

Bryssel 25.11.2013
COM(2013) 815 final

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

**YHTENÄISESTÄ MENETTELYSTÄ VAARALLISTEN AINEIDEN
TIEKULJETUSTEN TARKASTUKSISSA ANNETUN NEUVOSTON
DIREKTIIVIN 95/50/EY SOVELTAMISESTA JÄSENVALTIOISSA**

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

**YHTENÄISESTÄ MENETTELYSTÄ VAARALLISTEN AINEIDEN
TIEKULJETUSTEN TARKASTUKSISSA ANNETUN NEUVOSTON
DIREKTIIVIN 95/50/EY SOVELTAMISESTA JÄSENVALTIOISSA**

SISÄLLYSLUETTELO

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE YHTENÄISESTÄ MENETTELYSTÄ VAARALLISTEN AINEIDEN TIEKULJETUSTEN TARKASTUKSISSA ANNETUN NEUVOSTON DIREKTIIVIN 95/50/EY SOVELTAMISESTA JÄSENVALTIOISSA

1.	Johdanto	4
2.	Asiaa koskeva EU:n lainsäädäntö	4
3.	Direktiivin 95/50/EY soveltaminen	5
4.	EU:n jäsenvaltioiden ja Norjan kertomukset	5
5.	Suositus vaarallisten aineiden maantiekuljetuksia koskevien tarkastusten ilmoittamisesta	6
6.	Laskutoimitukset	6
7.	Tarkastusten ja niiden tulosten kehitys	7
8.	Tietojen vertailu	7
8.1.	Tarkastustiheys	8
8.2.	Tarkastusten jaottelu lähtöpaikan mukaan	8
8.3.	Määräystenvastaisten kuljetusyksikköjen osuus	8
8.4.	Määräystenvastaisten kuljetusyksikköjen jaottelu lähtöpaikan mukaan	8
8.5.	Kuljetusyksikköjen ajokieltoon asettamisen tiheys	8
8.6.	Jaottelu vaaraluokittain	9
8.7.	Seuraamustyyppit	9
9.	Päätelmät	10
Liite I Tarkastusten, määräystenvastaisuuksien ja luokan I rikkomusten lukumäärän kehitys		11
Liite II Tarkastusten tiheys miljoonaa tonnikipometriä kohti		14
Liite III Tarkastusten jaottelu lähtöpaikan mukaan		15
Liite IV Määräystenvastaisten kuljetusyksikköjen osuus		16
Liite V Määräystenvastaisten kuljetusyksikköjen jaottelu lähtöpaikan mukaan		17
Liite VI Määräystenvastaisten kuljetusyksikköjen ajokieltoon asettamisen tiheys		18
Liite VII Jaottelu vaaraluokittain		19
Liite VIII Seuraamustyyppit määräystenvastaista kuljetusyksikköä kohti		20
Liite IX Vaarallisten aineiden vuotuiset maantiekuljetukset (miljoonaa tonnikipometriä)		21

1. JOHDANTO

Neuvoston direktiivi 95/50/EY yhtenäisestä menettelystä vaarallisten aineiden tiekuljetusten tarkastuksissa annettiin 6. lokakuuta 1995¹, ja jäsenvaltioiden oli saatettava voimaan sen noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset 1. tammikuuta 1997 mennessä.

Direktiivissä 95/50/EY säädetään, että kaikkien jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle viimeistään kahdentoista kuukauden kuluttua kunkin kalenterivuoden päättymisestä vuosikertomus direktiivin soveltamisesta². Lisäksi direktiivissä säädetään, että komission on toimitettava Euroopan parlamentille ja neuvostolle vähintään joka kolmas vuosi kertomus direktiivin soveltamisesta jäsenvaltioissa³.

Komission kertomus perustuu jäsenvaltioilta saatuihin vuosikertomuksiin. Tämä on viides kertomus neuvoston direktiivin 95/50/EY soveltamisesta jäsenvaltioissa, ja se kattaa vuodet 2008–2011. Ensimmäinen kertomus⁴ kattoi vuodet 1997–1998, toinen kertomus⁵ vuodet 1999–2002, kolmas kertomus⁶ vuodet 2003–2005 ja neljäs kertomus⁷ vuodet 2006–2007.

Vaarallisten aineiden turvallisten tiekuljetusten edellytyksiä ei määritellä direktiivissä 95/50/EY vaan jäljempänä kuvaillussa asiaa koskevassa EU:n lainsäädännössä.

2. ASIAA KOSKEVA EU:N LAINSÄÄDÄNTÖ

Tämän raportin kattamat vuodet kuuluvat muodollisesti kahteen eri lainsäädäntöyhteyteen, mutta tämä ei käytännössä vaikuta kertomuksen tulosten tulkintaan.

Kesäkuun 30. päivään 2009 asti sovellettiin vaarallisten aineiden tiekuljetuksia koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 21. marraskuuta 1994 annettua neuvoston direktiiviä 94/55/EY⁸, sellaisena kuin se on muutettuna⁹. Direktiivin 94/55/EY liitteet olivat sisällöltään samat kuin vaarallisten aineiden kansainvälisistä tiekuljetuksista tehdyn eurooppalaisen sopimuksen (jota kutsutaan myös ADR-sopimukseksi)¹⁰ liitteet.

Direktiivi 94/55/EY kumottiin 1. heinäkuuta 2009 ja korvattiin vaarallisten aineiden sisämaankuljetuksista 24. syyskuuta 2008 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2008/68/EY¹¹, sellaisena kuin se on muutettuna¹². Direktiivissä 2008/68/EY

¹ EYVL L 249, 17.10.1995, s. 35; direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna neuvoston direktiivin 95/50/EY mukauttamisesta tekniikan kehitykseen 13. joulukuuta 2004 annetulla komission direktiivillä 2004/112/EY (EUVL L 367, 14.12.2004, s. 23).

