

PT

PT

PT



COMISSÃO EUROPEIA

Bruxelas, 7.7.2010
COM(2010)364 final

**RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU
E AO CONSELHO**

**SOBRE A APLICAÇÃO PELOS ESTADOS-MEMBROS DA DIRECTIVA 95/50/CE
DO CONSELHO RELATIVA A PROCEDIMENTOS UNIFORMES DE CONTROLO
DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE MERCADORIAS PERIGOSAS**

ÍNDICE

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO SOBRE A APLICAÇÃO PELOS ESTADOS-MEMBROS DA DIRECTIVA 95/50/CE DO CONSELHO RELATIVA A PROCEDIMENTOS UNIFORMES DE CONTROLO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE MERCADORIAS PERIGOSAS.....	1
1. Introdução	4
2. Histórico.....	4
3. Directiva 95/50/CE	5
4. Relatórios dos Estados-Membros da UE e da Noruega	5
5. Cálculo de dados	6
6. Evolução dos controlos e dos seus resultados.....	7
7. Comparação dos dados.....	7
7.1. Frequência dos controlos.....	8
7.2. Repartição dos controlos por país de origem	8
7.3. Percentagem de unidades de transporte não conformes.....	8
7.4. Repartição das unidades de transporte não conformes por país de origem.....	8
7.5. Frequência das imobilizações de unidades de transporte.....	9
7.6. Repartição por categorias de risco	9
7.7. Tipos de sanções	9
8. Conclusões	10
Anexo I - Evolução do número de controlos, de unidades não conformes e de infracções da categoria 1	11
Anexo II - Frequência dos controlos por milhão de toneladas-km	13
Anexo III - Repartição dos controlos por país de origem	14
Anexo IV – Percentagem de unidades de transporte não conformes com o ADR.....	15
Anexo V - Repartição das unidades de transporte não conformes com o ADR por país de origem.....	16
Anexo VI – Frequência das imobilizações de unidades de transporte não conformes com o ADR	17
Anexo VII - Repartição das infracções por categoria de risco.....	18

Anexo VIII – Tipos de sanções por unidade de transporte não conforme com o ADR.....	19
Anexo IX – Operações de transporte rodoviário de mercadorias perigosas efectuadas anualmente, em milhões de toneladas-km.....	20

1. INTRODUÇÃO

A Directiva 95/50/CE do Conselho, relativa a procedimentos uniformes de controlo do transporte rodoviário de mercadorias perigosas, foi adoptada em 6 de Outubro de 1995¹, devendo os Estados-Membros pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para lhe dar cumprimento até 1 de Janeiro de 1997.

Nos termos da Directiva 95/50/CE, os Estados-Membros devem enviar à Comissão, relativamente a cada ano civil e no prazo de doze meses após o final do ano em questão, um relatório sobre a sua aplicação². A directiva estabelece igualmente que a Comissão deve enviar ao Parlamento Europeu e ao Conselho, pelo menos de três em três anos, um relatório sobre a sua aplicação pelos Estados-Membros³.

O relatório da Comissão baseia-se nos relatórios anuais recebidos dos Estados-Membros. Este é o quarto relatório sobre a aplicação da Directiva 95/50/CE do Conselho pelos Estados-Membros e abrange o período de 2006-2007. O primeiro relatório⁴ dizia respeito ao período de 1997-1998, o segundo⁵ ao período de 1999-2002 e o terceiro⁶ ao período de 2003-2005.

2. HISTÓRICO

A Directiva 94/55/CE do Conselho, de 21 de Novembro de 1994, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao transporte rodoviário de mercadorias perigosas⁷, conforme alterada⁸, introduziu regras harmonizadas para as operações de transporte de mercadorias perigosas realizadas nos Estados-Membros e entre Estados-Membros.

A nível de conteúdos, os anexos técnicos da Directiva 94/55/CE são idênticos aos do Acordo Internacional ADR⁹. Consequentemente, a Directiva 94/55/CE transpõe para o direito da UE as disposições técnicas do ADR, o qual estabelece regras de segurança uniformes para o transporte rodoviário internacional de mercadorias perigosas. O valor acrescentado da directiva reside no facto de alargar o âmbito de aplicação destas regras para abranger o tráfego nacional, tendo em vista harmonizar as condições de transporte rodoviário de mercadorias

¹ JO L 249 de 17.10.1995, p. 35, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2004/112/CE da Comissão, de 13 de Dezembro de 2004, que adapta ao progresso técnico a Directiva 95/50/CE do Conselho (JO L 367 de 14.12.2004, p. 23).

² Artigo 9.º, n.º 1.

³ Artigo 9.º, n.º 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 JO L 319 de 12.12.1994, p. 7.

⁸ Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2004/111/CE da Comissão, de 9 de Dezembro de 2004, que adapta ao progresso técnico a Directiva 94/55/CE do Conselho (JO L 365 de 10.12.2004, p. 25).

⁹ Acordo europeu relativo ao transporte internacional de mercadorias perigosas por estrada, concluído em Genebra a 30 de Setembro de 1957, conforme alterado. Última versão: 2009-2011.

perigosas em toda a União Europeia, reforçando assim, simultaneamente, a segurança rodoviária a nível nacional.

O anexo A da Directiva 94/55/CE enumera as mercadorias perigosas que podem ser transportadas por estrada e estabelece as regras aplicáveis em matéria de embalagem, rotulagem e descrição das mercadorias nos documentos de transporte. O anexo B estabelece as regras aplicáveis às unidades de transporte e às operações de transporte.

Importa notar que a Directiva 94/55/CE foi revogada em 30 de Junho de 2009 e substituída pela Directiva 2008/68/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Setembro de 2008, relativa ao transporte terrestre de mercadorias perigosas¹⁰. Contudo, a Directiva 2008/68/CE mantém a mesma abordagem que a Directiva 94/55/CE no que diz respeito à inclusão das disposições técnicas do ADR.

3. DIRECTIVA 95/50/CE

No contexto da Directiva 94/55/CE e tendo em vista reforçar o nível de segurança do transporte de mercadorias perigosas e garantir a realização harmonizada de um número suficiente de controlos, o Conselho adoptou a Directiva 95/50/CE, em 6 de Outubro de 1995, relativa a procedimentos uniformes de controlo do transporte rodoviário de mercadorias perigosas. Esta directiva inclui a lista de controlo harmonizada utilizada pelos Estados-Membros, bem como a lista de códigos de infracção. Em 2004, procedeu-se à alteração¹¹ dos anexos da directiva e do sistema de códigos de infracção de modo a incluir três categorias de risco aplicáveis a partir de 2005.

