



Bruselas, 6.3.2017
COM(2017) 112 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.	Introducción	3
2.	Legislación relacionada de la UE.....	3
3.	Aplicación de la Directiva 95/50/CE.....	4
4.	Informes de los Estados miembros de la UE y de Noruega	4
5.	Recomendación sobre los informes relativos a los controles del transporte de mercancías peligrosas por carretera.....	5
6.	Cálculo de los datos	5
7.	Evolución de los controles y de sus resultados	5
8.	Comparación de los datos	6
8.1.	Frecuencia de los controles	6
8.2.	Desglose de los controles por lugar de origen.....	7
8.3.	Porcentaje de unidades de transporte no conformes.....	7
8.4.	Desglose de unidades de transporte no conformes por lugar de origen.....	8
8.5.	Frecuencia de las inmovilizaciones de unidades de transporte	8
8.6.	Desglose por categorías de riesgo	8
8.7.	Tipos de sanción	8
9.	Conclusión.....	9

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 poner en vigor las disposiciones legales, reglamentarias o 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 civil y a más tardar doce meses después de transcurrido el mismo, un informe relativo a la aplicación de la Directiva². La Directiva prevé igualmente que la Comisión debe remitir al Parlamento Europeo y al Consejo, al menos cada tres años, un informe sobre la aplicación de la Directiva por parte de los Estados miembros³.

Este informe de la Comisión se basa en los informes anuales transmitidos por los Estados miembros. El presente informe es el sexto sobre la aplicación en los Estados miembros de la Directiva 95/50/CE del Consejo y abarca el periodo 2012-2014. El primer informe⁴ abarcó el periodo 1997-1998, el segundo⁵ el periodo 1999-2002, el tercero⁶ el periodo 2003-2005, el cuarto⁷ el periodo 2006-2007 y el quinto⁸ el periodo 2008-2011.

Las condiciones necesarias para garantizar la seguridad del transporte de mercancías peligrosas por carretera no se definen en la Directiva 95/50/CE, sino en la legislación relacionada de la UE, descrita a continuación.

2. LEGISLACIÓN RELACIONADA DE LA UE

Hasta el 30 de junio de 2009 se aplicaba 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 carretera⁹, en su versión modificada¹⁰. El contenido de los anexos de la Directiva 94/55/CE era idéntico al de los anexos del *Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera - ADR*¹¹.

A partir del 1 de julio de 2009 se derogó la Directiva 94/55/CE y fue sustituida por la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas¹², en su versión modificada¹³. La Directiva 2008/68/CE mantiene el enfoque de la Directiva 94/55/CE, que aplicaba

¹ DO L 249 de 17.10.1995, p. 35, modificada 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 COM(2010) 364 final de 7.7.2010.

⁸ COM(2013) 815 final de 25.11.2013.

⁹ DO L 319 de 12.12.1994, p. 7.

¹⁰ Modificada por la Directiva 2004/111/CE de la Comisión, de 9 de diciembre de 2004, por la que se adapta al progreso técnico la Directiva 94/55/CE del Consejo (DO L 365 de 10.12.2004, p. 25).

¹¹ Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera, celebrado en Ginebra el 30 de septiembre de 1957 y modificado bajo los auspicios de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE).

¹² DO L 260 de 30.9.2008, p. 13.

¹³ Modificada por última vez por la Directiva 2014/103/UE de la Comisión, de 21 de noviembre de 2014, por la que se adaptan por tercera vez al progreso científico y técnico los anexos de la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas (DO L 335 de 22.11.2014, p. 15).

disposiciones técnicas y administrativas idénticas a las establecidas en el anexo del *ADR* para todo el transporte en el territorio de la UE.

3. APLICACIÓN DE LA DIRECTIVA 95/50/CE

Tras adoptar la Directiva 94/55/CE, y a fin de seguir mejorando el nivel de seguridad del transporte de mercancías peligrosas, 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 una lista de control armonizada que deben utilizar los Estados miembros para efectuar tales controles, así como orientaciones para la clasificación de las infracciones. En 2004 se modificaron los anexos de la Directiva¹⁴ y el sistema de clasificación de las infracciones con el fin de incluir tres categorías de riesgo a partir de 2005.

Estos controles uniformes cubren 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, con independencia del país de matriculación de la unidad de transporte. La Directiva se propone garantizar que se controle, de forma aleatoria, una proporción representativa de los envíos de mercancías peligrosas transportadas por carretera y se cubra una parte importante de la red de carreteras.