² Direktiivin 9 artiklan 1 kohta.

³ Direktiivin 9 artiklan 2 kohta.

⁴ KOM(2000) 517 lopullinen, 6.9.2000.

⁵ KOM(2005) 430 lopullinen, 15.9.2005.

⁶ KOM(2007) 795 lopullinen, 13.12.2007.

⁷ KOM(2010) 364 lopullinen, 7.7.2010.

⁸ EYVL L 319, 12.12.1994, s. 7.

⁹ Direktiiviä on muutettu neuvoston direktiivin 94/55/EY mukauttamisesta tekniikan kehitykseen 9. joulukuuta 2004 annetulla komission direktiivillä 2004/111/EY (EUVL L 365, 10.12.2004, s. 25).

¹⁰ YK:n Euroopan talouskomission (UNECE) alaisuudessa Genevessä 30. syyskuuta 1957 tehty eurooppalainen sopimus vaarallisten aineiden kansainvälisistä tiekuljetuksista, sellaisena kuin se on muutettuna.

¹¹ EUVL L 260, 30.9.2008, s. 13.

¹² Direktiiviä on viimeksi muutettu vaarallisten aineiden sisämaankuljetuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/68/EY liitteiden mukauttamisesta tieteen ja tekniikan kehitykseen toisen kerran 3. joulukuuta 2012 annetulla komission direktiivillä 2012/45/EU (EUVL L 332, 4.12.2012, s. 18).

noudatetaan direktiivin 94/55/EY lähestymistapaa soveltamalla kansainvälisen sopimuksen liitteenä olevia teknisiä ja hallinnollisia määräyksiä kaikkiin EU:n alueella tapahtuviin kuljetuksiin.

3. DIREKTIIVIN 95/50/EY SOVELTAMINEN

Annettuaan direktiivin 94/55/EY ja parantaakseen vaarallisten aineiden kuljetusten turvallisuuden tasoa neuvosto antoi 6. lokakuuta 1995 direktiivin 95/50/EY yhtenäisestä menettelystä vaarallisten aineiden tiekuljetusten tarkastuksissa. Siihen sisältyy yhdenmukaistettu tarkastusluettelo, jota jäsenvaltioiden on käytettävä tällaisia tarkastuksia suorittaessaan, sekä rikkomusten luokittelua koskevat ohjeet. Vuonna 2004 direktiivin liitteitä muutettiin¹³, ja myös rikkomusten luokittelujärjestelmää muutettiin siten, että siihen on sisältynyt kolme vaaraluokkaa vuodesta 2005 alkaen.

Yhtenäiset tarkastukset koskevat kaikkia jäsenvaltion alueella tapahtuvia tai jäsenvaltioon kolmansista maista tulevia vaarallisiin aineisiin liittyviä tiekuljetustoimintoja kuljetusyksikön rekisteröintimaasta riippumatta. Direktiivin tarkoituksena on varmistaa, että edustava osa vaarallisten aineiden tiekuljetuksia tarkastetaan pistokokein ja että tarkastukset samalla kattavat laajan osan tieverkkoa.

Tarkastuksia voidaan suorittaa myös yritysten toimitiloissa ennalta ehkäisevästi tai kun maantiellä on todettu turvallisuutta vaarantavia rikkomuksia¹⁴. Direktiiviin 95/50/EY ei kuitenkaan sisälly tällaisia tarkastuksia koskevia raportointivaatimuksia.

4. EU:N JÄSENVALTIOIDEN JA NORJAN KERTOMUKSET

Jäsenvaltioita pyydetään käyttämään kertomuksissaan direktiivin 95/50/EY liitteessä II esitettyjä vaaraluokkia ja esittämään kertomuksensa direktiivin liitteen III mukaisesti. Norja on edelleen toimittanut vuosikertomuksensa, ja sitä koskevat tiedot sisältyvät myös tähän Euroopan parlamentille ja neuvostolle annettavaan kertomukseen.

Kroatia liittyi EU:hun 1. heinäkuuta 2013, eikä se ole raportoinut tämän kertomuksen kattamalla ajanjaksolla tehdyistä tarkastuksista. Muut jäsenvaltiot ja Norja ovat toimittaneet kertomuksensa enimmäkseen ajoissa. Viivästykset liittyvät hallinnollisiin menettelyihin, joita noudatetaan komissiolle toimitettavien tietojen keruussa, analysoinnissa ja siirrossa, etenkin jos tällaisiin menettelyihin osallistuu eri viranomaisia. Tilanne on parantunut huomattavasti vuodesta 2011. Vuotta 2011 koskevat kertomukset vastaanotettiin helmikuuhun 2013 mennessä.

Tämän kertomuksen kattamien ensimmäisten vuosien kaikkia tietoja ei ole saatu oikeassa muodossa. Jotkin jäsenvaltiot ovat käyttäneet edelleen direktiivin 95/50/EY vanhoissa, kumotuissa liitteissä esitettyjä koodeja. Tällä välin on kuitenkin tapahtunut merkittävää parannusta.

Komissio on saanut koko ajanjakson kattavia kertomuksia kaikilta jäsenvaltiolta. Jotkin kertomukset ovat kuitenkin epätäydellisiä, minkä vuoksi tässä kertomuksessa olevissa

¹³ Neuvoston direktiivin 95/50/EY mukauttamisesta tekniikan kehitykseen 13. joulukuuta 2004 annettu komission direktiivi 2004/112/EY (EUVL L 367, 14.12.2004, s. 23).

