

ES

ES

ES



COMISIÓN EUROPEA

Bruselas, 7.7.2010
COM(2010)364 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

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.....	1
1. Introducción	4
2. Contexto	4
3. Directiva 95/50/CE	5
4. Informes de los Estados miembros de la UE y de Noruega.....	5
5. Cálculo de los datos	6
6. Evolución de los controles y resultados	6
7. Comparación de los datos	7
7.1. Frecuencia de los controles	7
7.2. Desglose de los controles por lugar de origen	8
7.3. Proporción de unidades de transporte no conformes	8
7.4. Desglose de unidades de transporte no conformes por lugar de origen.....	8
7.5. Frecuencia de inmovilización de unidades de transporte.....	8
7.6. Desglose por categorías de riesgo	9
7.7. Tipos de sanción.....	9
8. Conclusiones	9
Anexo I – Evolución del número de controles, no conformidad e infracciones de categoría 1	11
Anexo II – Frecuencia de los controles por millón de toneladas/kilómetro.....	13
Anexo III – Desglose de los controles por lugar de origen.....	14
Anexo IV – Proporción de unidades de transporte que no cumplen el ADR.....	15
Anexo V – Desglose de las unidades de transporte que no cumplen el ADR, por lugar de origen.....	16
Anexo VI – Frecuencia de inmovilización de unidades de transporte que no cumplen el ADR	17

Anexo VII – Desglose por categorías de riesgo	18
Anexo VIII – Tipos de sanción por unidad de transporte que no cumple el ADR	19
Anexo IX – Transporte anual de mercancías peligrosas por carretera, en millones de toneladas/kilómetros.....	20

1. INTRODUCCIÓN

De conformidad con la Directiva 95/50/CE del Consejo, relativa a procedimientos uniformes de control del transporte de mercancías peligrosas por carretera, adoptada el 6 de octubre de 1995¹, 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 debe enviar a la Comisión, con respecto a cada año natural y a más tardar doce meses después de transcurrido el mismo, un informe relativo a la aplicación de la Directiva². La Directiva prevé asimismo que la Comisión debe remitir al Parlamento Europeo y al Consejo, al menos cada tres años, un informe relativo a la aplicación de la Directiva por parte de los Estados miembros³.

El presente informe de la Comisión se basa en los informes anuales recibidos de los Estados miembros. Se trata del cuarto informe sobre la aplicación en los Estados miembros de la Directiva 95/50/CE del Consejo, y abarca el período 2006-2007. El primer informe⁴ abarcó el período 1997-1998; el segundo⁵, el período 1999-2002, y el tercero⁶, el período 2003-2005.

2. CONTEXTO

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 carretera⁷, en su versión modificada⁸, 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 de la Directiva 94/55/CE son idénticos a los del Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR)⁹. Por consiguiente, la Directiva 94/55/CE incorpora a la 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 al mismo tiempo la seguridad vial a escala nacional.

¹ DO L 249 de 17.10.1995, p. 35, modificada en último lugar por la 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).

² Artículo 9, apartado 1.

³ Artículo 9, apartado 2.

⁴ COM(2000) 517 final de 6.9.2000.

⁵ COM(2005) 430 final de 15.9.2005.

⁶ COM(2007) 795 final de 13.12.2007.

⁷ DO L 319 de 12.12.1994, p. 7.

⁸ 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).

⁹ Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera, celebrado en Ginebra el 30 de septiembre de 1957 y modificado en último lugar en 2009 (versión 2009-2011).

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 las unidades de transporte y las operaciones de transporte.

Cabe observar que la Directiva 94/55/CE quedó derogada el 30 de junio de 2009 y se sustituyó por la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas¹⁰. Ahora bien, la Directiva 2008/68/CE mantiene el mismo enfoque que la Directiva 94/55/CE en lo que se refiere a la inclusión de las disposiciones técnicas del ADR.

3. DIRECTIVA 95/50/CE

En el contexto de la Directiva 94/55/CE, y a fin de mejorar aún más el nivel de seguridad del transporte de mercancías peligrosas y 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 de códigos de infracciones. En 2004 se modificaron los anexos de la Directiva¹¹ y se modificó el sistema de códigos de infracciones, incluyéndose tres categorías de riesgo a partir de 2005.

Estos controles uniformes se refieren a todas las actividades de transporte de mercancías peligrosas por carretera en el territorio de un Estado miembro, o que entren en él procedentes de terceros países, independientemente del país de matriculación de la unidad de transporte. 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 empresas¹². Sin embargo, no existen requisitos de información sobre estos controles en la Directiva 95/50/CE.

4. INFORMES DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA UE Y DE NORUEGA

Para elaborar los informes, se pide a los Estados miembros que empleen las categorías de riesgo que figuran en el anexo II de la Directiva 95/50/CE y que presenten su informe de conformidad con el anexo III de la misma. Noruega siempre ha presentado un informe anual y ha solicitado su inclusión en el informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo.

No todos los Estados miembros presentaron la información en el formato normalizado. Por ejemplo, algunos Estados miembros utilizaron los códigos de la lista de control anterior

¹⁰ DO L 260 de 30.9.2008, pp. 13-59.

¹¹ 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).

¹² Suecia indicó que procede a un número sustancial de controles y auditorías en terminales, empresas y puertos. Los Países Bajos indicaron que proceden, además, a visitas de empresas de transporte para realizar controles y auditorías, y distribuir información. Bélgica indicó que, además de las inspecciones en las instalaciones de las empresas, los asesores de seguridad comunican a las autoridades competentes los resultados de los controles realizados.

(anexo I de la Directiva, anterior a la modificación de 2004), y otros emplearon sus propios sistemas de categorización de las infracciones.

Se recibieron informes de todos los Estados miembros, tanto para el año 2006 como 2007; ahora bien, muchos informes estaban incompletos. Así pues, se observan lagunas en los cuadros del presente informe. Se señalan con la mención «n.d.» («no disponible»).

El resumen de los informes de los Estados miembros figura en los anexos del presente informe. La presentación y el análisis de los datos han de tener en cuenta que el modelo de informe se modificó en 2004.

El anexo I contiene la evolución del número de controles registrados en cada Estado miembro entre 2003 y 2007, la proporción de unidades de transporte que no cumplían las normas en 2006-2007 y la proporción de infracciones de la categoría de riesgo 1 en ese mismo período.