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

Los Estados miembros deben utilizar en sus informes las categorías de riesgo que figuran en el anexo II de la Directiva 95/50/CE y presentarlos de conformidad con el anexo III de la misma. Noruega ha seguido presentando sus informes anuales y ha solicitado su inclusión en el informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo.

Croacia se adhirió a la UE el 1 de julio de 2013, pero comenzó a informar de sus controles en 2012. La mayoría de los Estados miembros y Noruega han presentado sus informes dentro del plazo. Algunos de los informes nacionales han sufrido retrasos relacionados con los procedimientos administrativos de recogida, análisis y transmisión de la información a la Comisión, especialmente cuando estos procedimientos implican a distintas autoridades públicas. Aunque la situación había mejorado temporalmente en 2012 en comparación con el pasado, en los años posteriores no se ha observado el mismo ritmo; por ello la Comisión ha tenido que reiterar su petición a los Estados miembros e invitarlos a que mejoren el formato y coherencia de los datos que proporcionen en el futuro.

La Comisión ha recibido los informes de todos los Estados miembros para el conjunto del periodo pero, a pesar de las considerables mejoras, no toda la información se ha recibido en el formato correcto, ya que algunos países han continuado enviando informes separados según las distintas competencias existentes a escala nacional. Asimismo, algunos de los informes estaban incompletos o no habían sido rellenados de la forma correcta, lo que ha provocado omisiones y resultados irrelevantes en los cuadros que figuran en el presente informe, en los que se indican con la mención «NC» (no comunicado). En los anexos del presente informe se facilita un resumen de las aportaciones de los Estados miembros.

Al analizar la evolución en el capítulo 7, cabe señalar que, con respecto al año 2013, el indicador relativo a la no conformidad en Dinamarca es bajo debido a una interpretación

¹⁴ 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).

errónea del número de unidades de transporte que no cumplen las disposiciones del ADR. Este error de interpretación se subsanó en el informe de 2014.

Varios Estados miembros han enviado informes en los que la suma de las infracciones difiere del número de unidades de transporte que no cumplen las disposiciones. Esto no debería suceder, ya que únicamente debe notificarse la categoría de infracción más grave para cada unidad de transporte.

5. RECOMENDACIÓN SOBRE LOS INFORMES RELATIVOS A LOS CONTROLES DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA

En anteriores informes de la Comisión se señaló la existencia de incoherencias sistemáticas en los datos estadísticos presentados por los Estados miembros. Puesto que la presentación de informes uniformes por los Estados miembros es fundamental para la calidad, comparabilidad y fiabilidad de los informes de la Comisión, esta adoptó en 2011 una Recomendación¹⁵ destinada a mejorar la calidad de dichos informes.

Tras la publicación de la Recomendación, los informes mejoraron sustancialmente y solo se detectaron algunas incoherencias ocasionales de menor entidad.

Algunas de esas incoherencias, que tienden a disminuir, se refieren al número de infracciones por categoría de riesgo¹⁶. En el punto 1.4 del anexo de la Recomendación de la Comisión se subraya que, aunque se detecten varias infracciones, solo debe notificarse la infracción más grave. Por consiguiente, el número total de infracciones por categoría de riesgo debería ser igual al número de unidades de transporte que no cumplen las disposiciones.

No obstante, se observa que este principio todavía no se aplica correctamente en todos los Estados miembros, ya que continúan notificándose varias infracciones por unidad de transporte.

Otra cuestión importante que aborda la Recomendación es el concepto de las sanciones impuestas cuando se detecta una infracción en un control en carretera. Debido a los diferentes regímenes jurídicos y administrativos, algunos Estados miembros no pudieron seguir el desenlace de los procesos judiciales derivados de los controles que revelaron presuntas infracciones. La Recomendación propugna un compromiso común que pueda utilizarse en todos los Estados miembros, a saber, consignar la decisión tomada por el agente responsable a raíz del control efectuado en carretera. No obstante, algunos Estados miembros aún no han sido capaces de facilitar esos datos (p. ej. Francia y Malta).

6. CÁLCULO DE LOS DATOS

Se solicitó a los Estados miembros que, en la medida de lo posible, indicasen en su informe una estimación del volumen anual de mercancías peligrosas transportadas en su territorio por carretera, en toneladas o toneladas-kilómetro. Quince Estados miembros proporcionaron una estimación para el periodo 2012-2014.

Para permitir una comparación objetiva entre los Estados miembros, el volumen de mercancías peligrosas transportadas se basa en la información que figura en la base de datos de Eurostat¹⁷. Esta información se utiliza para estimar la frecuencia de los controles en

¹⁵ Recomendación de la Comisión de 21.2.2011 sobre los informes relativos a los controles del transporte de mercancías peligrosas por carretera, C(2011) 909 final.