¹⁴ Ruotsi on ilmoittanut suorittavansa merkittävän määrän tarkastuksia ja auditointeja terminaaleissa, yrityksissä ja satamissa. Alankomaat on ilmoittanut tekevänsä kuljetusyrityksiin vierailuja, joiden yhteydessä suoritetaan tarkastuksia ja auditointeja sekä jaetaan tietoja. Belgia on ilmoittanut, että yritysten tiloissa tehtävien tarkastusten lisäksi turvallisuusneuvonantajat raportoivat yrityksessä tehtyjen tarkastusten tuloksista toimivaltaisille viranomaisille.

taulukoissa on puutteita. Ne on merkitty ”#N/A” (”tietoja ei ole saatavilla”). Yhteenvedo jäsenvaltioiden kertomuksista esitetään tämän kertomuksen liitteissä.

Tämän kertomuksen 7 kohdassa esitettyjä tietoja analysoitaessa on otettava huomioon, että määräystenvastaisuuksia koskeva indikaattori on matala Espanjassa vuoteen 2008 asti, koska määräystenvastaisten kuljetusyksikköjen määrää on tulkittu väärin. Tämä väärintulkinta on oikaistu Espanjan myöhemmissä kertomuksissa.

Useat jäsenvaltiot ovat lähettäneet kertomuksia, joissa rikkomusten lukumäärä poikkeaa määräystenvastaisten kuljetusyksikköjen lukumäärästä. Näin ei pitäisi olla, koska kunkin kuljetusyksikön osalta on tarkoitus ilmoittaa ainoastaan kaikkein vakavin vaaraluokka.

5. SUOSITUS VAARALLISTEN AINEIDEN MAANTIEKULJETUKSIA KOSKEVIEN TARKASTUSTEN ILMOITTAMISESTA

Aikaisemmissa komission kertomuksissa pantiin merkille tiettyjä järjestelmällisiä epäjohtonmukaisuuksia jäsenvaltioiden tilastoraporteissa. Koska yhdenmukaisella raportoinnilla on ratkaiseva merkitys komission kertomusten laadun, vertailtavuuden ja luotettavuuden kannalta, komissio antoi vuonna 2011 suosituksen¹⁵, jolla pyritään parantamaan kertomusten laatua.

Kyseisen suosituksen julkaisemisen jälkeen kertomukset ovat parantuneet huomattavasti ja niissä on havaittu vain joitakin pieniä, satunnaisia epäjohtonmukaisuuksia.

Useimmat epäjohtonmukaisuudet liittyvät vaaraluokittain ilmoitettujen rikkomusten määrään¹⁶. Komission suosituksen liitteessä olevassa 1.4 kohdassa korostetaan, että on ilmoitettava ainoastaan kaikkein vakavin rikkomus, vaikka havaittaisiin useita rikkomuksia. Vaaraluokittain jaoteltujen rikkomusten yhteismäärän on näin ollen oltava yhtä suuri kuin säännösten vastaisten kuljetusyksikköjen lukumäärä.

On ilmennyt, ettei tätä periaatetta sovelleta vielä oikein kaikissa jäsenvaltioissa, koska kuljetusyksiköittäin ilmoitetaan edelleen useita rikkomuksia.

Toinen suosituksessa käsitelty keskeinen asia oli määrättyjen seuraamusten määrä, kun rikkomus havaitaan tienvarsitarkastuksessa. Oikeudellisissa ja hallinnollisissa järjestelyissä olevien erojen vuoksi jotkin jäsenvaltiot eivät pystyneet jäljittämään tuomioistuinkäsittelyn tuloksia sellaisten tarkastusten jälkeen, joissa epäilty rikkomukset paljastuivat. Suosituksessa ehdotettiin yhteistä kompromissia, jota voitaisiin käyttää kaikissa jäsenvaltioissa, nimittäin sitä, että mainitaan päätös, jonka valvontaviranomainen on tehnyt paikalla suorittamansa tarkastuksen perusteella.

6. LASKUTOIMITUKSET

Jäsenvaltioita pyydetään esittämään kertomuksissaan mahdollisuuksien mukaan arvio alueellaan vuosittain kuljetettujen vaarallisten aineiden määrästä tonneina tai tonnakilometreinä. Vuonna 2008 tällaisen arvion toimitti 13 jäsenvaltiota ja vuonna 2011 ainoastaan 9 jäsenvaltiota.

¹⁵ Komission suositus, annettu 21.2.2011, vaarallisten aineiden maantiekuljetuksia koskevien tarkastusten ilmoittamisesta, C(2011) 909 lopullinen.

¹⁶ Vaaraluokkien määritelmä ja kyseisiin luokkiin kuuluvia rikkomuksia koskevat ohjeet esitetään direktiivin 95/50/EY liitteessä II, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 2004/112/EY.

Jotta jäsenvaltioita voidaan vertailla objektiivisesti, kuljetettujen vaarallisten aineiden määrä perustuu Eurostatin tietokannassa oleviin tietoihin¹⁷. Näitä tietoja käytettiin arvioitaessa kuljetettujen aineiden määrää koskevien tarkastusten tiheyttä.

Eurostatilla ei ole Maltaa koskevia tilastoja, koska Maltalle myönnetään poikkeus maanteiden tavarakuljetusten tilastoista 18. tammikuuta 2012 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 70/2012¹⁸ soveltamisesta. Maltalla kuljetettujen vaarallisten aineiden määrä arvioidaan Maltan toimivaltaisen viranomaisen toimittamien tietojen perusteella.

Eurostatin tilastot on esitetty tämän kertomuksen liitteessä IX.

7. TARKASTUSTEN JA NIIDEN TULOSTEN KEHITYS

Liitteessä I esitetään kunkin jäsenvaltion kirjaamien tarkastusten lukumäärän kehitys, määräystenvastaisten kuljetusyksikköjen osuus sekä vaaraluokkaan I kuuluvien rikkomusten osuus.

Taulukon lopussa esitetään Euroopan unionin keskiarvot ja Norjan tiedot.

