

SV

SV

SV



EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Bryssel den 7.7.2010
KOM(2010)364 slutlig

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

**OM MEDLEMSSTATERNAS TILLÄMPNING AV RÅDETS DIREKTIV 95/50/EG
OM ENHETLIGA FÖRFARANEN FÖR KONTROLLER AV VÄGTRANSPORTER
AV FARLIGT GODS**

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET OM MEDLEMSSTATERNAS TILLÄMPNING AV RÅDETS DIREKTIV 95/50/EG OM ENHETLIGA FÖRFARANDE FÖR KONTROLLER AV VÄGTRANSPORTER AV FARLIGT GODS	1
1. Inledning	4
2. Bakgrund	4
3. Direktiv 95/50/EG	4
4. Rapporter från EU-medlemsstaterna och Norge	5
5. Beräkning av data	6
6. Kontrollernas utveckling och resultat	6
7. Jämförelse av data	7
7.1. Kontrollfrekvens	7
7.2. Kontrollernas fördelning enligt registreringsplats	7
7.3. Andelen transportenheter som bryter mot bestämmelserna	7
7.4. Fördelning enligt registreringsplats för transportenheter med överträdelser	8
7.5. Frekvens för hindrande av fortsatt färd	8
7.6. Fördelning enligt riskkategori	8
7.7. Typ av påföljder	9
8. Slutsatser	9
Bilaga I – Utvecklingen av antalet kontroller, brott mot bestämmelserna och överträdelser i kategori 1	10
Bilaga II – Kontrollfrekvensen per miljoner tonkilometer	13
Bilaga III – Kontrollernas fördelning enligt registreringsplats	14
Bilaga IV – Andelen transportenheter som bryter mot ADR-bestämmelserna	15
Bilaga V – Fördelning enligt registreringsplats för transportenheter som bryter mot ADR- bestämmelserna	16
Bilaga VI – Frekvensen för hindrande av fortsatt färd för transportenheter som bryter mot ADR-bestämmelserna	17

Bilaga VII – Fördelning enligt riskkategori	18
Bilaga VIII – Typer av påföljder per transportenhet som bryter mot ADR-bestämmelserna..	19
Bilaga IX – Årlig vägtransport av farligt gods i miljoner tonkilometer.....	20

1. INLEDNING

Rådets direktiv 95/50/EG om enhetliga förfaranden för kontroller av vägtransporter av farligt gods antogs den 6 oktober 1995¹ och medlemsstaterna var skyldiga att senast den 1 januari 1997 sätta i kraft de lagar, förordningar och administrativa bestämmelser som behövdes för att följa direktivet.

Enligt direktiv 95/50/EG ska alla medlemsstater för varje kalenderår, senast tolv månader efter årets slut, lämna en rapport till kommissionen om tillämpningen av direktivet.² Det fastställs också att kommissionen minst vart tredje år ska lämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om medlemsstaternas tillämpning av direktivet.³

Kommissionens rapport bygger på de årliga rapporter som inkommit från medlemsstaterna. Detta är den fjärde rapporten om tillämpningen av rådets direktiv 95/50/EG i medlemsstaterna och den avser åren 2006–2007. Den första rapporten⁴ avser åren 1997–1998, den andra rapporten⁵ åren 1999–2002 och den tredje rapporten⁶ åren 2003–2005.

2. BAKGRUND

Genom rådets direktiv 94/55/EG av den 21 november 1994 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om transport av farligt gods på väg⁷, i dess ändrade lydelse⁸, införs harmoniserade bestämmelser om transport av farligt gods mellan och inom medlemsstaterna.

De tekniska bilagorna till direktiv 94/55/EG har samma innehåll som de tekniska bilagorna till det internationella ADR-avtalet⁹. Genom direktiv 94/55/EG införlivas således i gemenskapslagstiftningen ADR:s tekniska bestämmelser, där det fastställs enhetliga villkor för säkra internationella vägtransporter av farligt gods. Direktivets mervärde är att dessa bestämmelser också utvidgas till att omfatta nationell trafik, så att villkoren för vägtransport av farligt gods harmoniseras i hela gemenskapen och vägsäkerheten samtidigt förbättras på nationell nivå.

Bilaga A till direktiv 94/55/EG innehåller en förteckning över farligt gods som kan transporteras på väg liksom också bestämmelser om förpackning, märkning och beskrivning av gods i godsdeklarationen. Bilaga B innehåller bestämmelser om transportenheter och själva transporterarna.

¹ EGT L 249, 17.10.1995, s. 35, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2004/112/EG av den 13 december 2004 om anpassning till den tekniska utvecklingen av rådets direktiv 95/50/EG (EUT L 367, 14.12.2004, s. 23).

² Artikel 9.1.

³ Artikel 9.2.

⁴ KOM(2000) 517 slutlig av den 6 september 2000.

⁵ KOM(2005) 430 slutlig av den 15 september 2005.

⁶ KOM(2007) 795 slutlig av den 13 december 2007.

⁷ EGT L 319, 12.12.1994, s. 7.

⁸ Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 2004/111/EG av den 9 december 2004 om anpassning till den tekniska utvecklingen av rådets direktiv 94/55/EG (EUT L 365, 10.12.2004, s. 25).

⁹ Europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg (ADR), som ingicks i Genève den 30 september 1957, med ändringar. Den senaste versionen är 2009–2011 års version.

Det bör noteras att direktiv 94/55/EG upphävdes från och med den 30 juni 2009 och ersattes med Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG av den 24 september 2008 om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar¹⁰. Principerna i direktiv 2008/68/EG är dock fortfarande desamma som i direktiv 94/55/EG när det gäller införlivandet av ADR:s tekniska bestämmelser.

3. DIREKTIV 95/50/EG

Mot bakgrund av direktiv 94/55/EG och för att ytterligare förbättra säkerheten när det gäller transport av farligt gods och garantera att kontroller genomförs i tillräcklig utsträckning på ett harmoniserat sätt, antog rådet den 6 oktober 1995 direktiv 95/50/EG om enhetliga förfaranden för kontroller av vägtransporter av farligt gods. I direktivet finns en harmoniserad kontrollista som medlemsstaterna ska använda och en förteckning över överträdelsekoder. Direktivets bilagor ändrades år 2004¹¹ och överträdelsekoderna ändrades till att omfatta tre riskkategorier från och med 2005.

De enhetliga kontrollerna omfattar allt farligt gods som transporteras på väg i en medlemsstats territorium eller som kommer in från tredje land, oavsett transportenhetens registreringsland. Direktivets syfte är att säkerställa att slumpmässiga kontroller görs av en representativ andel av det farliga gods som transporteras på väg, och att en stor andel av vägnätet täcks in av kontrollerna.

Som en förebyggande åtgärd eller efter att överträdelser som äventyrar säkerheten har noterats vid en vägkontroll kan kontroller också göras i företagets lokaler¹². Direktiv 95/50/EG innehåller dock inga krav om rapportering av kontrollerna.

4. RAPPORTER FRÅN EU-MEDLEMSSTATERNA OCH NORGE

Medlemsstaterna uppmanas att i sina rapporter använda riskkategorierna enligt bilaga II till direktiv 95/50/EG och att utforma rapporten i enlighet med direktivets bilaga III. Norge har alltid lämnat in en årsrapport och har begärt att den införlivas i kommissionens rapport till Europaparlamentet och rådet.