Al analizar la evolución en el capítulo 6 y las estadísticas del apartado 7.6 *Desglose por categorías de riesgo*, cabe observar que el valor bajo que se indica para España se debe a una interpretación errónea del número de unidades de transporte que no cumplen el ADR.

Varios Estados miembros han enviado informes en los que la suma de infracciones difiere del número de unidades de transporte que no cumplen las disposiciones del ADR. Esto no debería ser posible, ya que se pidió a los Estados miembros que sólo notificaran la categoría de infracción más grave para cada unidad de transporte.

5. CÁLCULO DE LOS DATOS

Se solicitó de los Estados miembros que indicasen en su informe, en la medida de lo posible, una estimación del número anual de transportes de mercancías peligrosas en toneladas o toneladas-kilómetros. Sólo cinco Estados miembros facilitaron esta información.

Para poder hacer comparaciones objetivas entre los distintos Estados miembros, se extrajo de los datos de Eurostat el volumen de las mercancías peligrosas transportadas, por Estados miembros¹³. Esta información se utilizó para estimar la frecuencia de los controles por millón de toneladas-kilómetro.

Eurostat no dispone de estadísticas sobre Hungría para 2006, ni sobre Malta para el período 2006-2007. En el caso de Hungría, la información se extrapola partiendo de los datos de 2007-2008. En el caso de Malta, el volumen de las mercancías transportadas fue facilitado por la autoridad competente maltesa.

Las estadísticas de Eurostat se presentan en el anexo IX.

6. EVOLUCIÓN DE LOS CONTROLES Y RESULTADOS

El cuadro del anexo I presenta una visión general de la evolución cronológica de los controles en carretera en cada Estado miembro. En la primera línea se indica el número de controles. En

¹³ Cuadro Eurostat «DS-073082»: Transporte anual de mercancías peligrosas por carretera, por tipo de mercancías peligrosas y desglosado por actividad.

la segunda, el porcentaje de las unidades de transporte controladas en las que se detectó al menos una infracción. En la tercera, el porcentaje de los controles en que la infracción más grave era de categoría 1, es decir, la infracción de mayor gravedad.

Los datos del anexo I parten del año 2006, excepto en lo que se refiere al número de controles, en que se incluye la información del informe anterior.

Al final del cuadro figuran las medias correspondientes a la Unión Europea y las estadísticas de Noruega.

Por la falta de algunos datos en los informes de los Estados miembros, cabe observar lo siguiente:

- el número total de controles para 2006 y 2007 no incluye a Estonia;
- en el porcentaje de unidades de transporte controladas en las que se detectó al menos una infracción de las disposiciones, para el año 2006, quedan excluidos Alemania, Estonia y España; en 2007, no se incluye a Estonia ni a España;
- en el porcentaje de infracciones de categoría 1 en 2006 quedan excluidos Bulgaria, Alemania y Portugal.

La información sobre el porcentaje de infracciones de categoría 1 puede inducir a error en el caso de algunos Estados miembros. Si se ha notificado más de una infracción por control, el porcentaje de infracciones de categoría 1 tiende a ser inferior al valor exacto. Tal fue el caso, en 2006, de Francia, Países Bajos, Polonia y Portugal; en 2007, de Bulgaria, Países Bajos, Polonia y Portugal.

Algunos Estados miembros presentan un número de infracciones inferior al número de unidades de transporte que resultaron no conformes. Tal es el caso de Bélgica, Italia, Hungría, Malta y Suecia. Este dato no debería influir en el porcentaje de forma sistemática. Existen casos en que las autoridades encargadas de la aplicación de la ley sólo notifican los casos de infracción, pero no facilitan información alguna sobre ellas o sobre las sanciones correspondientes. Este asunto se debate con más detalle en el apartado 7.6.

7. COMPARACIÓN DE LOS DATOS

Los párrafos existentes facilitan información y análisis más detallados sobre los datos facilitados por los Estados miembros en lo que se refiere a sus controles. Los anexos II a VIII ilustran mediante gráficos de barras la situación en cada estado miembro en los años 2006 y 2007.

7.1. Frecuencia de los controles

El anexo II presenta un resumen de la frecuencia de los controles en carretera en los Estados miembros para los años 2006 y 2007. La frecuencia se expresa como cociente del número de controles por millón de toneladas-kilómetro de mercancías peligrosas transportadas en cada Estado miembro.

En 2006, la media en la UE fue de 2,95 controles por millón de toneladas-kilómetro; en 2007, fue de 3,50. Esto supone un incremento del 18,6 %. Bulgaria y Hungría presentan una

frecuencia de controles excepcionalmente elevada. Sin los números de Bulgaria y Hungría, la media de la UE sería de 2,33 en 2006 y de 2,90 en 2007, con lo que el incremento anual sería del 24,5 %.

7.2. Desglose de los controles por lugar de origen

Se solicita de los Estados miembros que clasifiquen sus estadísticas por lugar de matriculación de la unidad de transporte. El anexo III del presente informe ofrece un resumen de los controles por lugar de origen de la unidad de transporte.

En el análisis de los resultados, debería tenerse en cuenta la posición geográfica de cada Estado miembro; por ejemplo, en las islas suele haber menos tránsito de mercancías por carretera.

Faltan los datos de 2006 para los Estados miembros siguientes: Bulgaria, Alemania, Estonia, Portugal y Eslovaquia. Faltan los de 2007 para Estonia.

7.3. Proporción de unidades de transporte no conformes

La cuota de unidades de transporte controladas con al menos una infracción figura en el anexo IV.

El porcentaje de unidades de transporte no conformes difiere considerablemente entre Estados miembros: alcanza casi un 80 % en Portugal, pero es inferior al 5 % en varios Estados miembros.

Faltan los datos de 2006 para los Estados miembros siguientes: Alemania y Estonia. Faltan los de 2007 para Estonia. El indicador de España es bajo por una interpretación errónea del número de unidades de transporte que no cumplen las normas

7.4. Desglose de unidades de transporte no conformes por lugar de origen

El gráfico del anexo V presenta la distribución de las unidades de transporte que no cumplen las disposiciones, en función del lugar de origen de la unidad de transporte.

En el análisis de los resultados, debería tenerse en cuenta la posición geográfica de cada Estado miembro.