Estes controlos uniformes abrangem todas as operações de transporte rodoviário de mercadorias perigosas efectuadas no território de um Estado-Membro ou que dão entrada nesse território a partir de países terceiros, independentemente do país de matrícula da unidade de transporte. A directiva visa garantir que uma percentagem representativa das remessas de mercadorias perigosas transportadas por estrada é objecto de controlos aleatórios, que abrangem simultaneamente uma grande parte da rede rodoviária.

A título preventivo ou na sequência da detecção de infracções que comprometem a segurança rodoviária podem também ser efectuados controlos nas instalações das empresas¹². Contudo, a Directiva 95/50/CE não estabelece requisitos de informação sobre os controlos realizados.

4. RELATÓRIOS DOS ESTADOS-MEMBROS DA UE E DA NORUEGA

Foi solicitado aos Estados-Membros que, nos seus relatórios, utilizassem as categorias de risco constantes do anexo II da Directiva 95/50/CE e apresentassem os relatórios em conformidade com o seu anexo III. A Noruega tem apresentado sempre um relatório anual e pediu para ser incluída no relatório da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

¹⁰ JO L 260 de 30. 9. 2008, p. 13.

¹¹ Directiva 2004/112/CE da Comissão, de 13 de Dezembro de 2004, que adapta ao progresso técnico a Directiva 95/50/CE do Conselho (JO L 367 de 14.12.2004, p. 23).

¹² A Suécia informou que efectua um grande número de controlos e de auditorias nos terminais, empresas e portos. Os Países Baixos informaram que efectuam igualmente visitas às empresas de transporte para realização de controlos e de auditorias e distribuição de informação. A Bélgica indicou que, além de realizarem inspecções nas instalações das empresas, os conselheiros de segurança também comunicam os resultados desses controlos às autoridades competentes.

Nem todos os Estados-Membros apresentaram informações no formato normalizado. Por exemplo, alguns Estados-Membros utilizaram os códigos da anterior lista de controlo (anexo I da directiva, antes da alteração de 2004); outros dispunham dos seus próprios sistemas de classificação de infracções.

A Comissão recebeu relatórios de todos os Estados-Membros para os anos de 2006 e 2007. Contudo, muitos destes relatórios estavam incompletos. A falta de informação conduziu a lacunas nos quadros do presente relatório, as quais são indicadas com «#N/D» («não disponível»).

A síntese dos relatórios dos Estados-Membros é apresentada em anexo ao presente relatório. Quando da apresentação e da análise dos dados é necessário ter em conta o facto de o modelo de relatório ter sofrido alterações em 2004.

O anexo I indica a evolução do número de controlos registados em cada Estado-Membro no período de 2003-2007, a percentagem de unidades de transporte não conformes às regras e a percentagem de infracções da categoria de risco 1 no período de 2006-2007.

Para analisar a evolução do número de controlos (ponto 6) e a repartição por categorias de risco (secção 7.6), importa notar que o baixo indicador da Espanha se deve a um erro de interpretação do número de unidades de transporte não conformes ao disposto no ADR.

Nos relatórios enviados por vários Estados-Membros, o número de infracções não coincide com o número de unidades de transporte não conformes às disposições do ADR. Tal não deveria poder ocorrer uma vez que os Estados-Membros são convidados a comunicar apenas a categoria de infracção mais grave para cada unidade de transporte.

5. CÁLCULO DE DADOS

Foi pedido aos Estados-Membros que, na medida do possível, incluíssem nos seus relatórios a estimativa do volume anual de mercadorias perigosas transportadas, em toneladas ou toneladas-quilómetro. Apenas 5 Estados-Membros forneceram esta informação.

Para efectuar comparações objectivas dos diferentes Estados-Membros, partiu-se do volume de mercadorias perigosas transportadas por Estado-Membro extraído dos dados do Eurostat¹³. Esta informação foi utilizada para calcular a frequência dos controlos por milhão de toneladas-km.

As estatísticas do Eurostat não incluem os dados relativos à Hungria para 2006 nem a Malta para 2006-2007. No caso da Hungria, a informação foi extrapolada a partir dos dados relativos ao período de 2007-2008. No caso de Malta, foi utilizado o volume de mercadorias transportadas fornecido pela autoridade competente maltesa.

As estatísticas do Eurostat figuram no anexo IX.

¹³ Quadro Eurostat «DS-073082»: Número de operações de transporte rodoviário de mercadorias perigosas realizados anualmente, por tipo de mercadoria perigosa e por actividade.

6. EVOLUÇÃO DOS CONTROLOS E DOS SEUS RESULTADOS

O quadro do anexo I apresenta uma panorâmica da evolução dos controlos efectuados na estrada em cada Estado-Membro. Na primeira linha, é indicado o total de controlos efectuados, na segunda, a percentagem de unidades de transporte sujeitas a controlos e em que foi detectada pelo menos uma infracção, e, na terceira, a percentagem de controlos em que a infracção mais gravosa pertencia à categoria 1, ou seja, à categoria das infracções mais graves.

Os dados constantes do anexo I dizem respeito ao período que tem início em 2006, à excepção do número de controlos, que incluem dados do relatório anterior.

Na última linha do quadro, é indicada a média da União Europeia e os dados estatísticos da Noruega.

Convém frisar que, atendendo a que há dados que não constam dos relatórios dos Estados-Membros:

- o número de controlos efectuados no período de 2006-2007 não inclui a Estónia;
- a percentagem de unidades de transporte sujeitas a controlos em que foi detectada pelo menos uma infracção às disposições do ADR não inclui, no caso dos dados relativos a 2006, a Alemanha, a Estónia e a Espanha, e, no caso dos dados relativos a 2007, a Estónia e a Espanha;
- a percentagem de infracções da categoria 1 detectadas em 2006 não inclui a Bulgária, a Alemanha e Portugal.

No caso de alguns Estados-Membros, é possível que as informações sobre a percentagem de infracções da categoria 1 contenham erros. Quando foi comunicada mais do que uma infracção por controlo, a percentagem de infracções da categoria 1 tende a ser inferior ao valor correcto. Em 2006, era esse o caso da França, dos Países Baixos, da Polónia e de Portugal, e, em 2007, da Bulgária, dos Países Baixos, da Polónia e de Portugal.

Nalguns Estados-Membros, o número de infracções é inferior ao número de unidades de transporte não conformes - caso da Bélgica, da Itália, da Hungria, de Malta e da Suécia. Esta situação não deverá sistematicamente afectar a percentagem. Casos há em que as autoridades responsáveis por fazer cumprir a legislação apenas comunicam as infracções detectadas, mas não facultam qualquer informação sobre essas infracções nem sobre as sanções aplicadas. Esta questão é tratada mais em pormenor na secção 7.6.