En del medlemsstater använde inte standardformatet för informationen i sina rapporter. Vissa medlemsstater använde t.ex. koderna från den föregående kontrollistan (bilaga I till direktivet före ändringen 2004), och vissa andra medlemsstater använde ett eget system för kategorisering av överträdelser.

Rapporter inkom från alla medlemsstater för åren 2006 och 2007, även om många rapporter var ofullständiga. På grund av dessa brister finns det luckor i tabellerna i denna rapport. Bristerna anges med beteckningen #N/A som står för *inte tillgängligt*.

¹⁰ EUT L 260, 30.9.2008, s. 13–59.

¹¹ Kommissionens direktiv 2004/112/EG av den 13 december 2004 om anpassning till den tekniska utvecklingen av rådets direktiv 95/50/EG (EUT L 367, 14.12.2004, s. 23).

¹² Sverige konstaterade att man genomför ett betydande antal kontroller och revisioner vid terminaler, företag och hamnar. Nederländerna konstaterade att man dessutom besöker transportföretag för att genomföra kontroller, revisioner och dela ut information. Belgien konstaterade att säkerhetsrådgivarna utöver inspektionerna vid företagen rapporterar resultaten från kontrollerna till de behöriga myndigheterna.

Sammanfattning av rapporterna från medlemsstaterna finns i bilagorna till denna rapport. Presentationen och analysen av data ska ses mot bakgrund av att rapportmallen ändrades år 2004.

I bilaga I beskrivs utvecklingen i fråga om antalet kontroller som registrerats i var och en av medlemsstaterna mellan 2003 och 2007, andelen transportenheter som bryter mot bestämmelserna under 2006 och 2007 och andelen överträdelser i riskkategori 1 under 2006 och 2007.

Vid granskning av utvecklingen enligt kapitel 6 och statistiken i kapitel 7.6 bör det noteras att indikatorn för Spanien är låg på grund av en misstolkning av antalet transportenheter som bryter mot ADR-bestämmelserna.

Flera medlemsstater har lämnat in rapporter där summan av överträdelser avviker från antalet transportenheter som bryter mot ADR-bestämmelserna. Detta bör inte vara möjligt eftersom medlemsstaterna uppmanas att endast rapportera den mest allvarliga överträdelsekategorin för varje transportenhet.

5. BERÄKNING AV DATA

Medlemsstaterna uppmanades att om möjligt ange en uppskattning, uttryckt i ton eller tonkilometer, av hur mycket farligt gods som transporteras per år. Endast fem medlemsstater har lämnat denna information.

För att få en objektiv jämförelse mellan de olika medlemsstaterna extraherades de enskilda medlemsstaternas transportvolym för farligt gods ur Eurostatdata¹³. Informationen användes för uppskattning av kontrollfrekvensen per miljoner tonkilometer.

Eurostat innehåller ingen statistik för Ungern för 2006, inte heller för Malta för 2006–2007. För Ungerns del extrapolerades informationen från data för 2007–2008. För Malta erhöles volymen transporterat gods från Maltas behöriga myndighet.

Statistiken från Eurostat presenteras i bilaga IX.

6. KONTROLLERNAS UTVECKLING OCH RESULTAT

Tabellen i bilaga I innehåller en översikt av hur vägkontrollerna har utvecklats per medlemsstat. På första raden anges antalet kontroller. På andra raden anges procentandelen transportenheter med minst en överträdelse. På tredje raden anges procentandelen kontroller där den svåraste överträdelserna var av kategori 1, dvs. den allvarligaste typen av överträdelse.

Data i bilaga I anges med början från 2006 utom för antalet kontroller där informationen från de tidigare rapporterna har införlivats.

I slutet av tabellen finns medelvärden för Europeiska unionen och motsvarande statistik från Norge.

¹³ Eurostattabell DS-073082: *Annual road freight transport of dangerous goods, by type of dangerous goods and broken down by activity* (årliga vägtransporter av farligt gods, fördelade per typ av farligt gods och verksamhet).

Då vissa data saknas i medlemsstaternas rapporter bör följande noteras:

- Det totala antalet kontroller för 2006 och 2007 omfattar inte Estland.
- För 2006 omfattar procentandelen kontrollerade transportenheter med minst en överträdelse inte Tyskland, Estland och Spanien och för 2007 inte Estland och Spanien.
- För 2006 omfattar procentandelen överträdelser i kategori 1 inte Bulgarien, Tyskland och Portugal.

För vissa medlemsstater kan uppgifterna om procentandelen överträdelser i kategori 1 vara missledande. Om flera överträdelser har rapporterats per kontroll tenderar procentandelen överträdelser i kategori 1 att vara lägre än det korrekta värdet. För 2006 var detta fallet för Frankrike, Nederländerna, Polen och Portugal, och för 2007 för Bulgarien, Nederländerna, Polen och Portugal.

Vissa medlemsstater har lägre antal överträdelser än antalet transportenheter som konstaterats bryta mot bestämmelserna. Detta är fallet för Belgien, Italien, Ungern, Malta och Sverige. Detta torde inte ge systematisk påverkan av procentandelen. I vissa fall rapporterar de rättsvärdande myndigheterna endast att överträdelser har påvisats, men lämnar ingen information om överträdelserna eller om straffpåföljder. Denna aspekt diskuteras närmare i punkt 7.6.

7. JÄMFÖRELSE AV DATA

Nedan ges mer detaljerad information och analys av medlemsstaternas data om kontrollerna. Bilagorna II–VIII innehåller stapeldiagram som visar situationen per medlemsstat under 2006 och 2007.

7.1. Kontrollfrekvens

I bilaga II finns en översikt av vägkontrollernas frekvens i medlemsstaterna för 2006 och 2007. Frekvensen uttrycks som antalet kontroller per miljon tonkilometer transporterat farligt gods per medlemsstat.

För 2006 var genomsnittet i EU 2,95 kontroller per miljon tonkilometer och för 2007 var genomsnittet 3,50. Det ger en ökning på 18,6 %. Bulgarien och Ungern har exceptionellt höga kontrollfrekvenser. Om man utesluter Bulgarien och Ungern blir EU-genomsnittet 2,33 för 2006 och 2,90 för 2007, och den årliga ökningen blir 24,5 %.

7.2. Kontrollernas fördelning enligt registreringsplats

Medlemsstaterna uppmanades att dela upp sin statistik enligt den plats där transportenheten registrerats. I bilaga III till denna rapport finns en översikt av kontrollerna uppdelade enligt transportenhetens registreringsplats.

Resultaten ska ses mot bakgrund av varje medlemsstats geografiska läge, eftersom det t.ex. på öar förekommer mindre transport längs vägar.

Data för 2006 saknas för Bulgarien, Tyskland, Estland, Portugal och Slovakien, och för 2007 för Estland.

7.3. Andelen transportenheter som bryter mot bestämmelserna

Andelen kontrollerade transportenheter med minst en överträdelse anges i bilaga IV.

Andelen transportenheter som bryter mot bestämmelserna varierar betydligt mellan medlemsstaterna och når upp till nästan 80 % för Portugal medan andelen i vissa andra medlemsstater ligger under 5 %.