Faltan los datos de 2006 para los países siguientes: Alemania y Estonia. Faltan los de 2007 para Estonia. Eslovaquia facilitó la información, pero no notificó infracción alguna en 2006.

7.5. Frecuencia de inmovilización de unidades de transporte

El gráfico del anexo VI ilustra el porcentaje de vehículos inmovilizados entre los que fueron objeto de una infracción.

La frecuencia de inmovilización difiere considerablemente entre Estados miembros: en Bulgaria cada vehículo infractor fue inmovilizado en 2006, mientras que varios Estados miembros notificaron que no se inmovilizó vehículo alguno.

Los Estados miembros siguientes no facilitaron datos para 2006: Alemania, Italia, Portugal y Eslovaquia. En 2007, Francia, Italia y Portugal.

Los Estados miembros siguientes notificaron que no hubo inmobilizaciones en 2006: Estonia, España, Chipre, Lituania y Malta. En 2007, Chipre, Estonia, España, Letonia, Malta y Suecia.

7.6. Desglose por categorías de riesgo

El gráfico del anexo VII ilustra la distribución de las infracciones por gravedad. Sólo debía registrarse la categoría de riesgo más alta detectada durante el control.

El número total de infracciones notificadas debería ser equivalente al número de unidades de transporte que no cumplen las normas. La última barra del tráfico del anexo VII es la suma de las infracciones dividida por el número de unidades no conformes. Debería ser igual al 100 %, ya que sólo deberían haberse notificado las infracciones más graves.

Si resulta inferior al 100 %, es que el informe de infracciones está incompleto. Si la suma supera el 100 %, es que se han notificado varias infracciones por control.

En 2006, Bulgaria, Alemania y Portugal no facilitaron datos sobre las categorías de riesgo. Eslovaquia no detectó infracción alguna.

En 2007, todos los Estados miembros notificaron los datos solicitados.

7.7. Tipos de sanción

El gráfico del anexo VIII ilustra la distribución de las sanciones por Estado miembro.

Existen varios sistemas nacionales distintos de multas y juicios.

Algunos Estados miembros indicaron que se había notificado más de una sanción por unidad de transporte. Así pues, la suma de los porcentajes no puede ser igual al 100 %.

Los resultados para España son anómalos por una interpretación errónea del número total de unidades de transporte que no cumplen el ADR. Además, determinados Estados miembros no facilitaron información sobre algunos tipos de sanción. No queda claro si esas sanciones no se aplicaron o no fueron notificadas.

Bulgaria, Alemania, Italia y Portugal no notificaron sanciones para 2006; lo mismo sucedió en 2007 en el caso de Italia y Portugal.

8. CONCLUSIONES

Todos los Estados miembros realizaron controles en carretera de conformidad con lo dispuesto en la Directiva 95/50/CE. Se observa una mejora en el volumen y la calidad de los datos presentados a la Comisión. La mayor parte de los Estados miembros utiliza los modelos de informe adecuados. De los controles se deduce que sigue habiendo una proporción de vehículos que no cumple la normativa. El número de infracciones por control es estable.

El número de controles en la UE aumentó un 20% entre 2006 y 2007 alcanzándose un total de 285 000 controles anuales en 2007. Se detectó una infracción en uno de cada ocho controles aproximadamente. Casi un 40 % de estas infracciones fue del tipo más grave. En consecuencia, se inmobilizaron casi 10 000 vehículos después de ser controlados. Esto

demuestra claramente que la aplicación concreta de las normas sobre el control en carretera del transporte de mercancías peligrosas es útil y contribuye a mejorar la seguridad.

La Comisión estudiará la posibilidad de formular recomendaciones para una mayor armonización de la interpretación y del contenido de la información presentada por los Estados miembros en sus informes anuales.

Anexo I – Evolución del número de controles, no conformidad e infracciones de categoría 1

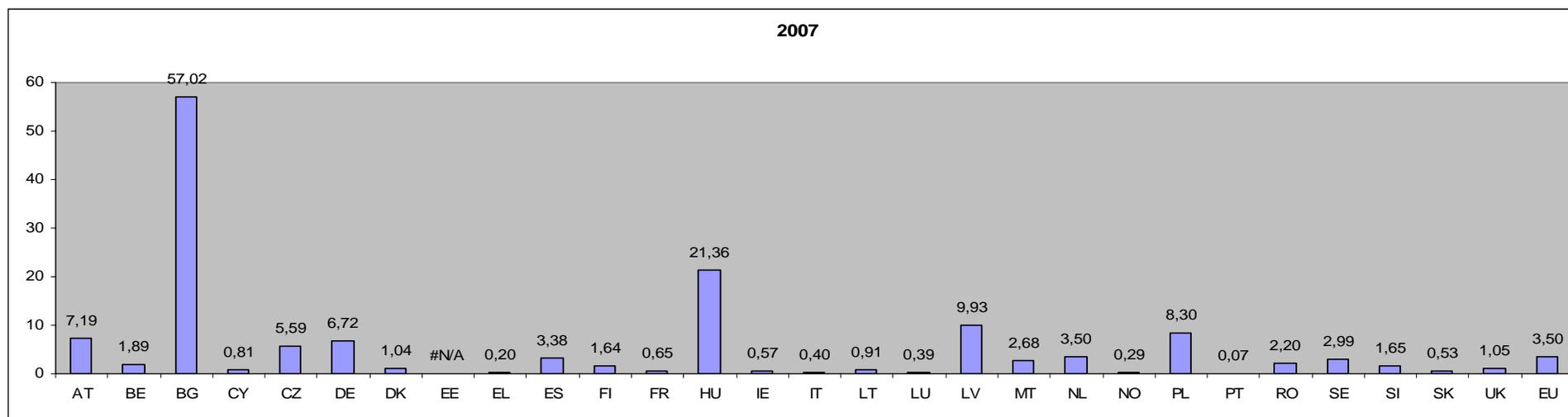
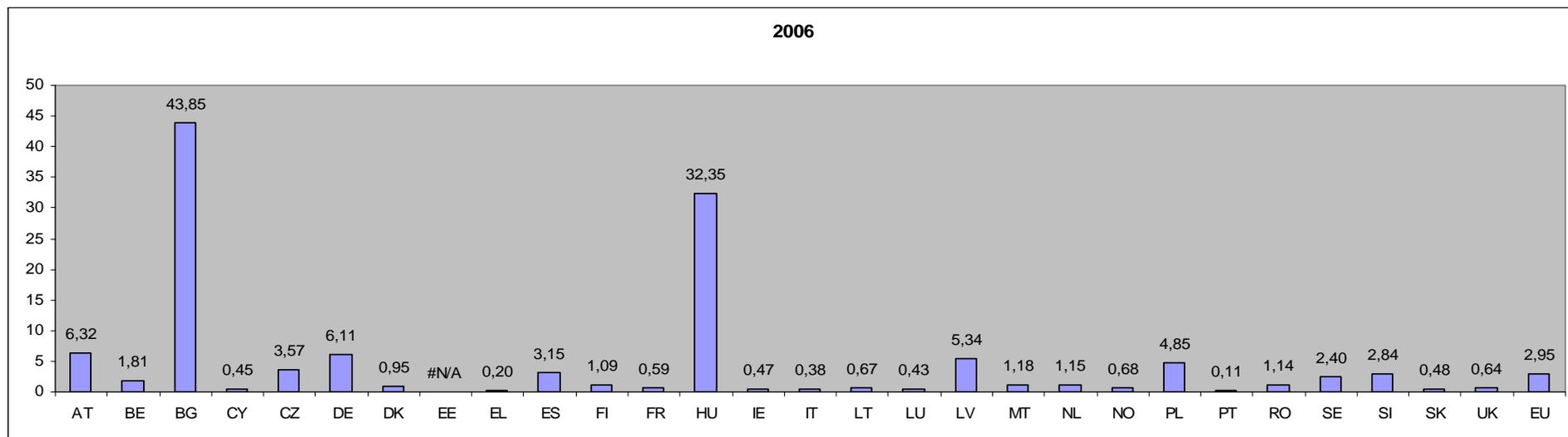
Para más información sobre este cuadro, se remite al apartado 6 del informe.