¹⁶ La definición de las categorías de riesgo y las orientaciones para la determinación de las categorías a las que pertenecen las infracciones figuran en el anexo II de la Directiva 95/50/CE, modificada por la Directiva 2004/112/CE.

¹⁷ Cuadro Eurostat «DS-073082»: Transporte anual de mercancías peligrosas por carretera, por tipo de mercancías peligrosas y desglosado por actividad.

relación con el volumen de transporte. No hay estadísticas de Eurostat en el caso de Malta, dado que se beneficia de una excepción en lo que respecta a la aplicación del Reglamento (UE) n.º 70/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de enero de 2012, sobre la relación estadística de los transportes de mercancías por carretera. El volumen de mercancías peligrosas transportadas en Malta se calcula basándose en los datos facilitados por la autoridad competente maltesa.

Las estadísticas de Eurostat se presentan en el anexo IX del presente informe.

7. EVOLUCIÓN DE LOS CONTROLES Y DE SUS RESULTADOS

El anexo I presenta la evolución del número de controles realizados por los Estados miembros, la proporción de unidades de transporte no conformes con las disposiciones y la proporción de infracciones de la categoría de riesgo I.

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

Cabe señalar que:

- hay un cierto desequilibrio entre los datos facilitados con respecto al número de unidades de transporte controladas y el número de unidades de transporte que se ajustan al ADR; p.ej., Grecia en 2014 informó de que se habían realizado controles a 521 unidades de transporte y solo en una de ellas se detectó una infracción de la categoría de riesgo I, y únicamente se impuso una multa;
- varios Estados miembros no informaron de ninguna inmovilización durante el periodo de tres años: Estonia, España, Italia, Chipre, Letonia y Eslovaquia; en otros casos, p. ej. Dinamarca, Malta y Grecia, esto se dio solo una o dos veces en el periodo de referencia;
- el porcentaje de la categoría de riesgo I falta para 2012 y 2014 en el caso de Chipre, y para todo el periodo en el informe de Eslovaquia.

El indicador relativo al porcentaje de infracciones de la categoría de riesgo I es particularmente sensible a la presentación de informes correctos. Si se ha notificado más de una infracción por unidad de transporte, el porcentaje de infracciones de categoría I es inferior al valor correcto.

Algunos Estados miembros comunicaron un número total de infracciones inferior al número de unidades de transporte no conformes. Es el caso de Hungría en 2012, de Bulgaria, Chequia, Irlanda, Hungría, los Países Bajos, Finlandia y el Reino Unido en 2013 y de Rumanía y el Reino Unido en 2014. En algunos casos, las autoridades responsables se limitaron a notificar la constatación de infracciones, sin facilitar ninguna precisión sobre la naturaleza de estas ni sobre las sanciones correspondientes. Aunque de esta forma las estadísticas sean incompletas, no hay un impacto sistemático en el análisis. Esta cuestión se examina en detalle en el punto 8.6.

8. COMPARACIÓN DE LOS DATOS

El número total de controles realizados durante el periodo incluido en el presente informe no ha sido constante todos los años. El número de controles varió de la siguiente manera: 2012: 153 362; 2013: 157 455; 2014: 153 348. Aunque en 2013 se observó un aumento del 2,6 %, 2014 estuvo marcado por una vuelta a los valores observados en 2012.

Las tendencias nacionales varían, ya que únicamente ocho Estados miembros aumentaron sus controles durante este periodo. Hungría, Austria, Polonia y Rumanía registraron el mayor

aumento porcentual de controles durante el periodo cubierto por el informe, mientras que Bulgaria, Italia, los Países Bajos y Suecia registraron las mayores reducciones.

En números absolutos para 2014, el porcentaje de controles más elevado de la UE se produjo en Alemania (32,5 %) seguida de Polonia (15,19 %) y Austria (9,21 %), mientras que Estonia (0,02 %), Chipre (0,03 %) y Malta (0,05 %) registraron los valores más bajos. Este indicador está en gran parte relacionado con el tamaño del Estado miembro, pero no ha habido variaciones notables durante el periodo de referencia. En 2012 el porcentaje más elevado se registró en Alemania (35,99 %), seguido de Polonia (13 %) y Austria ocupó también el tercer lugar (7,80 %). Los tres Estados miembros que efectuaron menos controles fueron Estonia y Malta (0,05 %) y Chipre (0,06 %).