7. COMPARAÇÃO DOS DADOS

As secções abaixo contêm uma informação e análise mais pormenorizadas dos dados fornecidos pelos Estados-Membros sobre os controlos efectuados. Os anexos II a VIII ilustram, por meio de gráficos de barras, a situação de cada Estado-Membro no período de 2006-2007.

7.1. Frequência dos controlos

O anexo II apresenta uma panorâmica da frequência dos controlos efectuados na estrada pelos Estados-Membros no período de 2006-2007. A frequência é expressa como o rácio do número de controlos por milhão de toneladas-km de mercadorias perigosas transportadas em cada Estado-Membro.

Em 2006, a média da UE era de 2,95 controlos por milhão de toneladas-km e, em 2007, de 3,50, o que corresponde a um aumento de 18,6% do número de controlos. A Bulgária e a Hungria apresentam uma frequência de controlos excepcionalmente elevada. Sem os dados da Bulgária e da Hungria, a média da UE seria de 2,33 em 2006 e de 2,90 em 2007, o que corresponde a um crescimento anual de 24,5%.

7.2. Repartição dos controlos por país de origem

Foi solicitado aos Estados-Membros que efectuassem a sua análise estatística por país de matrícula da unidade de transporte. O anexo III do presente relatório apresenta uma panorâmica dos controlos efectuados por país de origem da unidade de transporte.

Na análise dos resultados deverá ser tida em conta a situação geográfica de cada Estado-Membro. Por exemplo, nos territórios insulares, o volume de tráfego rodoviário de mercadorias é geralmente inferior.

A Comissão não dispõe dos dados da Bulgária, Alemanha, Estónia, Portugal e Eslováquia para 2006. A Estónia também não forneceu os seus dados para 2007.

7.3. Percentagem de unidades de transporte não conformes

A percentagem de unidades de transporte em que, aquando de um controlo, foi detectada pelo menos uma infracção consta do anexo IV.

A percentagem de unidades de transporte não conformes varia muito de um Estado-Membro para o outro: atinge cerca de 80% em Portugal e corresponde a menos de 5% nalguns Estados-Membros.

Não se dispõe dos dados da Alemanha e da Estónia para 2006. Os dados da Estónia para 2007 também estão em falta. No caso da Espanha, o baixo indicador deve-se a um erro de interpretação do número de unidades de transporte não conformes com as regras.

7.4. Repartição das unidades de transporte não conformes por país de origem

Os gráficos do anexo V mostram a repartição das unidades de transporte não conformes com as disposições do ADR por país de origem.

Na análise dos resultados deverá ser tida em conta a situação geográfica de cada Estado-Membro.

Não se dispõe dos dados da Alemanha e da Estónia para 2006. Os dados da Estónia para 2007 também estão em falta. A Eslováquia enviou informação, mas não comunicou quaisquer infracções para 2006.

7.5. Frequência das imobilizações de unidades de transporte

Os gráficos do anexo VI mostram a percentagem de veículos imobilizados de entre os veículos com registos de infracções.

A frequência das imobilizações varia muito de um Estado-Membro para o outro. Na Bulgária, em 2006, foram imobilizados todos os veículos em infracção, enquanto que diversos Estados-Membros comunicaram que não tinham procedido à imobilização de nenhum veículo.

A Alemanha, a Itália, Portugal e a Eslováquia não apresentaram dados para 2006, o mesmo acontecendo com a França, a Itália e Portugal para 2007.

A Estónia, a Espanha, Chipre, a Lituânia e Malta informaram que não tinham procedido a qualquer imobilização em 2006, o mesmo sucedendo com Chipre, a Estónia, a Espanha, a Letónia, Malta e a Suécia em 2007.

7.6. Repartição por categorias de risco

Os gráficos do anexo VII ilustram a repartição das infracções por grau de gravidade. Apenas deviam ter sido registadas as infracções correspondentes à categoria de risco mais elevado detectadas durante os controlos.

O número total de infracções comunicadas devia ser igual ao número de unidades de transporte não conformes às regras. A última barra dos gráficos do anexo VII indica o total de infracções dividido pelo número de unidades não conformes. Este valor devia ser igual a 100% já que apenas a infracção mais grave devia ser comunicada.

Quando este valor é inferior a 100%, o relatório sobre as infracções está incompleto. Se o total for superior a 100%, tal significa que foram comunicadas várias infracções por controlo.

Para 2006, a Bulgária, a Alemanha e Portugal não apresentaram os dados relativos às categorias de risco. A Eslováquia não detectou quaisquer infracções.

Para 2007, todos os Estados-Membros comunicaram os dados exigidos.

7.7. Tipos de sanções

Os gráficos do anexo VIII ilustram a repartição das sanções por Estado-Membro.

Os Estados-Membros dispõem de muitos regimes sancionatórios e penais diferentes.

Alguns Estados-Membros informaram que tinham comunicado mais do que uma sanção por unidade de transporte. Por conseguinte, a soma das percentagens não é necessariamente igual a 100%.

Os resultados da Espanha são anormais devido a um erro de interpretação do número total de unidades de transporte não conformes com o ADR. Além disso, alguns Estados-Membros não enviaram informação sobre determinados tipos de sanções. Não fica claro se se trata de sanções não aplicadas ou de sanções não comunicadas.

A Bulgária, a Alemanha, a Itália e Portugal não comunicaram dados sobre as sanções aplicadas em 2006. A Itália e Portugal também não o fizeram para 2007.

8. CONCLUSÕES

Todos os Estados-Membros efectuaram controlos na estrada em conformidade com a Directiva 95/50/CE. Registaram-se melhorias no que respeita ao volume e à qualidade dos dados apresentados à Comissão. A maioria dos Estados-Membros utiliza os modelos de relatório adequados. Uma percentagem dos veículos controlados continua a infringir a legislação. O número de infracções por controlo parece manter-se estável.

O número de controlos efectuados na UE aumentou 20% entre 2006 e 2007, atingindo um total de 285 000 controlos em 2007. Foi detectada uma infracção aproximadamente num em cada oito controlos. Cerca de 40% das infracções detectadas eram da categoria mais grave. Consequentemente, cerca de 10 000 veículos sujeitos a controlo foram imobilizados. Estes dados mostram claramente que os controlos efectuados na estrada para avaliar o cumprimento das regras aplicáveis ao transporte de mercadorias perigosas são úteis e contribuem para reforçar a segurança.

A Comissão estudará a possibilidade de formular recomendações tendo em vista harmonizar a interpretação e o conteúdo das informações apresentadas pelos Estados-Membros nos seus relatórios anuais.