PAÍS/AÑO		2003	2004	2005	2006	2007
AT	Nº de controles	5831	5420	5273	7089	7580
	% no conformes				36,49 %	36,00 %
	% riesgo cat. 1				24,62 %	24,55 %
BE	Nº de controles	2919	3417	3835	3977	4133
	% no conformes				38,52 %	39,90 %
	% riesgo cat. 1				47,36 %	30,47 %
BG	Nº de controles				19206	27996
	% no conformes				2,49 %	1,24 %
	% riesgo cat. 1				n.d.	23,15 %
CY	Nº de controles				75	181
	% no conformes				1,33 %	0,55 %
	% riesgo cat. 1				100,00 %	0,00 %
CZ	Nº de controles		11334	17796	6694	7691
	% no conformes				5,83 %	5,60 %
	% riesgo cat. 1				26,46 %	17,87 %
DE	Nº de controles	106653	103975	88915	83760	86225
	% no conformes				n.d.	20,18 %
	% riesgo cat. 1				n.d.	47,00 %
DK	Nº de controles	311	621	708	889	646
	% no conformes				55,46 %	52,79 %
	% riesgo cat. 1				34,08 %	40,76 %
EE	Nº de controles		74	67	n.d.	n.d.
	% no conformes				n.d.	n.d.
	% riesgo cat. 1				20,41 %	37,50 %
EL	Nº de controles	96	211	1106	614	456
	% no conformes				13,36 %	16,89 %
	% riesgo cat. 1				52,44 %	64,94 %
ES	Nº de controles	36782	30453	32591	40023	42787
	% no conformes				0,25 %	0,19 %
	% riesgo cat. 1				67,90 %	66,69 %
FI	Nº de controles	2394	2536	2401	2530	3025
	% no conformes				36,56 %	33,92 %
	% riesgo cat. 1				31,35 %	18,62 %
FR	Nº de controles	22951	28122	23341	5566	6388
	% no conformes				10,28 %	22,70 %
	% riesgo cat. 1				26,60 %	22,07 %
HU	Nº de controles		74546	41609	35555	25995
	% no conformes				1,63 %	4,30 %
	% riesgo cat. 1				23,10 %	27,03 %
IE	Nº de controles	356	375	815	630	731
	% no conformes				32,54 %	44,60 %
	% riesgo cat. 1				34,15 %	24,54 %