Data för 2006 saknas för Tyskland och Estland, och för 2007 för Estland. Indikatorn för Spanien är låg på grund av misstolkning av antalet transportenheter som bryter mot bestämmelserna.

7.4. Fördelning enligt registreringsplats för transportenheter med överträdelser

Diagrammet i bilaga V visar fördelningen enligt registreringsplats för transportenheter som bryter mot bestämmelserna.

Resultaten ska ses mot bakgrund av medlemsstaternas geografiska läge.

Data för 2006 saknas för Tyskland och Estland, och för 2007 för Estland. Slovakien lämnade information men rapporterade inga överträdelser för 2006.

7.5. Frekvens för hindrande av fortsatt färd

Diagrammet i bilaga VI visar procentandelen för fordon som haft överträdelser och vars fortsatta färd har hindrats.

Frekvensen för hindrande av fortsatt färd varierar betydligt mellan medlemsstaterna – i Bulgarien hindrades varje fordon med påträffad förseelse år 2006 medan flera medlemsstater rapporterade att inga fordon hade hindrats.

Data för 2006 har inte lämnats av Tyskland, Italien, Portugal och Slovakien, och data för 2007 har inte lämnats av Frankrike, Italien och Portugal.

Enligt rapporterna har hindrande av fortsatt färd inte förekommit under 2006 i Estland, Spanien, Cypern, Litauen och Malta, och för 2007 i Cypern, Estland, Spanien, Lettland, Malta och Sverige.

7.6. Fördelning enligt riskkategori

Diagrammet i bilaga VII visar fördelningen enligt överträdelsekategori. Endast den högsta riskkategorin som påträffas vid en kontroll borde ha noterats.

Totalantalet rapporterade överträdelser borde vara lika med antalet transportenheter som bryter mot bestämmelserna. Den sista stapeln i diagrammet i bilaga VII visar summan av överträdelser dividerad med antalet enheter som bryter mot bestämmelserna. Denna bör vara lika med 100 % eftersom endast den allvarligaste överträdelsen bör rapporteras.

Om summan är lägre än 100 % är rapporten om överträdelser inte fullständig. Om summan är högre än 100 % har flera överträdelser per kontroll rapporterats.

För 2006 lämnade Bulgarien, Tyskland och Portugal inga data om riskkategorier. Slovakien hade inte påträffat några överträdelser.

För 2007 lämnade alla medlemsstater behövliga data.

7.7. Typ av påföljder

Diagrammet i bilaga VIII visar fördelningen av påföljder enligt medlemsstat.

Medlemsstaterna använder flera olika system för böter och åtal.

Vissa medlemsstater rapporterade flera påföljder per transportenhet. Det medför att summan av procentandelarna inte alltid är lika med 100 %.

Resultaten för Spanien är inte korrekta på grund av en misstolkning av totalantalet transportenheter som bryter mot ADR-bestämmelserna. Vidare gäller att vissa medlemsstater inte har lämnat information om vissa typer av påföljder. Det är inte klart om dessa påföljder inte tillämpades eller om de inte rapporterades.

Bulgarien, Tyskland, Italien och Portugal rapporterade inte några påföljder för 2006, och samma gäller för Italien och Portugal för 2007.

8. SLUTSATSER

Alla medlemsstater har genomfört vägkontroller enligt direktiv 95/50/EG. Volymen och kvaliteten hos data som lämnats till kommissionen har förbättrats. De flesta medlemsstater använder korrekt rapporteringsformat. Det finns fortfarande en andel fordon som vid kontrollerna visar sig bryta mot lagstiftningen. Andelen överträdelser per kontroll verkar vara konstant.

Antalet kontroller i EU ökade med omkring 20 % från 2006 till 2007 och nådde upp till cirka 285 000 kontroller år 2007. Överträdelser påträffades vid cirka en kontroll av åtta. Cirka 40 % av dessa överträdelser var av den allvarligaste typen. Därför hindrades fortsatt färd för nästan 10 000 fordon efter kontroll. Detta visar tydligt att det praktiska genomförandet av reglerna om transport av farligt gods i form av vägkontroller är meningsfullt och bidrar till bättre säkerhet.

Kommissionen kommer att överväga rekommendationer för ytterligare harmonisering av tolkningen av och innehållet i den information som medlemsstaterna lämnar i sina årsrapporter.

Bilaga I – Utvecklingen av antalet kontroller, andelen överträdelse och andelen överträdelse i kategori 1

Närmare information om denna tabell finns i punkt 6 i rapporten.