ANEXO I - Evolução do número de controlos, de unidades não conformes e de infracções da categoria 1

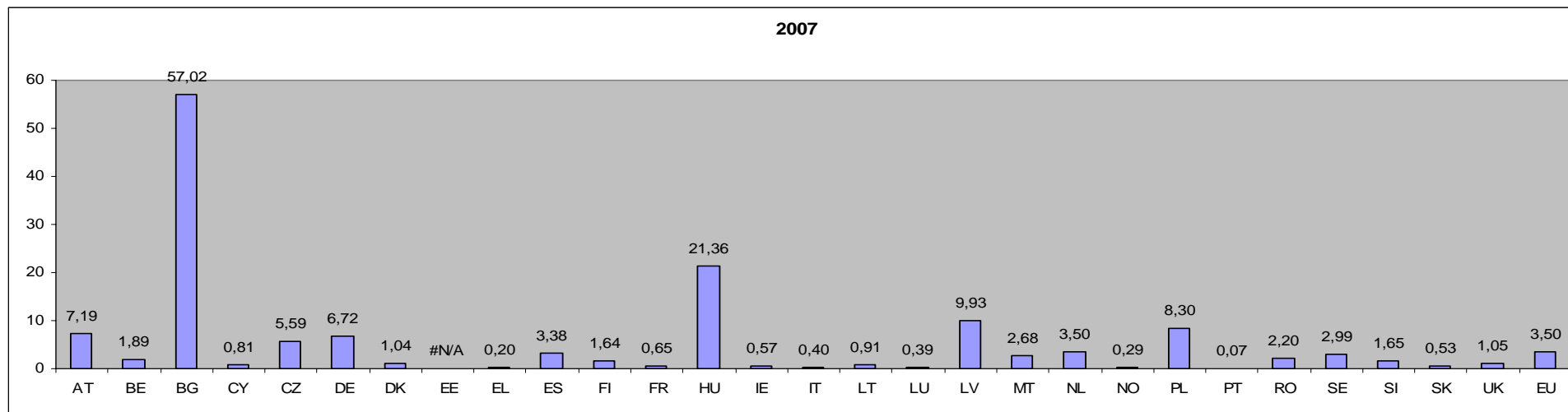
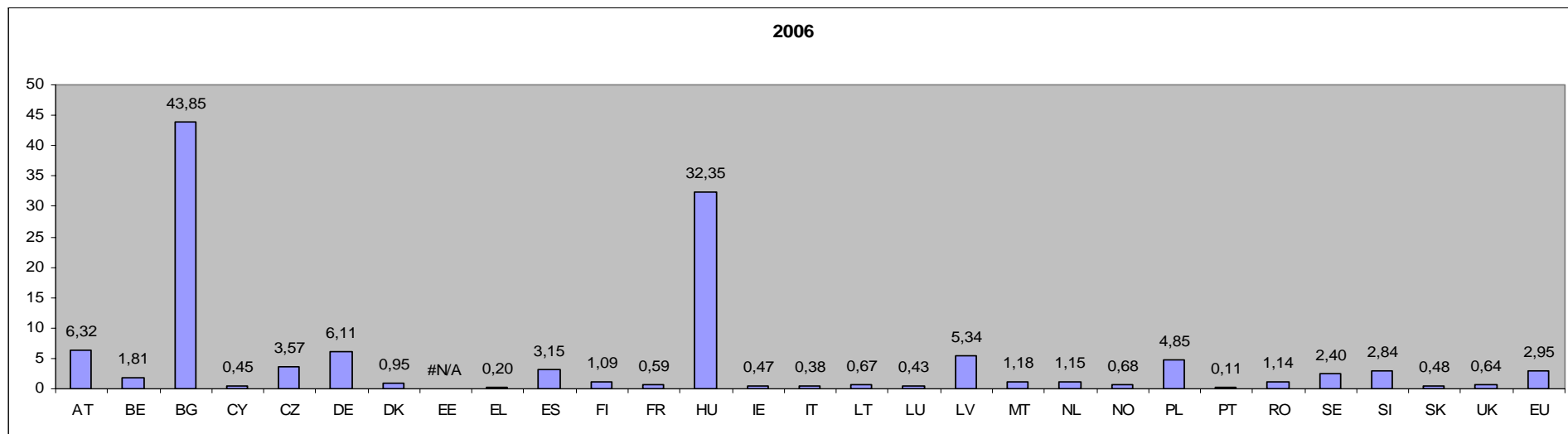
O ponto 6 do relatório contém informações complementares sobre este quadro.