8.1. Frecuencia de los controles

El anexo II presenta un resumen de la frecuencia de los controles en carretera efectuados en los Estados miembros en 2012 y 2014. La frecuencia se calcula como el cociente del número de controles por millón de toneladas-kilómetro de mercancías peligrosas transportadas en cada Estado miembro.

En 2012, la media de la UE fue de 0,52 controles por millón de toneladas-kilómetro; en 2013 disminuyó a 0,48, lo que representa una reducción anual del 9,6 %, mientras que en 2014 volvió a 0,49. La frecuencia más elevada de controles en 2012 se registró en Austria (12,89 %), Hungría (7 %) y Bulgaria (5,84 %). En 2013 los valores más altos se observaron en Austria (12,34 %), Eslovaquia (10,10 %) y Suecia (6,72 %) y, en 2014, en Austria (14,85 %), Eslovaquia (10,73 %) y Hungría (9,47 %). En 2012, la frecuencia de controles en Austria fue casi 24,78 veces superior a la media de la UE, en Hungría 13,46 veces y en Bulgaria 11,23 veces superior a dicha media.

8.2. Desglose de los controles por lugar de origen

El anexo III del presente informe muestra el desglose de los controles por lugar de origen de la unidad de transporte.

Este indicador está influido no solo por las decisiones de las autoridades responsables, sino también por la geografía del Estado miembro; por ejemplo, en los territorios insulares el volumen del tráfico internacional por carretera es menor. Entre 2012 y 2014, Malta y Chipre no controlaron ninguna unidad de transporte matriculada fuera de la UE.

El porcentaje de unidades de transporte controladas en su país de matriculación fue del 65 % durante el periodo cubierto por el informe. El porcentaje de unidades controladas procedentes de otros países de la UE pasó del 28 al 30 % de 2012 a 2014. El porcentaje de controles que afectaron a unidades matriculadas fuera de la UE disminuyó en 2013 con respecto a 2012, del 5 al 4 %, y aumentó al 6 % en 2014.

8.3. Porcentaje de unidades de transporte no conformes

En el anexo IV se presenta el porcentaje de unidades de transporte controladas respecto de las que se detectó al menos una infracción.

El porcentaje de unidades no conformes se redujo del 22,12 % en 2012 al 19,73 % en 2014, registrándose los mayores descensos en Chipre, Eslovenia, Polonia y Lituania. No obstante, en algunos Estados miembros se produjo un aumento de este porcentaje – Eslovaquia, Grecia, Hungría y los Países Bajos.

8.4. 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.

Tal como se ha señalado anteriormente en el punto 8.2, la geografía del Estado miembro también influye considerablemente en este indicador.

8.5. Frecuencia de las inmovilizaciones de unidades de transporte

El gráfico del anexo VI ilustra el porcentaje de vehículos inmovilizados de entre aquellos respecto de los que se notificó una infracción.

La tendencia oscilante mencionada anteriormente se mantuvo en relación a la frecuencia de las inmovilizaciones de unidades de transporte: el porcentaje de vehículos inmovilizados en 2012 fue del 26,16 %, aumentó al 28,06 % en 2013 y disminuyó ligeramente en 2014, hasta el 27,72 %.

Las frecuencias más elevadas de inmovilizaciones en 2012 se registraron en Bulgaria (84,38 %), seguida de Eslovenia (57,89 %) y de Irlanda (54,84 %). En Noruega el 71,07 % de las infracciones registradas en 2014 condujo a la inmovilización del vehículo. Estonia, España, Italia, Chipre, Letonia, Malta y Eslovaquia no informaron de ninguna inmovilización entre 2012 y 2014.

8.6. Desglose por categorías de riesgo

El gráfico del anexo VII ilustra la distribución de las infracciones por grado de gravedad. Solo debía consignarse la categoría de riesgo más elevada detectada durante un control.

Todos los Estados miembros comunicaron al menos una categoría de infracción por unidad de transporte controlada. Algunos Estados miembros no comunicaron datos correspondientes a determinadas categorías. En 2012, Chipre y Eslovaquia no notificaron ninguna infracción en las categorías de riesgo I y II. Asimismo, Grecia no comunicó infracciones en la categoría de riesgo III durante este periodo, ni infracciones en la categoría II en 2014 y 2013.

En los controles efectuados en la UE en 2012, en el 42,69 % de los casos en los que se detectaron infracciones, la infracción más grave se clasificó en la categoría de riesgo I. Las infracciones de la categoría de riesgo I significan un incumplimiento de las disposiciones de seguridad aplicables, creando un riesgo elevado de muerte, de daños corporales graves o de daños medioambientales importantes. Estas infracciones requieren la adopción de medidas correctoras apropiadas e inmediatas, como la inmovilización del vehículo.