On huomautettava, että seuraavat tiedot puuttuvat:

- Virossa vuosina 2006 ja 2007 tehtyjen tarkastusten lukumäärä
- määräystenvastaisten kuljetusyksikköjen osuus vuonna 2006 Saksassa, Virossa ja Espanjassa sekä vuonna 2007 Virossa ja Espanjassa
- vaaraluokkaan I kuuluvien rikkomusten osuus vuonna 2006 Bulgariassa, Saksassa ja Portugalissa.

Asianmukainen raportointi vaikuttaa erityisesti vaaraluokkaan I kuuluvien rikkomusten osuutta koskevaan indikaattoriin. Jos kuljetusyksikköä kohden on merkitty useampi kuin yksi rikkomus, vaaraluokkaan I kuuluvien rikkomusten osuus on oikeaa arvoa pienempi. Vuonna 2006 tällainen tilanne oli Ranskassa, Alankomaissa, Puolassa ja Portugalissa sekä vuonna 2007 Bulgariassa, Alankomaissa, Puolassa ja Portugalissa.

Joidenkin jäsenvaltioiden ilmoittama rikkomusten kokonaismäärä on pienempi kuin määräystenvastaisten kuljetusyksikköjen määrä. Näin oli Belgiassa, Italiassa, Unkarissa, Maltassa ja Ruotsissa. On tapauksia, joissa valvontaviranomaiset raportoivat ainoastaan, että rikkomuksia on havaittu, mutta eivät anna tietoja rikkomuksista tai seuraamuksista. Tilastot ovat siksi epätäydellisiä, mutta tällä ei ole systemaattista vaikutusta analyysiin. Tätä aihetta käsitellään yksityiskohtaisemmin 8.6 kohdassa.

8. TIETOJEN VERTAILU

Tarkastusten kokonaismäärä vähentyi tarkasteltujen neljän vuoden aikana 33,8 prosenttia, 252 632:sta 167 340:een. Suurin vuotuinen vähentyminen, 12,6 prosenttia, tapahtui vuosien 2011 ja 2010 välillä. Kansalliset suuntaukset eivät ole samanlaisia, sillä 11 jäsenvaltiota lisäsi tarkastuksia kyseisenä ajanjaksona. Tarkastukset lisääntyivät raportointikaudella prosenttimääräisesti eniten Romaniassa, Sloveniassa ja Itävallassa ja vähentyivät eniten Latviassa, Bulgariassa ja Unkarissa.

Tarkasteltaessa EU:ssa tehtyjen tarkastusten absoluuttista määrää Saksan osuus oli suurin vuonna 2011 (34,8 %), ja seuraavina olivat Espanja (11,8 %) ja Puola (9,8 %). Pienimmät

¹⁷ Eurostatin taulukko ”DS-073082”: Annual road freight transport of dangerous goods, by type of dangerous goods and broken down by activity.

¹⁸ EUVL L 32, 3.2.2012, s. 1.

osuudet olivat Virolla (0,03 %), Maltalla ja Latviassa (0,05 %). Tämä indikaattori liittyy pitkälti jäsenvaltion kokoon, mutta raportointikauden aikana on tapahtunut merkittäviä muutoksia. Vuonna 2008 Saksan osuus oli suurin (31,5 %), Espanjan toiseksi suurin (16,9 %), mutta kolmantena oli Bulgaria (11,1 %). Vuonna 2008 kolme vähiten tarkastuksia tehnyttä jäsenvaltiota olivat Malta (0,03 %), Viro (0,08 %) ja Luxemburg (0,09 %).

8.1. Tarkastustiheys

Liitteessä II esitetään yleiskuva jäsenvaltioissa tehtyjen tienvarsitarkastusten tiheydestä vuosina 2010 ja 2011. Tiheys lasketaan tarkastusten lukumäärän suhteena kussakin jäsenvaltiossa kuljetettuun miljoonaan tonnikilometriin vaarallisia aineita.

Vuonna 2010 EU:n keskiarvo oli 2,54 tarkastusta miljoonaa tonnikilometriä kohti; vuonna 2011 luku pienentyi 2,14:ään, mikä merkitsi 15,7 prosentin vuotuista vähentymistä. Bulgariassa oli vuonna 2010 edelleen erityisen suuri tarkastustiheys, lähes yhdeksänkertainen EU:n keskiarvoon verrattuna. Vuonna 2011 Bulgariassa, Itävallassa ja Romaniassa tehtiin noin 10 tarkastusta miljoonaa tonnikilometriä kohti, mikä on noin 4,5-kertainen määrä EU:n keskiarvoon verrattuna.

8.2. Tarkastusten jaottelu lähtöpaikan mukaan

Tämän kertomuksen liitteessä III tarkastukset jaotellaan kuljetusyksikön lähtöpaikan mukaan.

Tähän indikaattoriin vaikuttaa valvontaviranomaisten päätösten lisäksi jäsenvaltion maantieteellinen sijainti. Esimerkiksi saarilla on vähemmän kansainvälisiä maantiekuljetuksia. Irlanti, Malta, Kypros ja Portugali eivät ole joinakin vuosina tarkastaneet yhtään EU:n ulkopuolella rekisteröityä kuljetusyksikköä.

Rekisteröintimaassa tarkastettujen kuljetusyksikköjen osuus on vaihdellut 70 prosentin molemmiin puolin raportointikauden aikana. Muista EU:n jäsenvaltioista tulevien tarkastettujen yksikköjen osuus lisääntyi 20,5 prosentista 25,7 prosenttiin vuosina 2008–2011. EU:n ulkopuolella rekisteröityjen yksikköjen osuus pienentyi näin ollen 12,6 prosentista 4,4 prosenttiin.

8.3. Määräystenvastaisten kuljetusyksikköjen osuus

Liitteessä IV esitetään niiden tarkastettujen kuljetusyksikköjen osuus, joissa on havaittu vähintään yksi rikkomus.