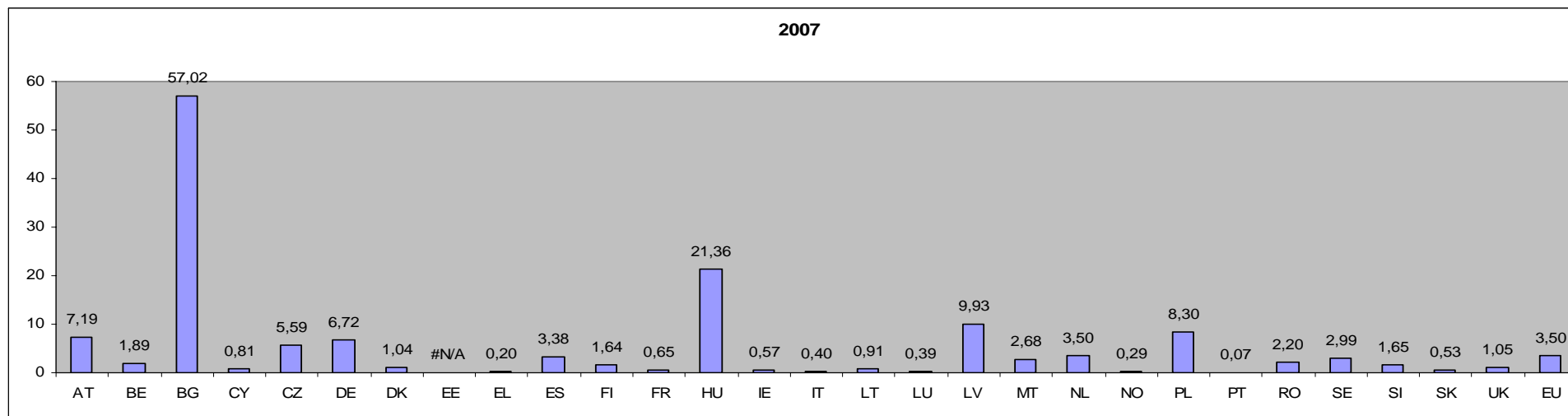
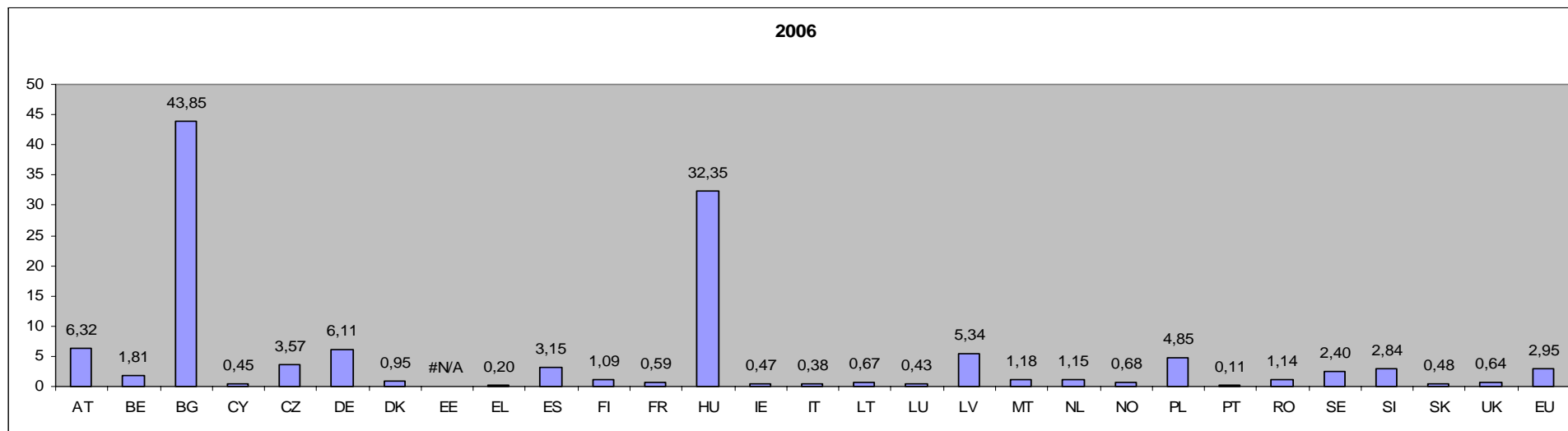
LAND/ÅR		2003	2004	2005	2006	2007
AT	Antal kontroller	5 831	5 420	5 273	7 089	7 580
	% överträdelse				36,49%	36,00%
	% riskkategori 1				24,62%	24,55%
BE	Antal kontroller	2 919	3 417	3 835	3 977	4 133
	% överträdelse				38,52%	39,90%
	% riskkategori 1				47,36%	30,47%
BG	Antal kontroller				19 206	27 996
	% överträdelse				2,49 %	1,24 %
	% riskkategori 1				#N/A	23,15%
CY	Antal kontroller				75	181
	% överträdelse				1,33 %	0,55 %
	% riskkategori 1				100,00%	0,00 %
CZ	Antal kontroller		11 334	17 796	6 694	7 691
	% överträdelse				5,83 %	5,60 %
	% riskkategori 1				26,46%	17,87%
DE	Antal kontroller	106 653	103 975	88 915	83 760	86 225
	% överträdelse				#N/A	20,18%
	% riskkategori 1				#N/A	47,00%
DK	Antal kontroller	311	621	708	889	646
	% överträdelse				55,46%	52,79%
	% riskkategori 1				34,08%	40,76%
EE	Antal kontroller		74	67	#N/A	#N/A
	% överträdelse				#N/A	#N/A
	% riskkategori 1				20,41%	37,50%
EL	Antal kontroller	96	211	1 106	614	456
	% överträdelse				13,36%	16,89%
	% riskkategori 1				52,44%	64,94%
EU	Antal kontroller	36 782	30 453	32 591	40 023	42 787
	% överträdelse				0,25 %	0,19 %
	% riskkategori 1				67,90%	66,69%
FI	Antal kontroller	2 394	2 536	2 401	2 530	3 025
	% överträdelse				36,56%	33,92%
	% riskkategori 1				31,35%	18,62%
FR	Antal kontroller	22 951	28 122	23 341	5 566	6 388
	% överträdelse				10,28%	22,70%
	% riskkategori 1				26,60%	22,07%
HU	Antal kontroller		74 546	41 609	35 555	25 995
	% överträdelse				1,63 %	4,30 %
	% riskkategori 1				23,10%	27,03%
IE	Antal kontroller	356	375	815	630	731
	% överträdelse				32,54%	44,60%

	% riskkategori 1				34,15%	24,54%
IT	Antal kontroller	2 797	3 135	3 963	4 105	4 515
	% överträdelser				32,35 %	34,55 %
	% riskkategori 1				72,82 %	69,90 %
LT	Antal kontroller		189	258	311	419
	% överträdelser				29,58 %	16,95 %
	% riskkategori 1				23,91 %	15,49 %
LU	Antal kontroller	313	100	190	190	182
	% överträdelser				64,21 %	68,13 %
	% riskkategori 1				15,75 %	49,19 %
LV	Antal kontroller		403	417	823	1609
	% överträdelser				11,42 %	10,19 %
	% riskkategori 1				25,53 %	29,27 %
MT	Antal kontroller			36	33	75
	% överträdelser				51,52 %	76,00 %
	% riskkategori 1				23,53 %	34,09 %
NL	Antal kontroller	2362	2138	1949	2750	7340
	% överträdelser				26,65 %	14,69 %
	% riskkategori 1				57,82 %	57,16 %
PL	Antal kontroller			13505	15840	39057
	% överträdelser				11,14%	2,96 %
	% riskkategori 1				27,19 %	15,52 %
PT	Antal kontroller	67	192	171	235	137
	% överträdelser				76,17 %	73,72 %
	% riskkategori 1				#N/A	42,50 %
RO	Antal kontroller				2 914	4 517
	% överträdelser				9,37 %	5,58 %
	% riskkategori 1				69,60 %	64,77 %
SE	Antal kontroller	6 333	5 109	6 375	4 182	4 219
	% överträdelser				29,60 %	20,27 %
	% riskkategori 1				22,08 %	24,04 %
SI	Antal kontroller	4 178	3 228	2 179	1 621	1 041
	% överträdelser				17,89 %	19,50 %
	% riskkategori 1				42,76 %	39,41 %
SK	Antal kontroller			83	247	300
	% överträdelser				0,00 %	0,67 %
	% riskkategori 1				#N/A	0,00 %
UK	Antal kontroller	6 124	4 863	5 762	4 851	8 221
	% överträdelser				13,69 %	30,76 %
	% riskkategori 1				19,13 %	30,01 %
EU	Antal kontroller				244 710	285 466
	% överträdelser				12,11 %	14,44 %
	% riskkategori 1				40,57 %	41,06 %
NO	Antal kontroller				632	417
	% överträdelser				34,65 %	34,53 %

	% riskkategori 1				21,27 %	15,97 %
--	------------------	--	--	--	---------	---------