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

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

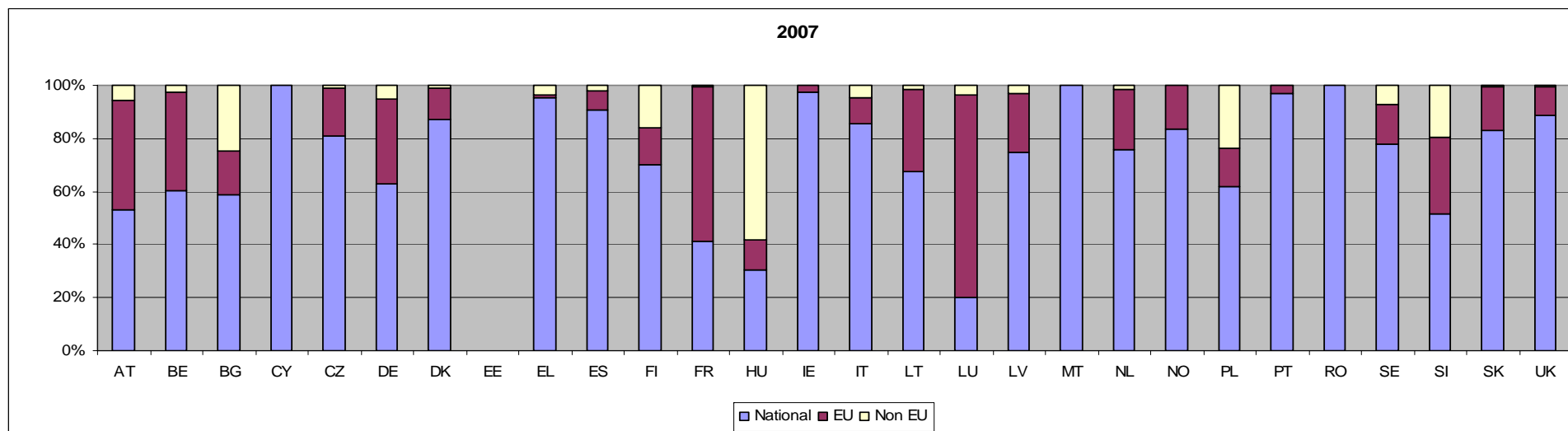
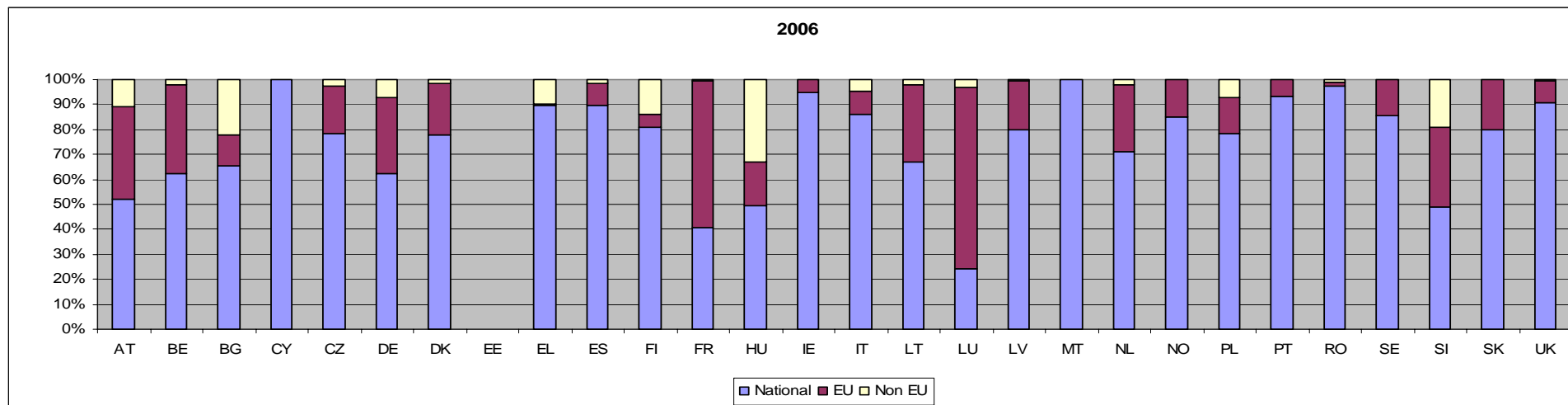
ANEXO II - Frequência dos controlos por milhão de toneladas-km

Na secção 7.1 do relatório são fornecidas informações complementares sobre estes gráficos.



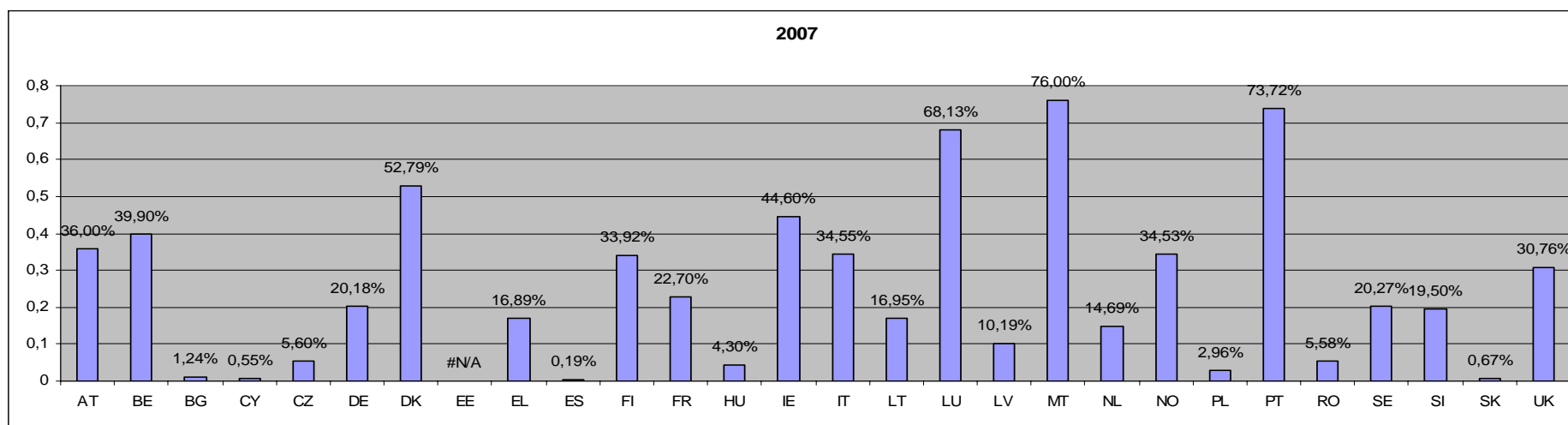
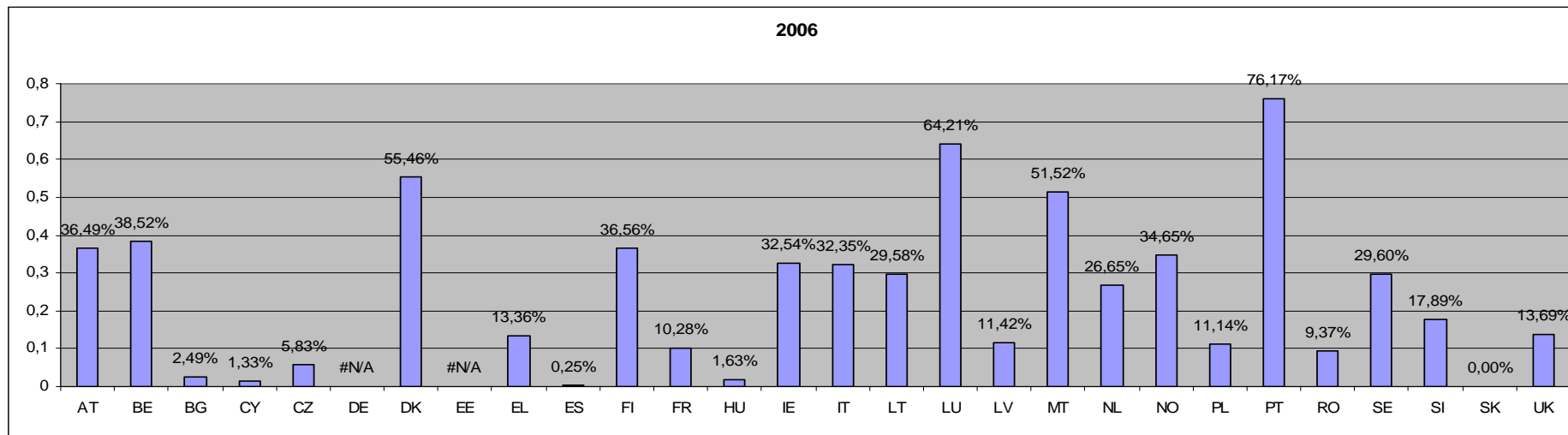
ANEXO III - Repartição dos controlos por país de origem

Na secção 7.2 do relatório são fornecidas informações complementares sobre estes gráficos.