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

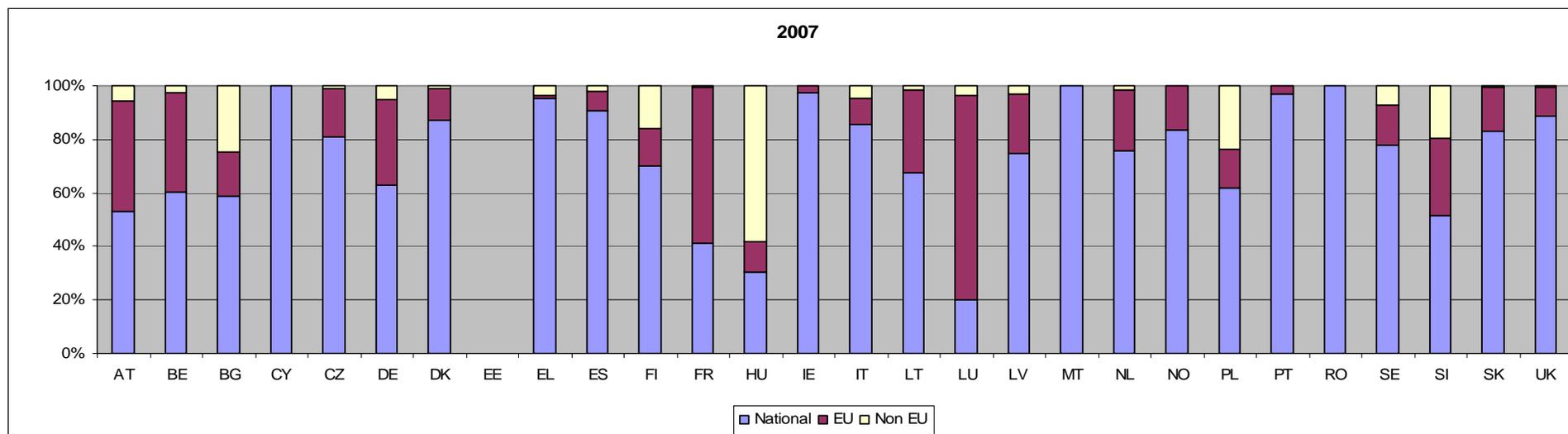
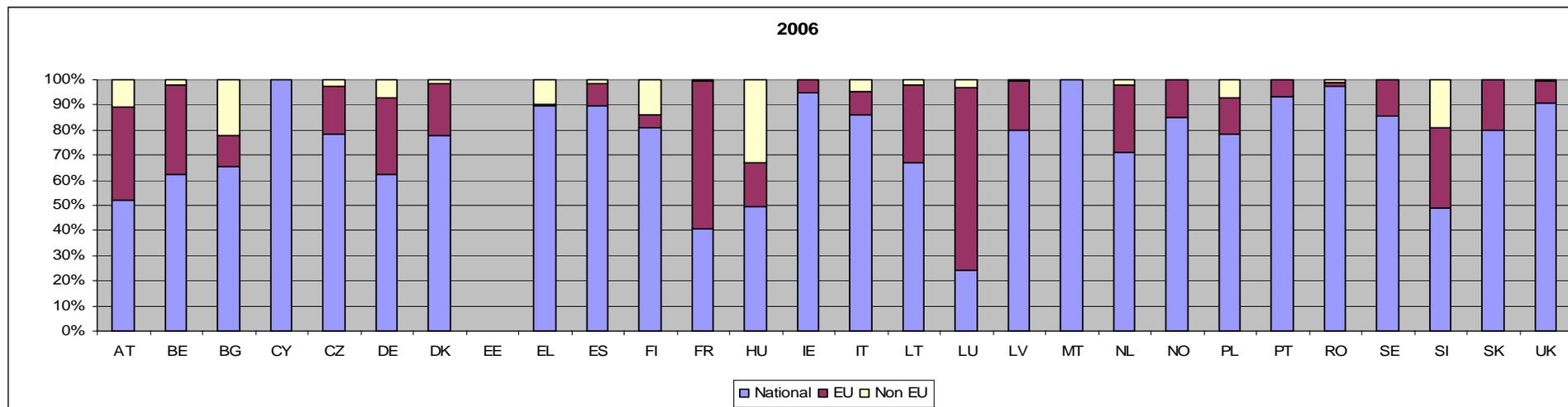
Anexo II – Frecuencia de los controles por millón de toneladas/kilómetro

Para más información sobre este gráfico, se remite al apartado 7.1 del informe.



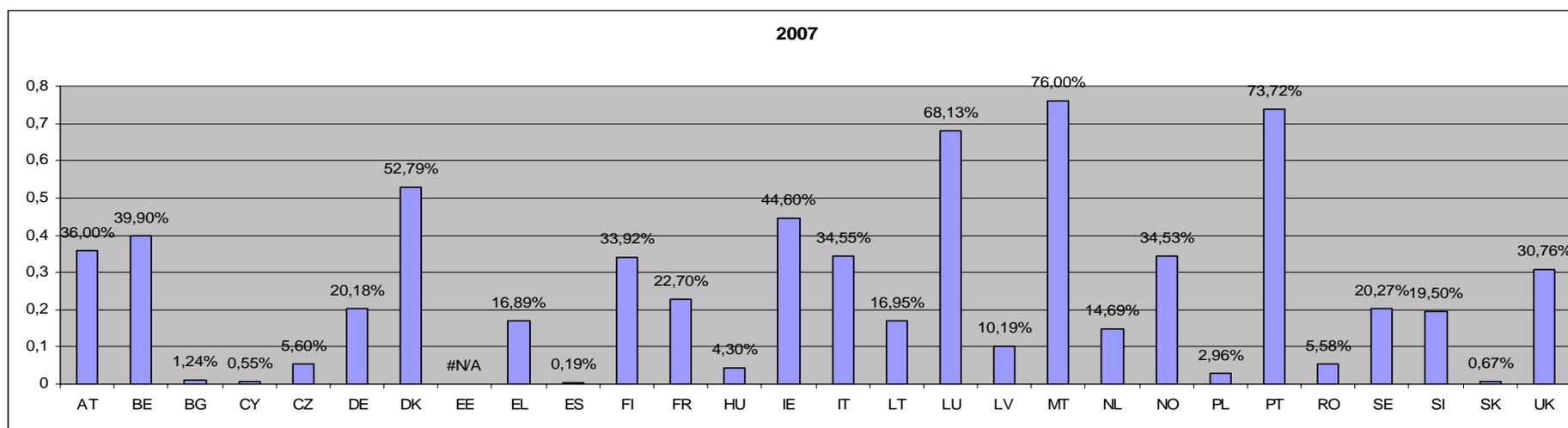
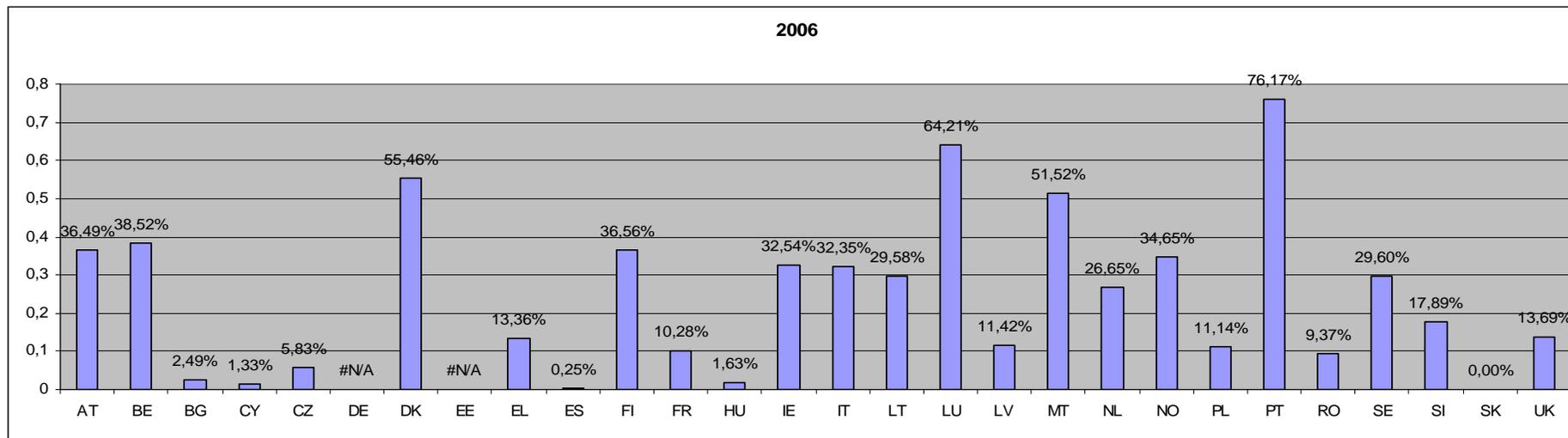
Anexo III – Desglose de los controles por lugar de origen

Para más información sobre este gráfico, se remite al apartado 7.2 del informe.