Määräystenvastaisten kuljetusyksikköjen osuus lisääntyi vuonna 2008 havaituista 13,7 prosentista 21,4 prosenttiin vuonna 2011, ja lisääntyminen oli voimakasta erityisesti Espanjassa, Latviassa, Tšekissä ja Alankomaissa. Tämä osuus ei kuitenkaan lisääntynyt 15 jäsenvaltiossa.

Määräystenvastaisten kuljetusyksikköjen osuus vaihtelee huomattavasti jäsenvaltioiden välillä, sillä se on lähes 70 prosenttia Maltassa ja alle 5 prosenttia Bulgariassa, Kyproksessa, Unkarissa, Romaniassa ja Slovakiassa.

8.4. Määräystenvastaisten kuljetusyksikköjen jaottelu lähtöpaikan mukaan

Liitteen V kaavioissa esitetään määräystenvastaisten kuljetusyksikköjen jakautuminen niiden lähtöpaikan mukaan.

Kuten edellä 8.2 kohdassa todettiin, jäsenvaltion maantieteellinen sijainti vaikuttaa huomattavasti myös tähän indikaattoriin.

8.5. Kuljetusyksikköjen ajokieltoon asettamisen tiheys

Liitteen VI kaaviossa esitetään, kuinka suuri osuus ajoneuvoista, joissa on havaittu jokin rikkomus, on asetettu ajokieltoon.

Aikaisempi suuntaus, jossa ajokieltoon asetettujen kuljetusyksikköjen osuus vähentyi, jatkui vuoteen 2009 asti, jolloin 24 prosenttia ajoneuvoista, joissa oli havaittu rikkomus, asetettiin ajokieltoon. Tämä suuntaus näyttää kuitenkin kääntyneen, sillä vuonna 2011 ajokieltoon tarkastuksen perusteella asetettujen ajoneuvojen osuus oli lisääntynyt 27 prosenttiin.

Ajokieltoon asettamisen tiheys oli vuonna 2011 suurin Bulgariassa (68 %), Irlannissa (54 %) ja Romaniassa (53 %). Norjassa 57 prosenttia rikkomuksista johti ajokieltoon asettamiseen vuonna 2011.

Viro, Espanja, Italia, Kypros, Latvia, Malta ja Slovakia eivät ilmoittaneet yhtään ajokieltoon asettamista vuonna 2011.

8.6. Jaottelu vaaraluokittain

Liitteessä VII olevat kaaviot kuvaavat rikkomusten jakautumista niiden vakavuuden mukaan. Ainoastaan korkein tarkastuksessa havaittu vaaraluokka pitää ilmoittaa.

Kaikki jäsenvaltiot ovat ilmoittaneet vähintään yhden vaaraluokan tarkastettua kuljetusyksikköä kohden. Jotkin jäsenvaltiot eivät ilmoittaneet joitakin luokkia koskevia tietoja. Vuonna 2011 Kypros ja Slovakia eivät ilmoittaneet yhtään rikkomusta vaaraluokissa I ja III. Luxemburg ei ilmoittanut rikkomuksia vaaraluokassa I. Latvia ja Viro taas eivät ilmoittaneet rikkomuksia vaaraluokassa III¹⁹.

EU:ssa vuonna 2011 tehdyissä tarkastuksissa noin 44 prosentissa tapauksista, joissa rikkomuksia havaittiin, kaikkein vakavin rikkomus luokiteltiin vaaraluokkaan I. Vaaraluokan I rikkomuksessa ei noudateta asiaa koskevia turvallisuusmääräyksiä, mikä aiheuttaa suuren kuolemanvaaran, suuren vakavaa loukkaantumista koskevan vaaran tai suuren merkittävää ympäristövahinkoa koskevan vaaran. Tällaiset rikkomukset edellyttävät välittömiä asianmukaisia korjaavia toimenpiteitä, kuten ajoneuvon asettamista ajokieltoon.

Kaikkien vakavimmat ilmoitetut vaaraluokan II rikkomukset edustivat 30:tä prosenttia tarkastuksista, joissa havaittiin jokin rikkomus. Vaaraluokka III kattoi loput 26 prosenttia.

8.7. Seuraamustyyppit

Liitteessä VIII olevat kaaviot osoittavat seuraamusten jakautumisen jäsenvaltioissa.

Ennen tämän raportin 5 kohdassa mainitun komission suosituksen julkaisemista näiden tietojen keruussa oli perusluonteisia ongelmia. Suosituksen antamisen jälkeen tilanne on parantunut huomattavasti, ja vuonna 2011 ainoastaan Ranska ja Slovakia eivät toimittaneet seuraamuksia koskevia tilastoja. Slovakia oli kuitenkin ilmoittanut aikaisempina vuosina määrättyt seuraamukset, ja vuonna 2011 tarkastuksissa havaittiin ainoastaan yksi rikkomus.

EU:ssa vuonna 2011 tehdyissä tarkastuksissa annettiin 7 892 huomautusta, sakkoja määrättiin 33 179 tapauksessa, ja 3 527 tapausta johti muihin seuraamuksiin, muun muassa oikeudellisiin ja hallinnollisiin tuomioistuinmenettelyihin. Yleisesti ottaen kolme neljännestä EU:ssa määrättävistä seuraamuksista on sakkoja, mutta jäsenvaltioiden välillä on suurta vaihtelua. Esimerkiksi Yhdistyneessä kuningaskunnassa ei sovelleta sakkoja tarkastuspaikalla.

¹⁹ Vaaraluokan I rikkomus aiheuttaa suuren kuolemanvaaran, suuren vakavaa loukkaantumista koskevan vaaran tai suuren merkittävää ympäristövahinkoa koskevan vaaran, joka edellyttää välittömiä asianmukaisia korjaavia toimenpiteitä. Vaaraluokan II rikkomus aiheuttaa loukkaantumisvaaran tai ympäristövahingon vaaran, joka edellyttää korjaavien toimenpiteiden toteuttamista viimeistään kyseessä olevan kuljetuksen päätyttyä. Vaaraluokan III rikkomukset aiheuttavat vähäisen loukkaantumisvaaran tai vähäisen ympäristövahinkoa koskevan vaaran. Korjaavia toimenpiteitä voidaan toteuttaa myöhemmin kuljetusyrityksessä.

