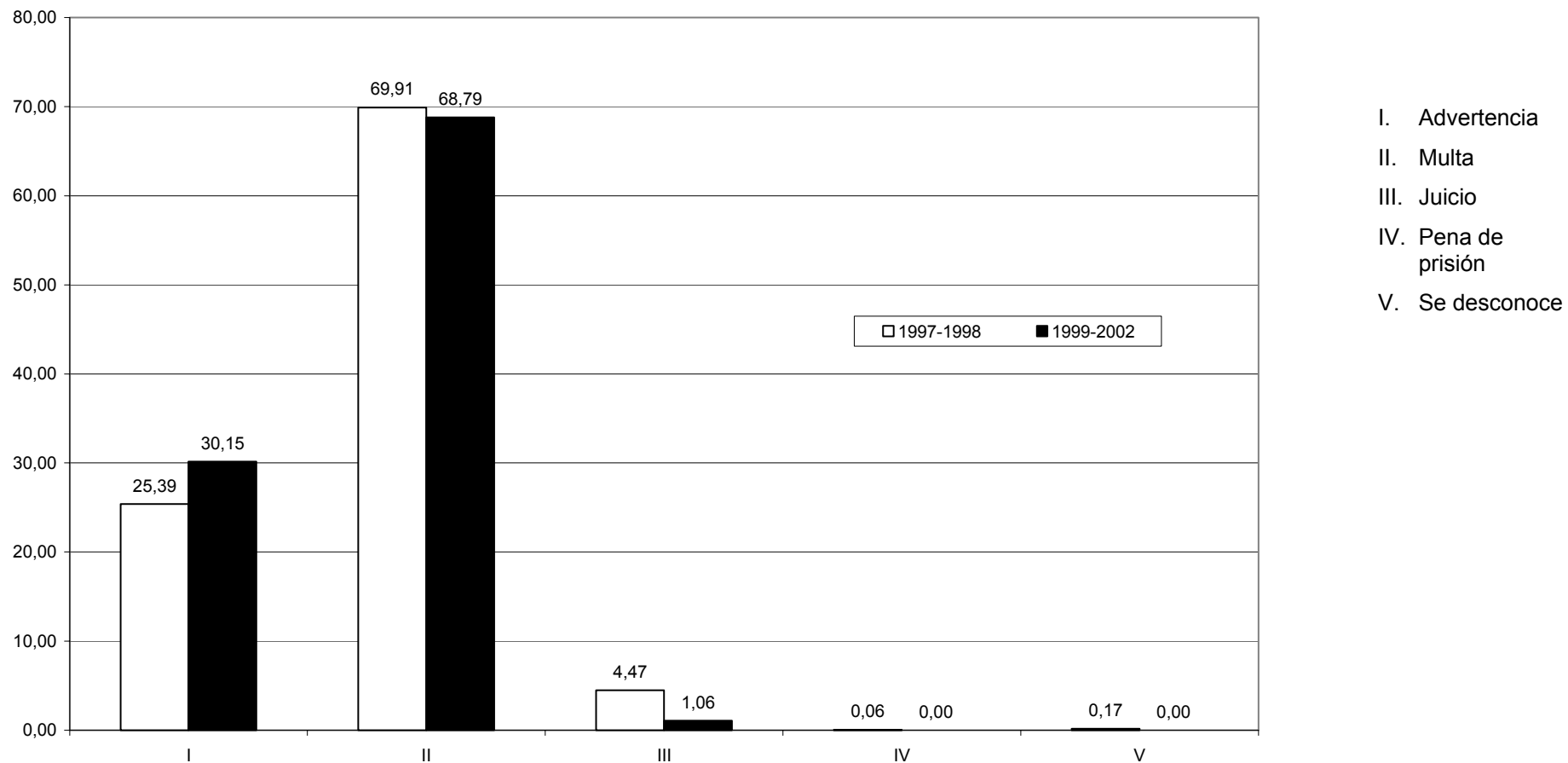


ES

ES

## ANEXO VII

### *SANCIONES POR TIPO (%)*



ES

ES