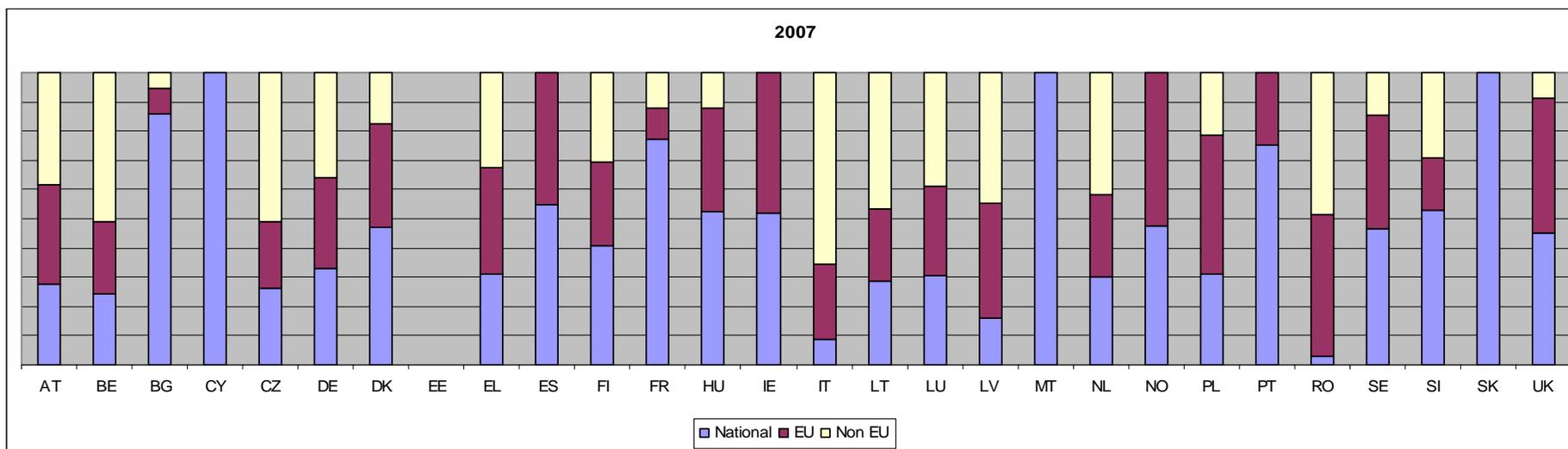
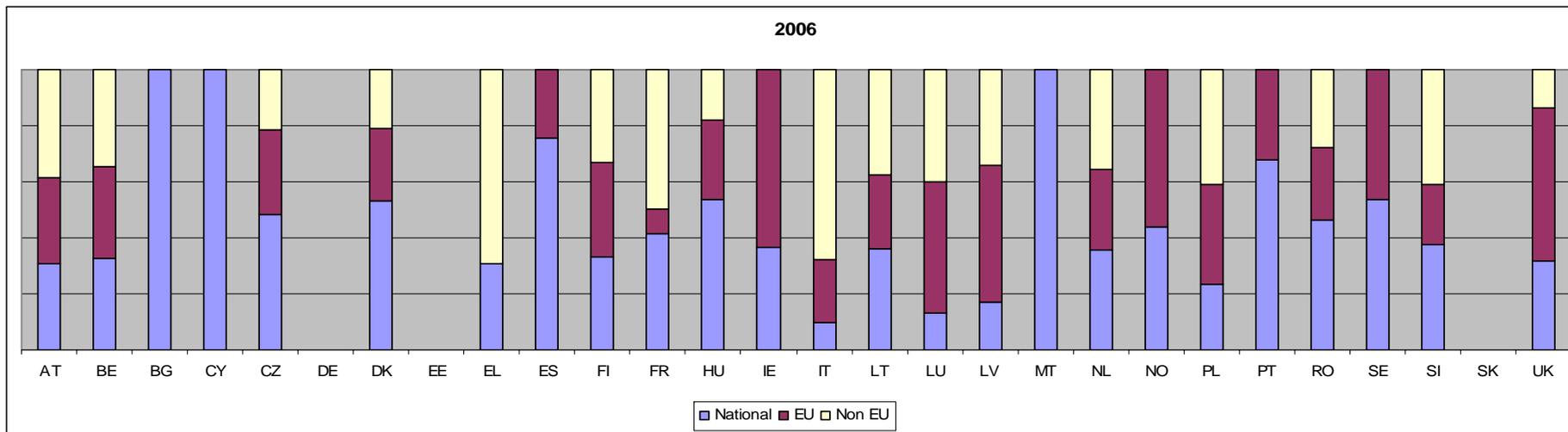
Anexo IV – Proporción de unidades de transporte que no cumplen el ADR

Para más información sobre este gráfico, se remite al apartado 7.3 del informe.