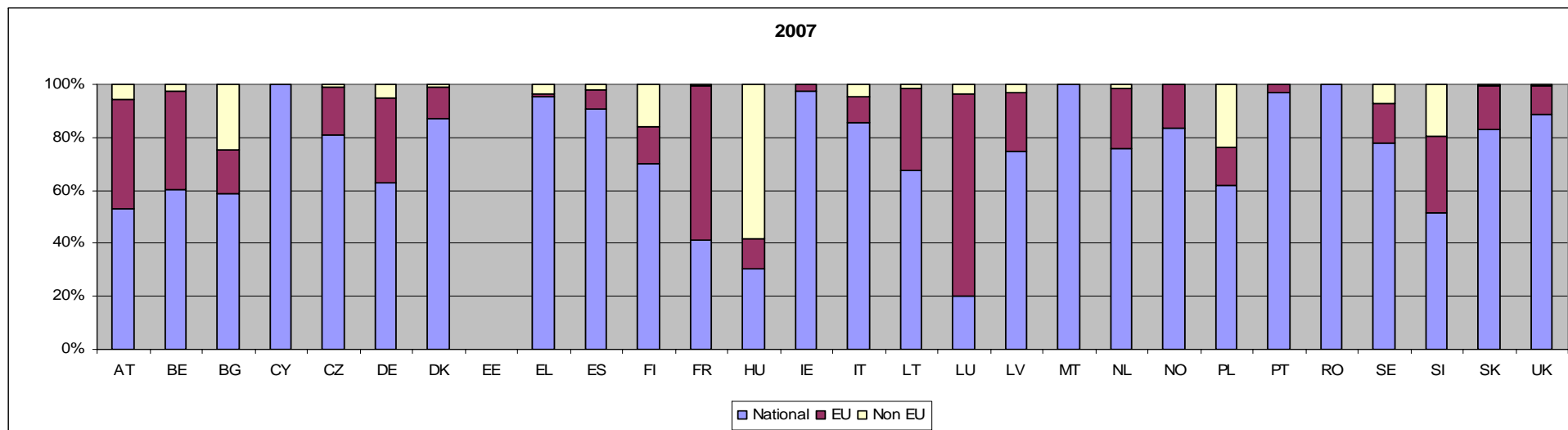
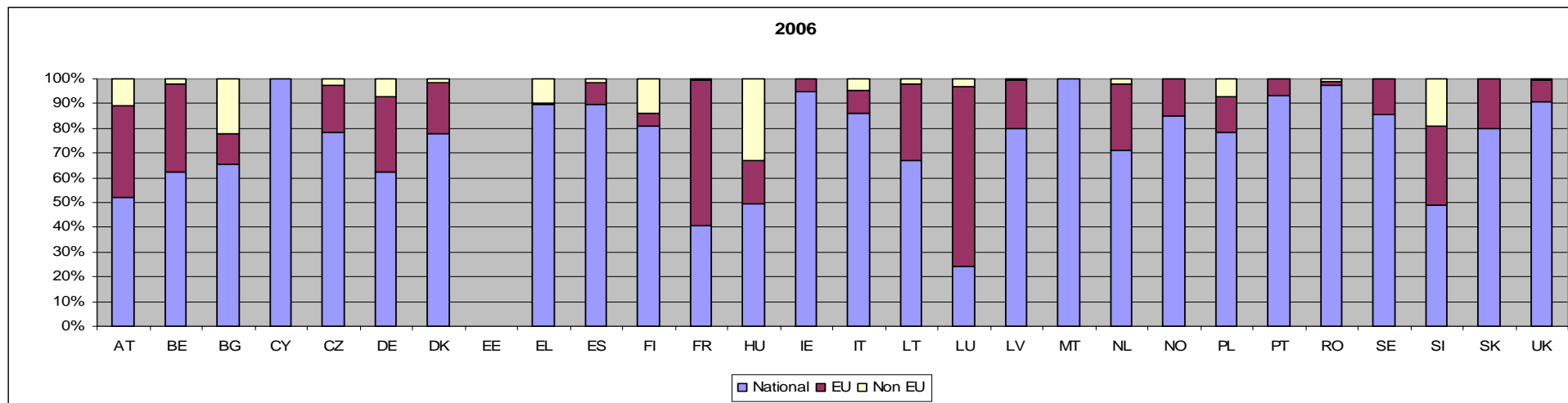
Bilaga II – Kontrollfrekvensen per miljoner tonkilometer

Närmare information om detta diagram finns i punkt 7.1 i rapporten.



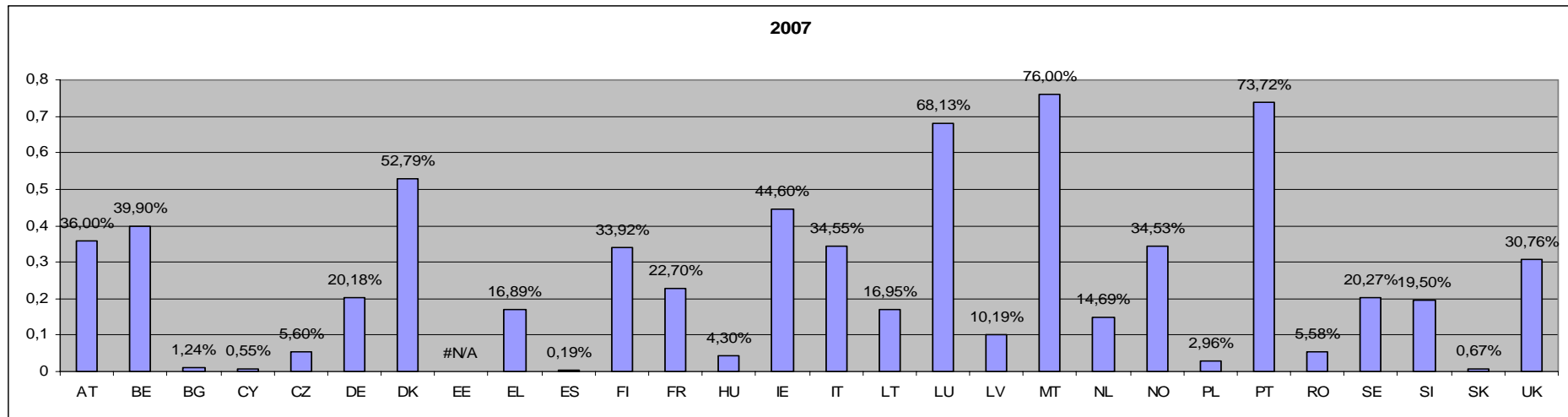
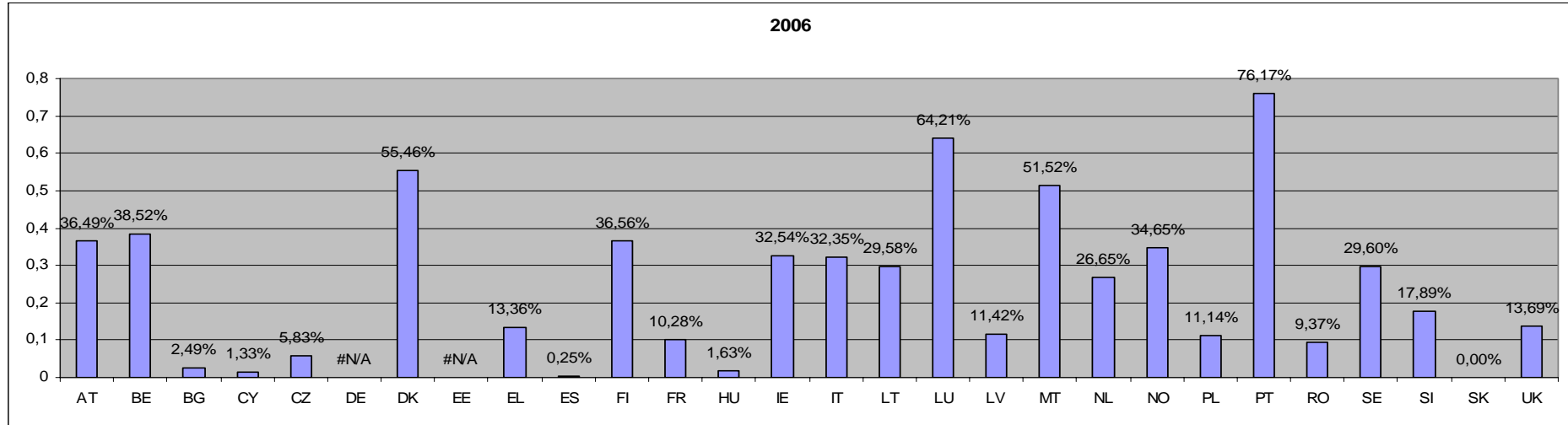
Bilaga III – Kontrollernas fördelning enligt registreringsplats

Närmare information om detta diagram finns i punkt 7.2 i rapporten.