Vuonna 2011 seuraamuksia määrättiin kaikkiaan noin 4 prosenttia vähemmän kuin vuonna 2008. Huomautusten määrä lisääntyi tarkasteltavana ajanjaksona 8 prosenttia ja sakkojen määrä 1 prosentin. Muut seuraamukset vähentyivät 42 prosenttia.

9. PÄATELMÄT

Direktiivi 95/50/EY saatettiin kaikissa jäsenvaltioissa osaksi kansallista oikeutta viimeistään 1. tammikuuta 1997. Raportointia koskevia sääntöjä muutettiin vuonna 2004, ja muutettuja raportointisäännöksiä alettiin soveltaa 14. joulukuuta 2005. Raportoinnissa havaittujen tiettyjen järjestelmällisten epäjohtonmukaisuuksien vuoksi komissio antoi asiasta suosituksen vuonna 2011.

Kaikki jäsenvaltiot tarkastavat vaarallisia aineita kuljettavia ajoneuvoja ja ilmoittavat tällaiset tarkastukset tarkasti. Nykyään havaitaan vain joitakin pieniä epäjohtonmukaisuuksia, ja komissio varmistaa joka vuosi, että direktiivissä 95/50/EY säädettyjä raportointivaatimuksia noudatetaan ja että raportointia parannetaan asteittain. Voidaan todeta, että direktiiviä 95/50/EY sovelletaan yleisesti ottaen asianmukaisesti.

Tuoreimmat kertomukset kuitenkin osoittavat selvästi, että jäsenvaltioilla on käytettävissään yhä vähemmän resursseja tällaisiin tarkastuksiin. Vuosina 2008–2011 tarkastusten määrä vähentyi 34 prosenttia.

Tarkastuksissa havaitaan rikkomuksia aiempaa useammin. Vuonna 2011 yhdessä tarkastuksessa viidestä vahvistettiin vaarallisten aineiden kuljetuksessa tapahtunut rikkomus tai epäiltiin sitä, kun tämä osuus oli vuonna 2008 yksi seitsemästä tarkastuksesta. Tähän kehitykseen on kaksi mahdollista syytä. Tarkastukset saattavat olla paremmin kohdennettuja, jotta tunnistetaan määräystenvastainen kuljetusajoneuvo, tai kuljetusajoneuvoissa saatetaan yleisesti ottaen noudattaa määräyksiä aiempaa huonommin.

Komissio aikoo kehottaa jäsenvaltioiden viranomaisia toimittamaan tietoja tarkastusten odotettavasta kehityksestä ja siihen vaikuttavista tekijöistä, kuten resurssien saatavuudesta ja tarkastusten kohdentamisesta. Lisäksi pyydetään selventämään poikkeuksellisen suuria määräystenvastaisuuslukuja.

Havaitut rikkomukset olivat 44 prosentissa tapauksista kaikkein vakavinta tyyppiä. Näin ollen noin 9 600 ajoneuvoa asetettiin ajokieltoon vuonna 2011.

EU:ssa vaarallisten aineiden kuljetuksiin sovelletaan yhteistä säännöstöä. Sitä sovelletaan samalla tavoin myös monissa EU:n ulkopuolisissa valtioissa. Lähes 36 000 noin 170 000 vuotuisesta tienvarsitarkastuksesta johtaa kuitenkin päätelmään, ettei kuljetustoiminto täytä pakollisia turvallisuusvaatimuksia. Koska tällaisten aineiden ja tuotteiden kuljetukseen liittyy suuri vaara, tämän tyyppisten kuljetusten kohdennettu valvonta on edelleen välttämätöntä.

«-»

Liite I

Tarkastusten, määräystenvastaisuuksien ja luokan I rikkomusten lukumäärän kehitys

Lisätietoja tästä taulukosta annetaan kertomuksen 7 kohdassa.