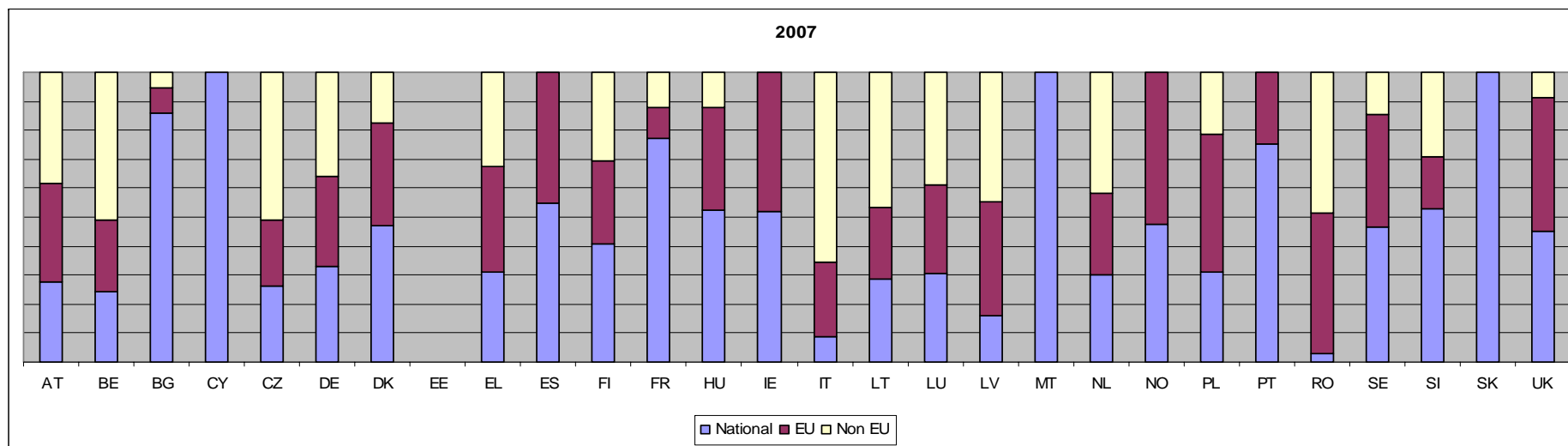
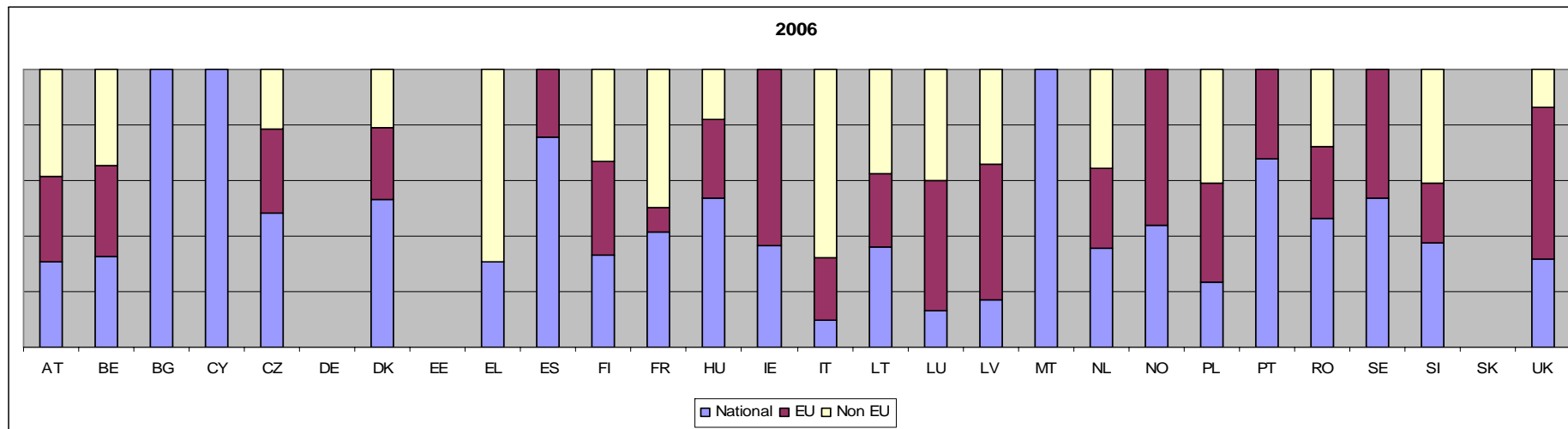
ANEXO IV – Percentagem de unidades de transporte não conformes com o ADR

Na secção 7.3 do relatório são fornecidas informações complementares sobre estes gráficos.