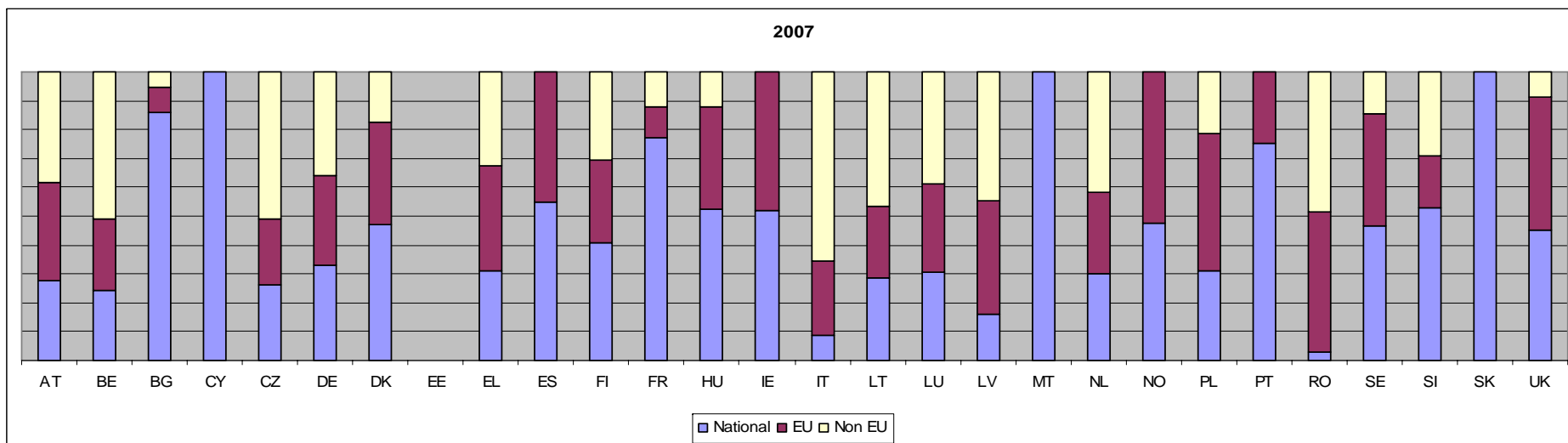
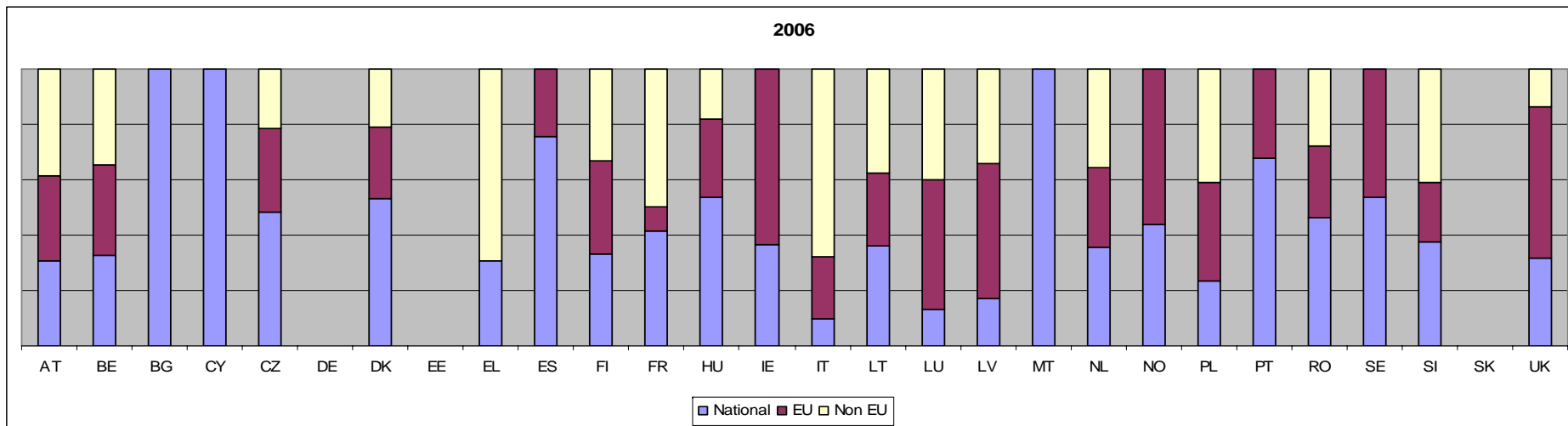
Bilaga IV – Andelen transportenheter som bryter mot ADR-bestämmelserna

Närmare information om detta diagram finns i punkt 7.3 i rapporten.