VALTIO		2006	2007	2008	2009	2010	2011
BE	Tarkastusten määrä	3 977	4 133	5 178	6 033	5 464	4 188
	Määr. vastaisia (%)	38,52 %	39,90 %	17,671 %	21,76 %	22,16 %	12,32 %
	Vaaraluokka I (%)	47,36 %	30,47 %	24,07 %	37,49 %	37,05 %	26,42 %
BG	Tarkastusten määrä	19 206	27 996	28 106	28 455	7 756	6 203
	Määr. vastaisia (%)	2,49 %	1,24 %	0,71 %	4,85 %	0,81 %	1,00 %
	Vaaraluokka I (%)	#N/A	34,33 %	34,33 %	27,78 %	57,41 %	55,74 %
CZ	Tarkastusten määrä	6 694	7 691	3 977	3 471	2 816	2 491
	Määr. vastaisia (%)	5,83 %	5,60 %	5,53 %	6,60 %	11,51 %	11,92 %
	Vaaraluokka I (%)	26,46 %	17,87 %	21,36 %	25,33 %	17,59 %	55,74 %
DK	Tarkastusten määrä	889	646	755	721	604	646
	Määr. vastaisia (%)	55,46 %	52,79 %	58,15 %	61,44 %	57,12 %	58,98 %
	Vaaraluokka I (%)	34,08 %	40,76 %	38,27 %	35,21 %	38,26 %	35,43 %
DE	Tarkastusten määrä	83 760	86 225	79 664	62 085	67 356	58 270
	Määr. vastaisia (%)	#N/A	20,18 %	22,69 %	23,64 %	21,69 %	27,02 %
	Vaaraluokka I (%)	#N/A	47,00 %	48,14 %	45,23 %	49,96 %	49,55 %
EE	Tarkastusten määrä	#N/A	#N/A	117	152	154	44
	Määr. vastaisia (%)	#N/A	#N/A	46,15 %	39,47 %	50,00 %	25,00 %
	Vaaraluokka I (%)	20,41 %	37,50 %	25,93 %	30,00 %	25,97 %	45,45 %
IE	Tarkastusten määrä	630	731	783	892	751	674
	Määr. vastaisia (%)	32,54 %	44,60 %	38,19 %	28,36 %	26,23 %	24,93 %
	Vaaraluokka I (%)	34,15 %	24,54 %	13,71 %	25,20 %	33,33 %	12,64 %
EL	Tarkastusten määrä	614	456	1202	413	1 094	650
	Määr. vastaisia (%)	13,36 %	16,89 %	3,83 %	10,65 %	3,93 %	5,54 %
	Vaaraluokka I (%)	52,44 %	64,94 %	69,57 %	61,36 %	55,81 %	30,56 %
ES	Tarkastusten määrä	40 023	42 787	42 771	40 782	36 004	19 707
	Määr. vastaisia (%)	0,25 %	0,19 %	0,27 %	10,63 %	11,44 %	29,60 %
	Vaaraluokka I (%)	67,90 %	66,69 %	63,64 %	65,28 %	64,82 %	75,63 %
FR	Tarkastusten määrä	5 566	6 388	6 572	5 788	6 178	6 930
	Määr. vastaisia (%)	10,28 %	22,70 %	21,67 %	16,48 %	16,48 %	14,68 %
	Vaaraluokka I (%)	26,60 %	22,07 %	24,30 %	25,05 %	29,08 %	28,32 %
HR	Tarkastusten määrä	Na	Na	Na	Na	Na	Na
	Määr. vastaisia (%)	Na	Na	Na	Na	Na	Na
	Vaaraluokka I (%)	Na	Na	Na	Na	Na	Na

Liite I (jatkoa)