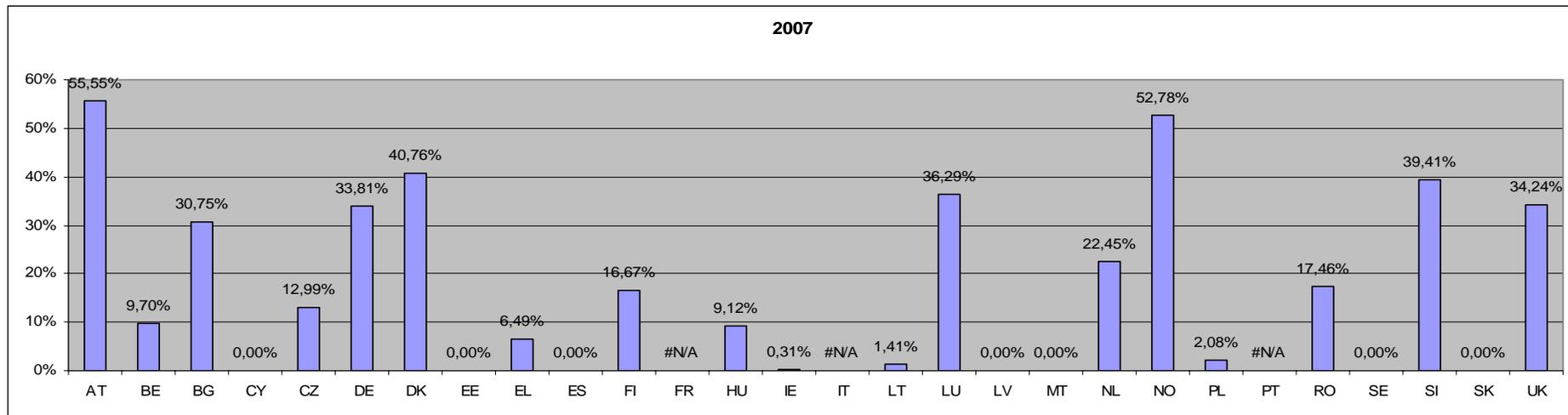
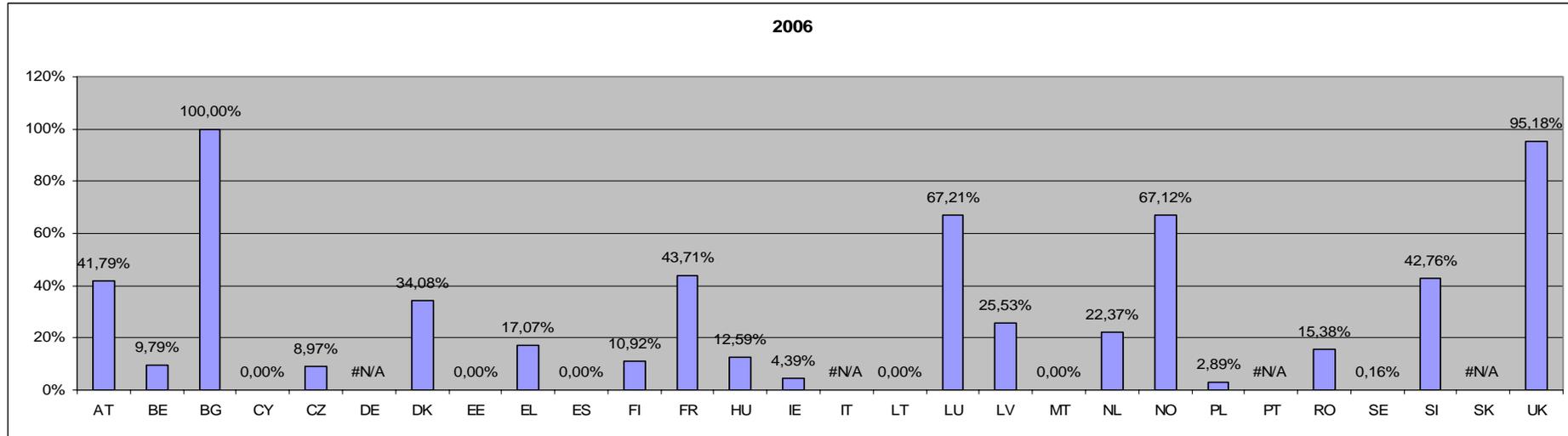
Anexo V – Desglose de las unidades de transporte que no cumplen el ADR, por lugar de origen

Para más información sobre este gráfico, se remite al apartado 7.4 del informe.



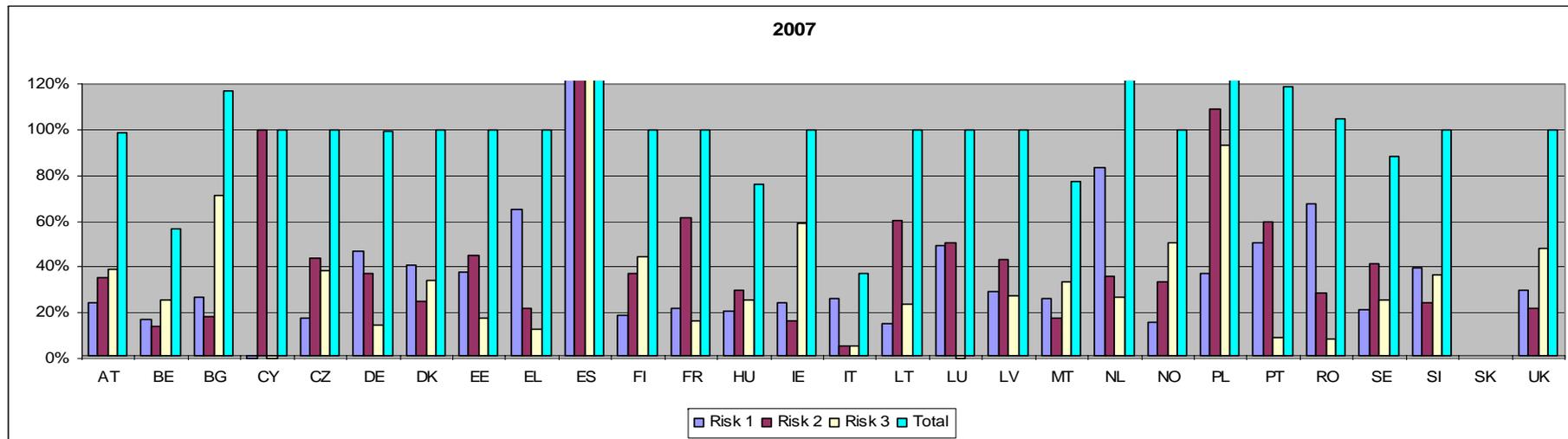
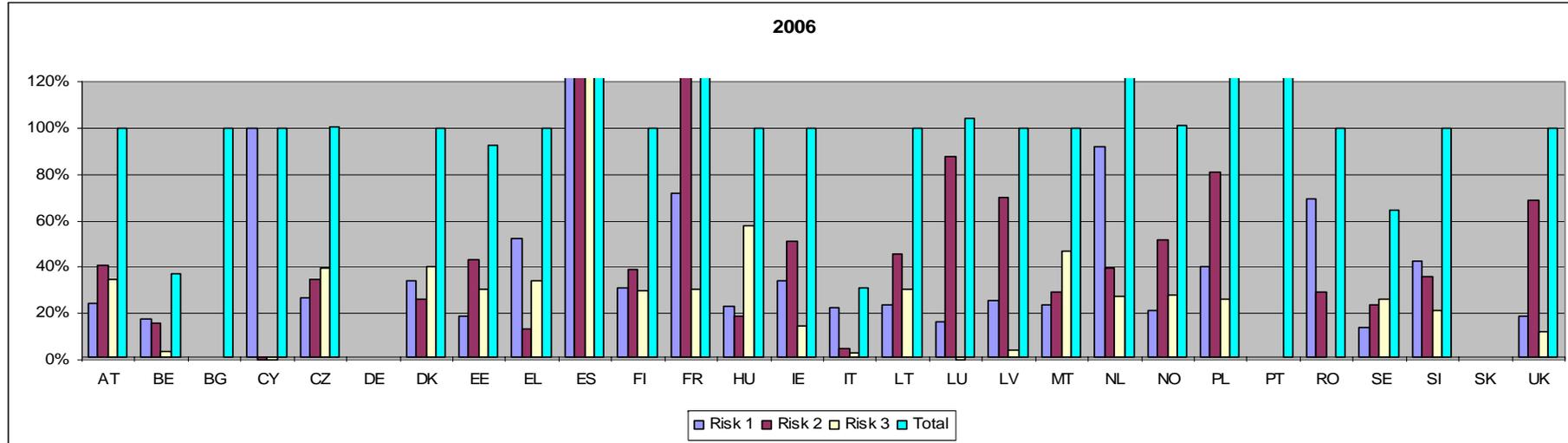
Anexo VI – Frecuencia de inmovilización de unidades de transporte que no cumplen el ADR