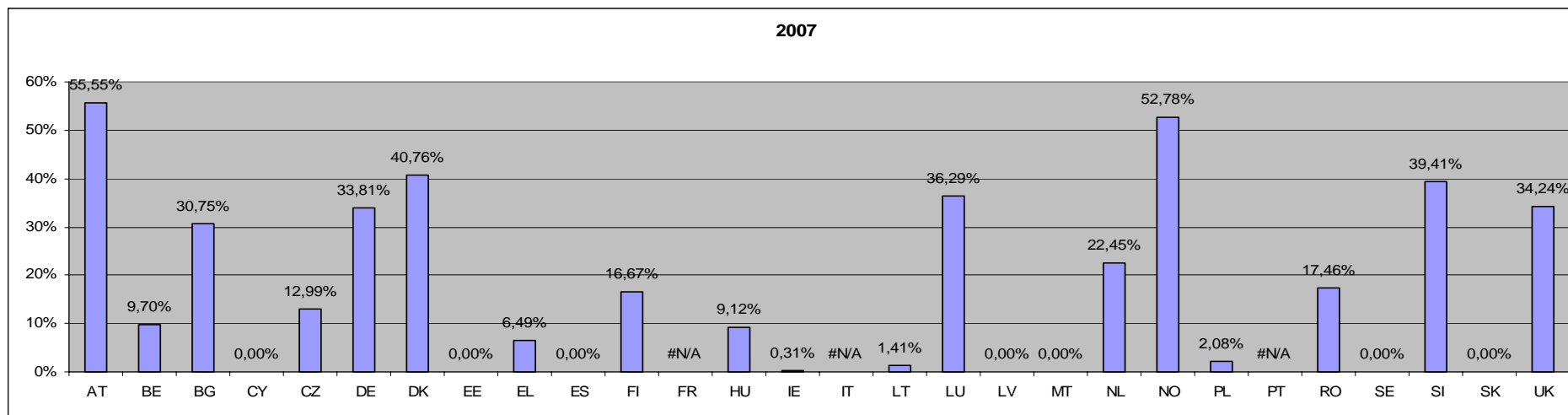
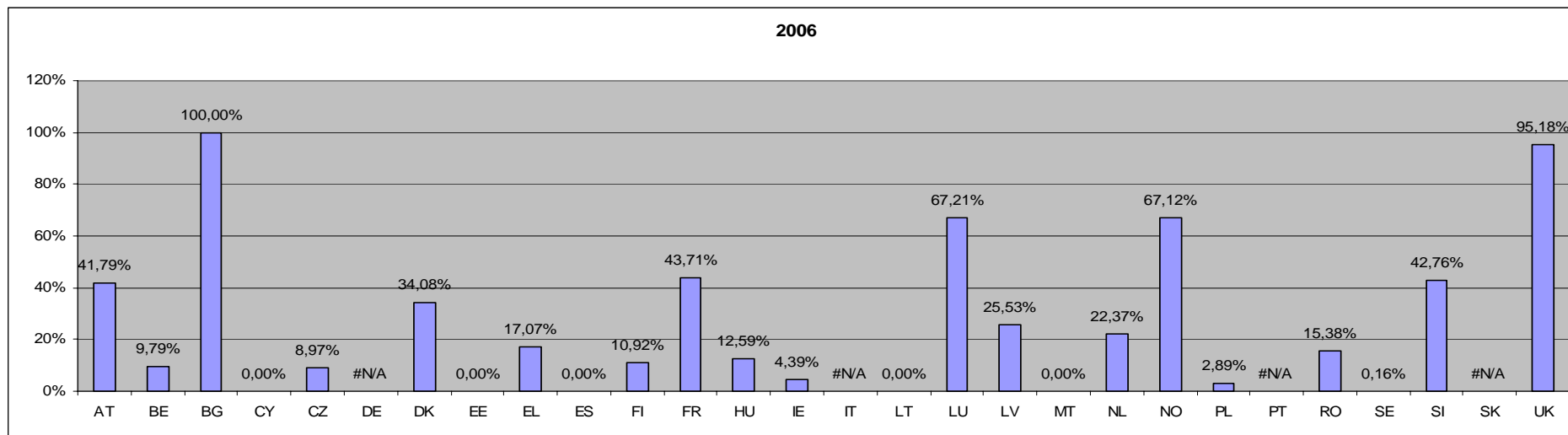
Bilaga V – Fördelning enligt registreringsplats för transportenheter som bryter mot ADR-bestämmelserna

Närmare information om detta diagram finns i punkt 7.4 i rapporten.



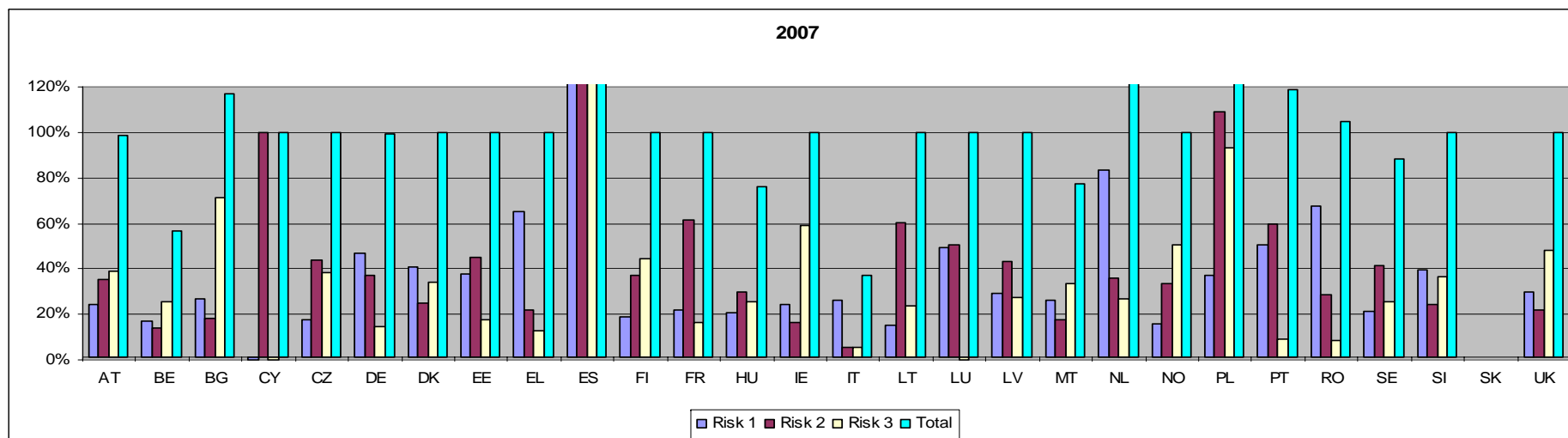
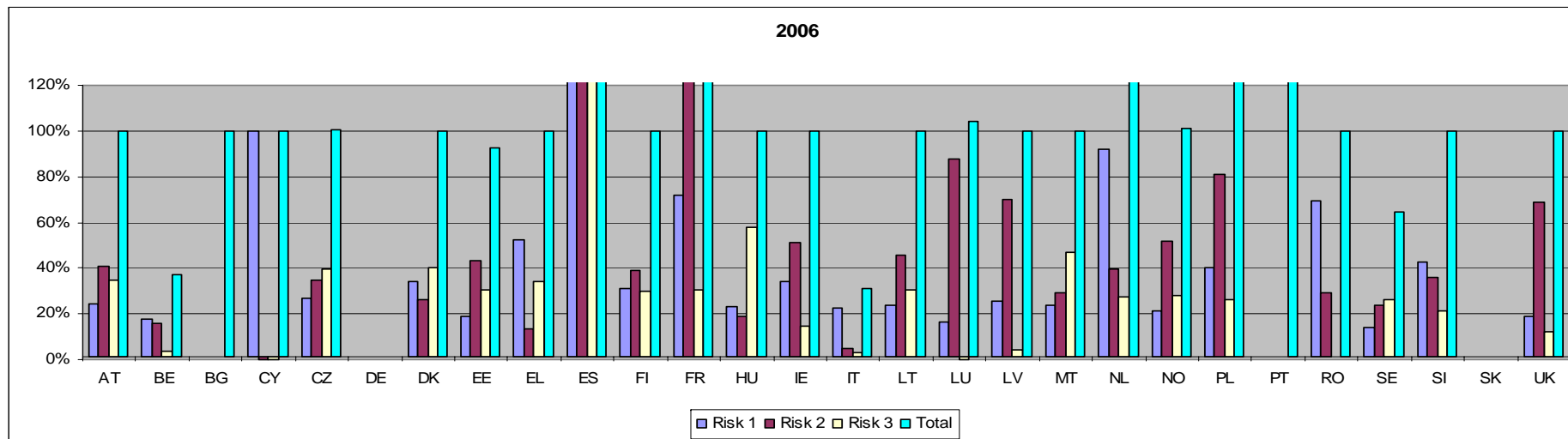
Bilaga VI – Frekvensen för hindrande av fortsatt färd för transportenheter som bryter mot ADR-bestämmelserna

Närmare information om detta diagram finns i punkt 7.5 i rapporten.