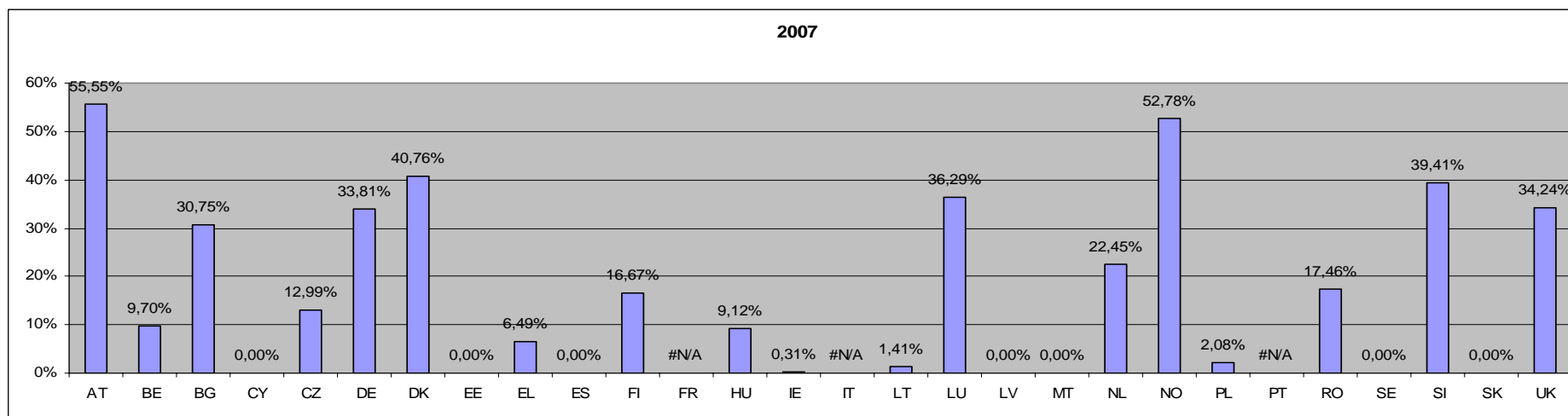
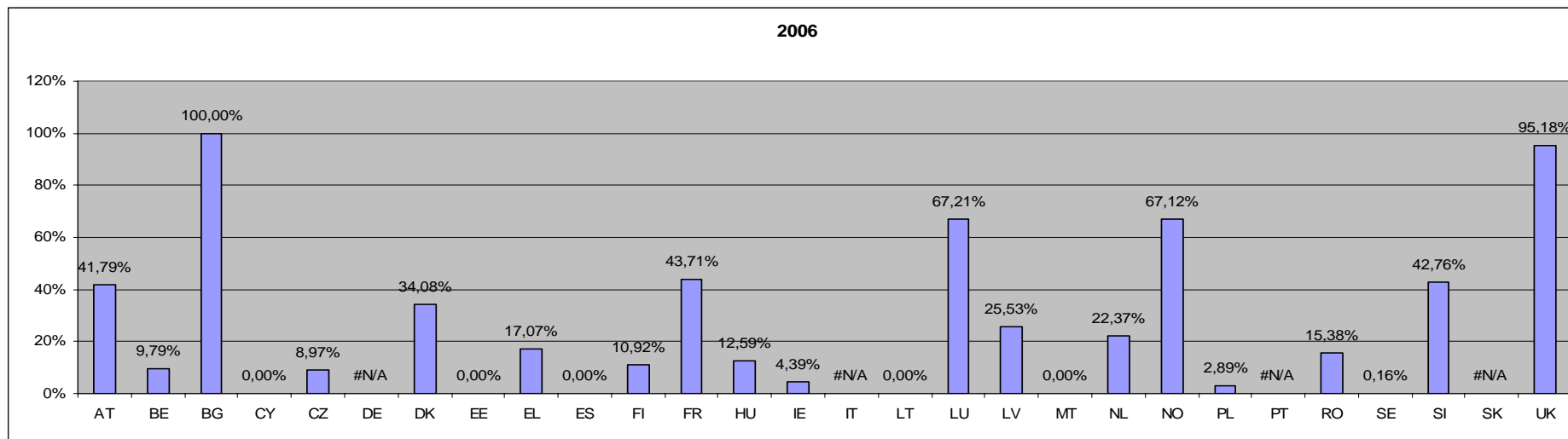
ANEXO V - Repartição das unidades de transporte não conformes com o ADR por país de origem

Na secção 7.4 do relatório são fornecidas informações complementares sobre estes gráficos.



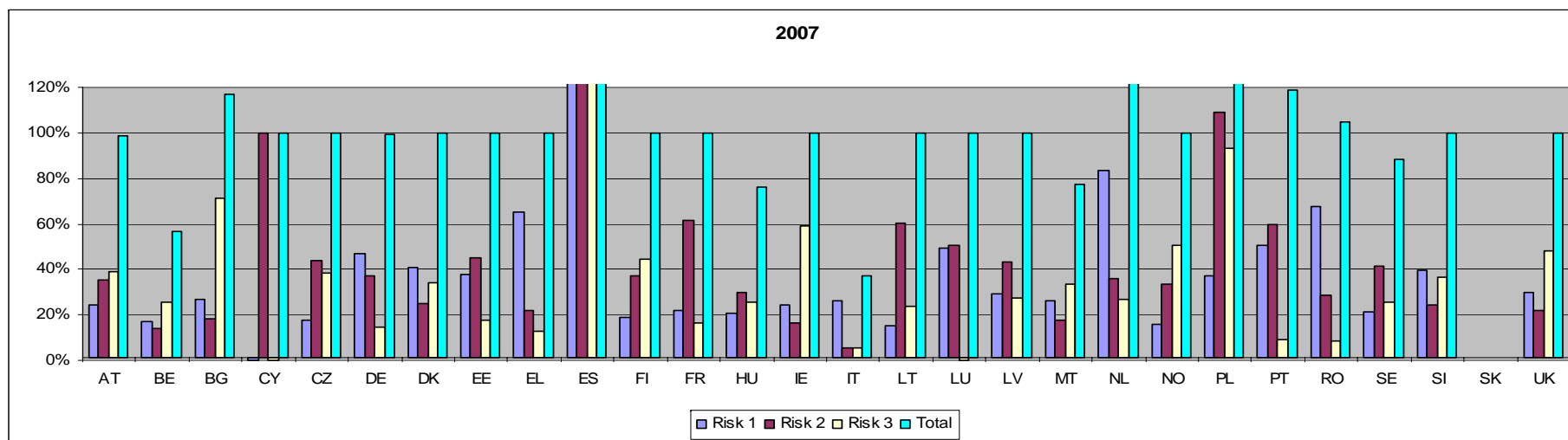
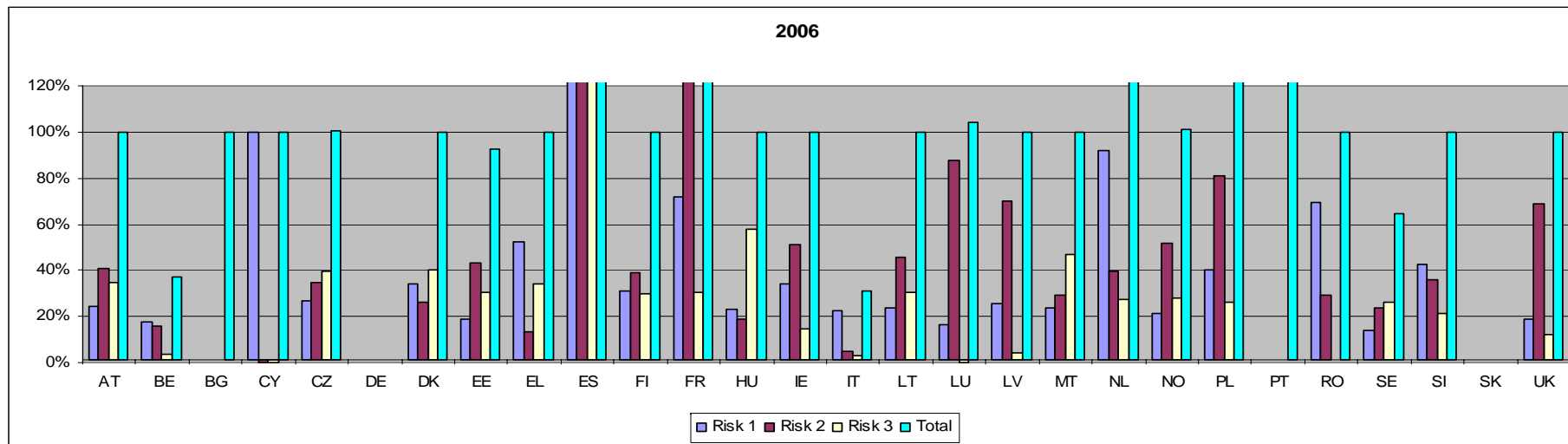
ANEXO VI – Frequência das imobilizações de unidades de transporte não conformes com o ADR