En el 33,48 % de los controles en los que se detectaron infracciones, la infracción más grave declarada pertenecía a la categoría de riesgo II. El 23,83 % de los casos restantes se incluían en la categoría de riesgo III.

8.7. Tipos de sanción

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

Antes de la publicación de la Recomendación de la Comisión a que se refiere el punto 5 del presente informe, existían serias dificultades para recopilar esta información. Tras la Recomendación, la situación ha cambiado drásticamente y en el periodo 2012-2014 únicamente Francia y Malta no comunicaron datos estadísticos sobre las sanciones aplicadas. Aunque en 2012 Eslovaquia no informó sobre ninguna sanción, comenzó a notificar dichos datos relativos a los años siguientes.

Las inspecciones realizadas en la UE en 2014 dieron lugar a 5 066 advertencias; se impusieron 29 206 multas; y 2 963 casos desembocaron en otras sanciones, incluyendo procesos judiciales, tanto penales como administrativos. Aunque en términos generales las

tres cuartas partes de las sanciones impuestas en la UE son multas, existe una gran variación entre los Estados miembros.

En 2014, en total, el número de sanciones disminuyó aproximadamente en un 10,50 % en comparación con 2012. Aunque el número de advertencias disminuyó en un 18,1 % durante el periodo y el número de multas en un 10 %, otras sanciones aumentaron en un 9,8 %.

9. CONCLUSIONES

La Directiva 95/50/CE está incorporada a las legislaciones nacionales de los Estados miembros desde el 1 de enero de 1997. En 2004 se modificaron las disposiciones sobre presentación de informes y las nuevas disposiciones pasaron a ser aplicables el 14 de diciembre de 2005. Como consecuencia de algunas incoherencias sistemáticas observadas en las notificaciones, la Comisión publicó una Recomendación al respecto en 2011.

Todos los Estados miembros llevan a cabo controles de los vehículos que transportan mercancías peligrosas y, en general, informan rigurosamente sobre ellos. No obstante, persisten algunas incoherencias y la Comisión prosigue su labor para garantizar que se cumplan los requisitos relativos a la presentación de informes establecidos en la Directiva 95/50/CE, y que dicho cumplimiento mejore progresivamente cada año. Con carácter general, puede concluirse que la Directiva 95/50/CE se aplica correctamente.

Sin embargo, los últimos informes muestran claramente que los recursos disponibles en los Estados miembros para la realización de los controles son cada vez más escasos. Si se compara con el periodo de referencia correspondiente al anterior informe (2008-2011), se observa que el número de controles notificados disminuye cada año. Dado que la detección y prevención de cualquier peligro que pueda surgir en el transporte de dichas mercancías redundan en el interés de los Estados miembros, la Comisión desea fomentar el intercambio de las mejores prácticas y una mayor inversión en este ámbito.

El número de infracciones se mantuvo relativamente estable durante el periodo de referencia: en 2014 uno de cada cinco controles confirmó una infracción o levantó sospechas de infracción en el transporte de mercancías peligrosas, mientras que en 2012 esta relación era de uno a 4,5 controles.

En los casos en que se detectaron infracciones, el 42,69 % pertenecían a la categoría de infracciones más graves. En consecuencia, en 2012, se inmovilizaron cerca de 8 875 vehículos.

En conclusión, en la UE se aplica un conjunto común de disposiciones al transporte de mercancías peligrosas. Estas disposiciones se utilizan de manera idéntica también en muchos países terceros. Sin embargo, casi 32 000 de los aproximadamente 150 000 controles en carretera realizados anualmente permiten concluir que el transporte no cumple los requisitos de seguridad obligatorios.

No obstante, el elevado número de infracciones notificadas por los Estados miembros puede deberse también a la orientación de su política de controles, destinada a identificar y sancionar a las empresas de transporte con peor comportamiento con el fin de aprovechar al máximo los escasos recursos disponibles. Esto quiere decir que las estadísticas presentadas no son plenamente representativas del mercado del transporte de mercancías peligrosas de la UE, que, en la práctica, es mucho más seguro de lo que podrían sugerir los datos facilitados.

En vista de ello, la Comisión, junto con las autoridades correspondientes, ha comenzado a analizar distintas posibilidades para modificar los anexos de la Directiva con el fin de mejorar

el modo en el que los Estados miembros registran y proporcionan los datos sobre controles y sanciones.

<->