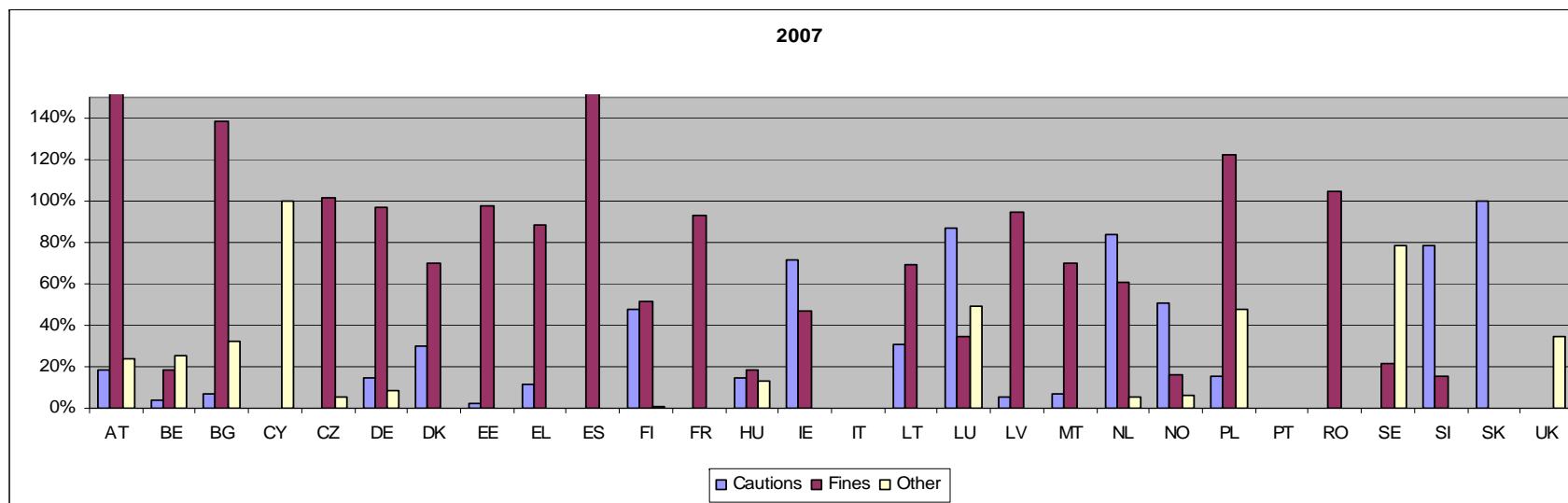
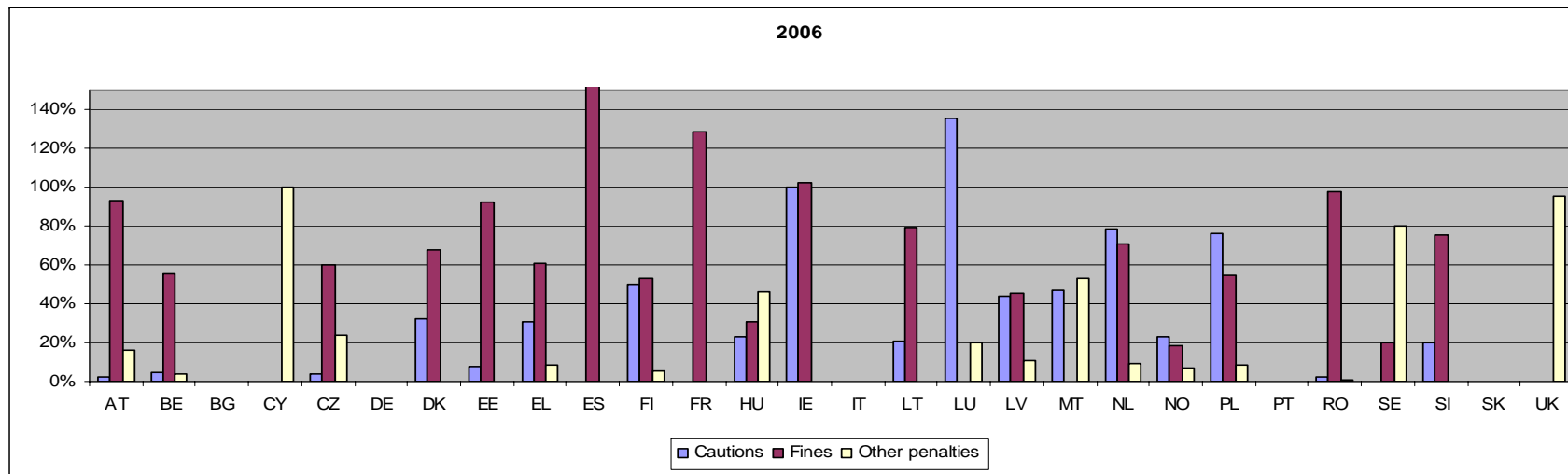
Bilaga VII – Fördelning enligt riskkategori

Närmare information om detta diagram finns i punkt 7.6 i rapporten.



Bilaga VIII – Typer av påföljder per transportenhet som bryter mot ADR-bestämmelserna

Närmare information om detta diagram finns i punkt 7.7 i rapporten.



Bilaga IX – Årlig vägtransport av farligt gods i miljoner tonkilometer

Närmare information om denna tabell finns i punkt 5 i rapporten.

MS/år	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
AT	960	924	1 064	985	1 132	940	972	1 122	1 054	1 178
BE	2 768	3 545	4 177	3 779	2 623	2 284	2 473	2 203	2 191	1 904
BG	:	:	:	:	:	:	:	438	491	694
CY	:	:	:	134	118	159	221	166	224	181
CZ	:	2 905	2 117	1 905	2 172	1 498	1 814	1 875	1 376	1 140
DE	12 261	12 782	13 437	12 034	12 777	13 524	13 158	13 717	12 834	13 616
DK	887	853	827	998	780	901	693	933	620	1 256
EE	:	:	:	:	25	24	286	193	276	189
EL	:	:	:	:	2 040	3 875	1 975	3 085	2 228	3 144
ES	8 998	10 690	10 300	12 036	12 185	12 669	12 474	12 700	12 671	12 605
FI	1 946	2 077	2 427	2 253	2 401	1 818	2 165	2 317	1 847	1 574
FR	8 328	7 607	8 132	8 471	8 797	8 701	8 825	9 456	9 755	9 441
HU	:	:	:	:	:	:	:	1 099	1 217	1 348
IE	597	954	1 139	1 094	1 414	1 468	1 403	1 340	1 291	1 351
IT	10 875	10 894	11 086	10 523	10 131	9 935	11 406	10 777	11 392	:
LT	:	:	:	:	1 173	1 151	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	2 123	1 680	1 664	2 021	2 203	2 390	2 098	2 554
PL	:	:	:	:	:	3 651	3 649	3 267	4 708	5 380
PT	1 571	1 276	1 775	1 730	1 900	2 066	1 984	2 046	1 979	1 846
RO	:	:	:	:	:	:	:	2 559	2 057	1 782
SE	:	1 779	1 623	2 009	1 778	1 450	1 634	1 743	1 409	1 265
SI	:	:	542	407	418	477	620	571	631	662
SK	:	:	:	:	406	431	366	517	562	281
UK	10 790	11 654	10 655	10 178	9 899	7 983	8 766	7 590	7 808	:
NO	1 085	1 139	828	908	1 120	886	944	931	1 454	1 018