Para más información sobre este gráfico, se remite al apartado 7.5 del informe.



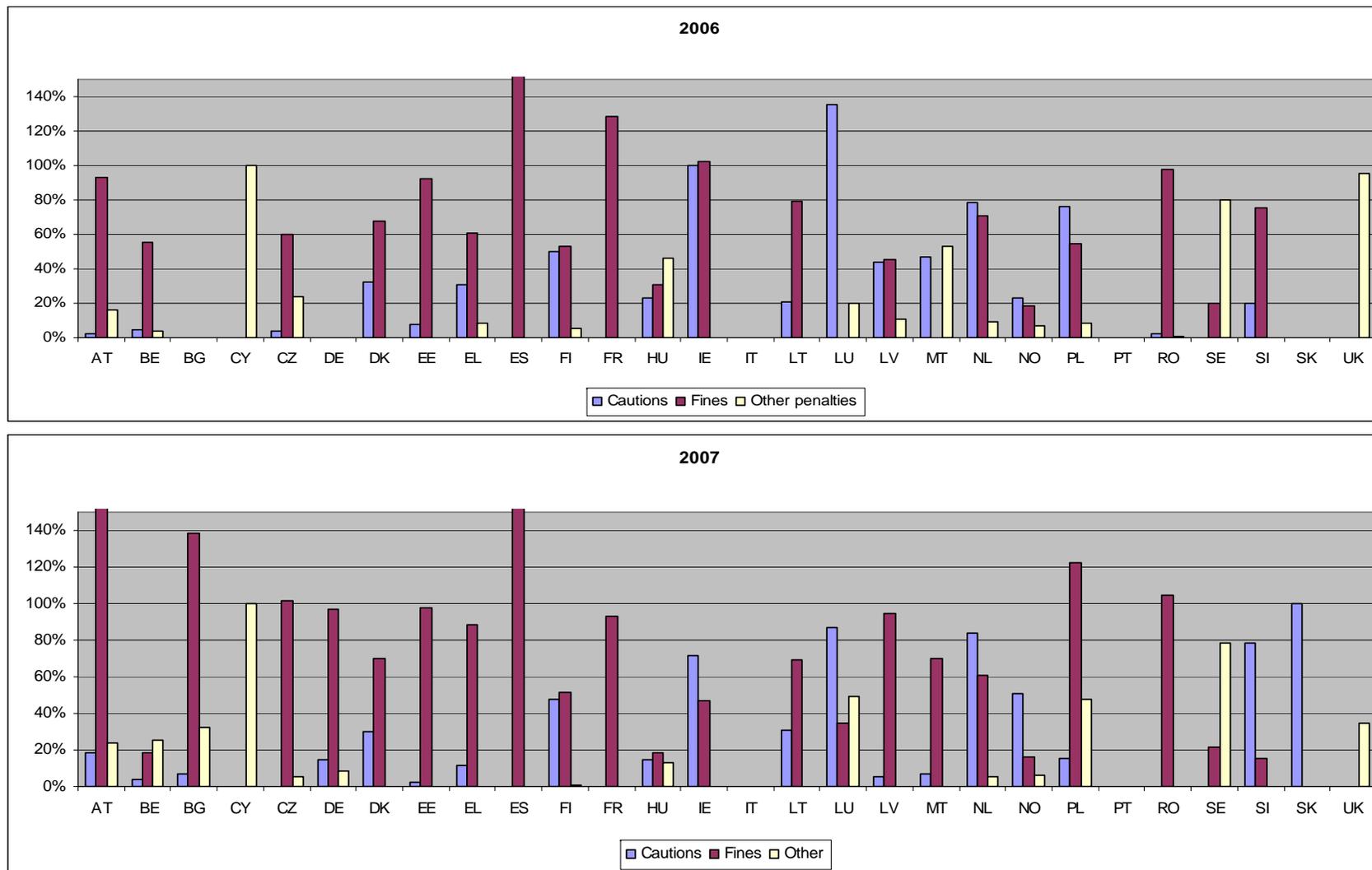
Anexo VII – Desglose por categorías de riesgo

Para más información sobre este gráfico, se remite al apartado 7.6 del informe.



Anexo VIII – Tipos de sanción por unidad de transporte que no cumple el ADR

Para más información sobre este gráfico, se remite al apartado 7.7 del informe.



Anexo IX – Transporte anual de mercancías peligrosas por carretera, en millones de toneladas/kilómetros

Para más detalles sobre este cuadro, se remite al apartado 5 del informe.

EM/año	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