Na secção 7.5 do relatório são fornecidas informações complementares sobre estes gráficos.



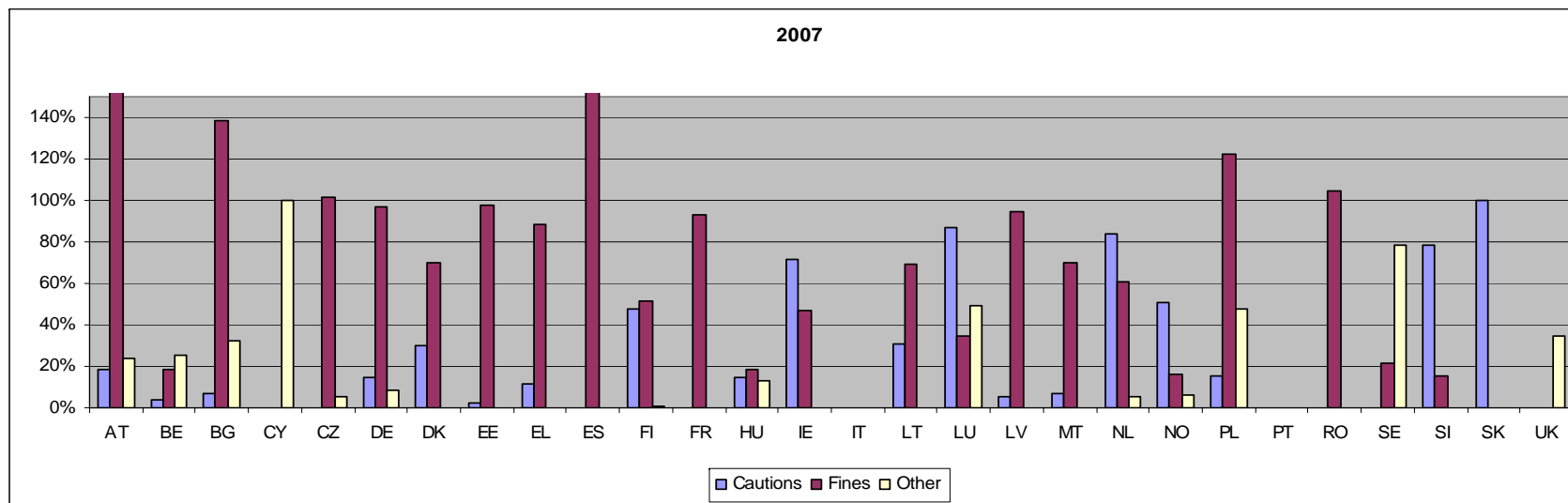
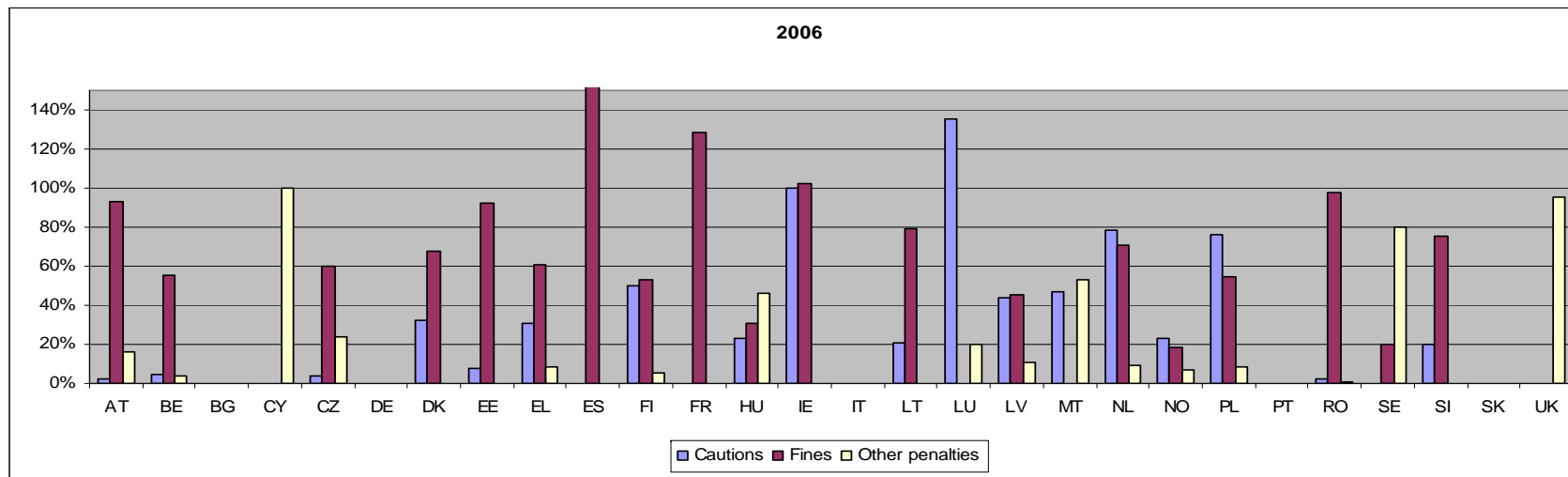
ANEXO VII - Repartição das infracções por categorias de risco

Na secção 7.6 do relatório são fornecidas informações complementares sobre estes gráficos.



ANEXO VIII – Tipos de sanções por unidade de transporte não conforme com o ADR

Na secção 7.7 do relatório são fornecidas informações complementares sobre estes gráficos.



**ANEXO IX – Operações de transporte rodoviário de mercadorias perigosas efectuadas
anualmente, em milhões de toneladas-km**

No ponto 5 do relatório são fornecidas informações complementares sobre este quadro.

EM/ano	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