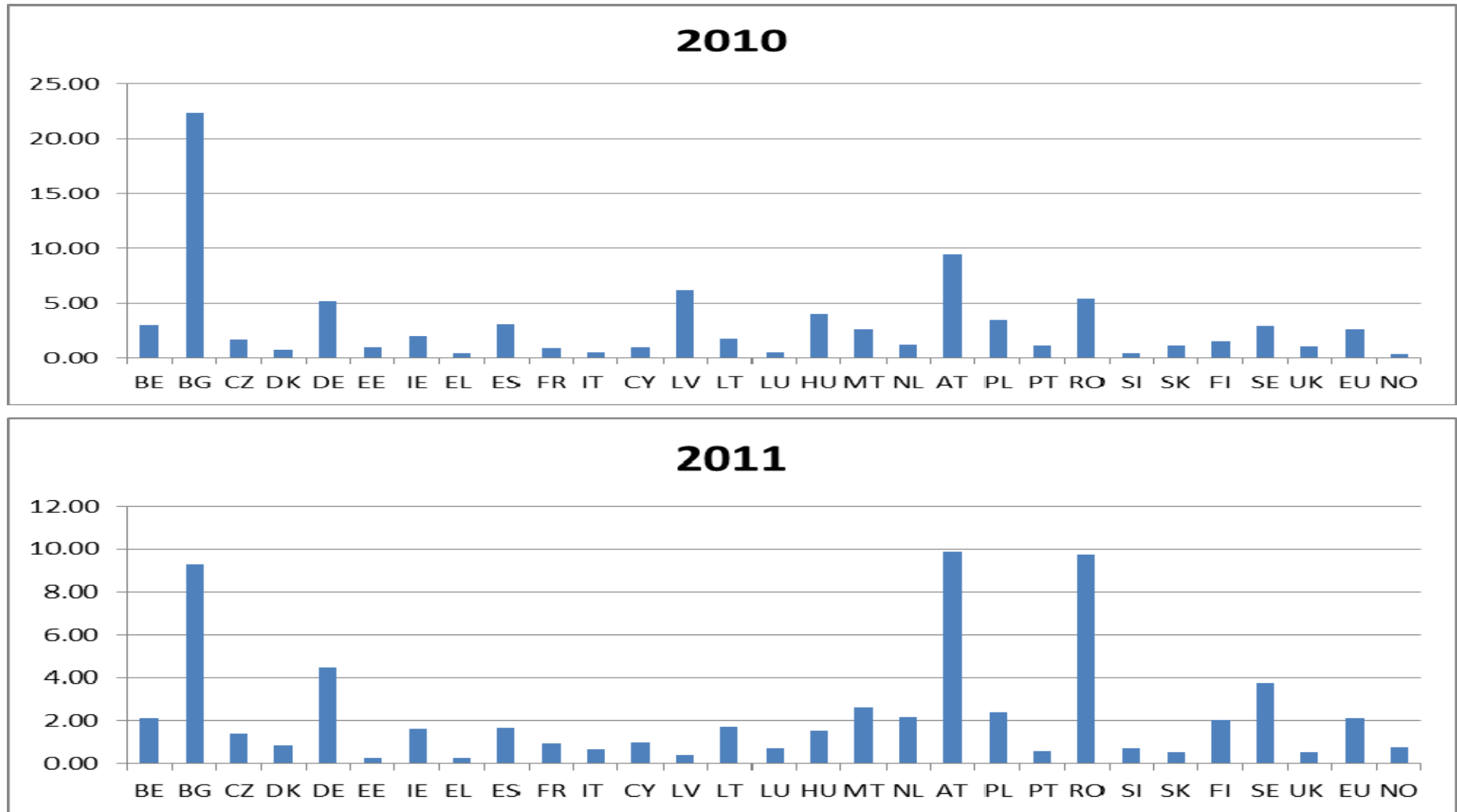
IT	Tarkastusten määrä	4 105	4 515	4 960	5 180	6 253	6 260
	Määr. vastaisia (%)	32,35 %	34,55 %	16,73 %	16,16 %	13,58 %	11,04 %
	Vaaraluokka I (%)	72,82 %	69,90 %	17,33 %	15,85 %	14,65 %	14,18 %
CY	Tarkastusten määrä	75	181	224	232	168	188
	Määr. vastaisia (%)	1,33 %	0,55 %	1,34 %	1,72 %	1,19 %	1,60 %
	Vaaraluokka I (%)	100,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %
LV	Tarkastusten määrä	823	1 609	1 230	996	703	89
	Määr. vastaisia (%)	11,42 %	10,19 %	7,15 %	10,14 %	8,25 %	15,73 %
	Vaaraluokka I (%)	25,53 %	29,27 %	56,82 %	59,41 %	55,17 %	78,57 %
LT	Tarkastusten määrä	311	419	529	487	491	560
	Määr. vastaisia (%)	29,58 %	16,95 %	17,01 %	18,07 %	21,59 %	6,07 %
	Vaaraluokka I (%)	23,91 %	15,49 %	6,67 %	15,91 %	16,04 %	7,41 %
LU	Tarkastusten määrä	190	182	210	293	233	341
	Määr. vastaisia (%)	64,21 %	68,13 %	59,05 %	50,51 %	48,50 %	57,77 %
	Vaaraluokka I (%)	15,75 %	49,19 %	44,35 %	6,08 %	5,31 %	0,00 %
HU	Tarkastusten määrä	35 555	25 995	27 225	15 613	4 158	1 589
	Määr. vastaisia (%)	1,63 %	4,30 %	3,49 %	5,72 %	3,42 %	4,85 %
	Vaaraluokka I (%)	23,10 %	27,03 %	30,77 %	29,56 %	34,18 %	17,74 %
MT	Tarkastusten määrä	33	75	81	76	79	78
	Määr. vastaisia (%)	51,52 %	76,00 %	54,32 %	67,11 %	63,29 %	69,23 %
	Vaaraluokka I (%)	23,53 %	34,09 %	25,00 %	21,57 %	42,00 %	24,07 %
NL	Tarkastusten määrä	2 750	7 340	4 820	5 717	4 068	5 480
	Määr. vastaisia (%)	26,65 %	14,69 %	17,45 %	10,02 %	28,61 %	30,99 %
	Vaaraluokka I (%)	57,82 %	57,16 %	60,57 %	55,79 %	59,39 %	53,86 %
AT	Tarkastusten määrä	7 089	7 580	6 883	9 824	10 220	11 300
	Määr. vastaisia (%)	36,49 %	36,00 %	35,70 %	30,99 %	28,72 %	32,50 %
	Vaaraluokka I (%)	24,62 %	24,55 %	23,40 %	20,70 %	21,87 %	20,40 %
PL	Tarkastusten määrä	15 840	39 057	14 438	19 537	20 324	16 363
	Määr. vastaisia (%)	11,14 %	2,96 %	7,60 %	6,68 %	5,32 %	6,17 %
	Vaaraluokka I (%)	27,19 %	15,52 %	14,65 %	19,03 %	23,39 %	27,68 %
PT	Tarkastusten määrä	235	137	425	566	1 065	601
	Määr. vastaisia (%)	76,17 %	73,72 %	58,35 %	33,75 %	29,67 %	40,72 %
	Vaaraluokka I (%)	#N/A	42,50 %	50,81 %	41,88 %	41,14 %	41,11 %
RO	Tarkastusten määrä	2 914	4 517	5 257	5 969	7 352	11 525
	Määr. vastaisia (%)	9,37 %	5,58 %	4,13 %	2,31 %	3,99 %	3,64 %
	Vaaraluokka I (%)	69,60 %	64,77 %	32,82 %	25,16 %	29,69 %	29,36 %
SI	Tarkastusten määrä	1 621	1 041	291	315	253	601
	Määr. vastaisia (%)	17,89 %	19,50 %	48,11 %	46,03 %	39,53 %	5,99 %
	Vaaraluokka I (%)	42,76 %	39,41 %	28,57 %	38,62 %	36,00 %	38,89 %

Liite I (jatkoa)

SK	Tarkastusten määrä	247	300	351	572	561	194
	Määr. vastaisia (%)	0,00 %	0,67 %	2,28 %	12,41 %	16,40 %	0,52 %
	Vaaraluokka I (%)	#N/A	0,00 %	75,00 %	4,23 %	4,35 %	0,00 %
FI	Tarkastusten määrä	2 530	3 025	3 353	3 589	3 273	3 100
	Määr. vastaisia (%)	36,56 %	33,92 %	41,10 %	34,35 %	32,26 %	30,03 %
	Vaaraluokka I (%)	31,35 %	18,62 %	12,48 %	12,09 %	10,21 %	11,08 %
SE	Tarkastusten määrä	4 182	4 219	4 049	3 733	4 076	4 929
	Määr. vastaisia (%)	29,60 %	20,27 %	20,87 %	16,98 %	18,84 %	20,15 %
	Vaaraluokka I (%)	22,08 %	24,04 %	21,42 %	19,24 %	22,01 %	17,15 %
UK	Tarkastusten määrä	4 851	8 221	9 181	7 251	8 427	4 277
	Määr. vastaisia (%)	13,69 %	30,76 %	36,99 %	41,26 %	22,99 %	38,23 %
	Vaaraluokka I (%)	19,13 %	30,01 %	29,68 %	17,88 %	19,05 %	16,64 %
EU	Tarkastusten määrä	244 710	285 466	252 632	228 742	199 881	167 340
	Määr. vastaisia (%)	12,11 %	14,44 %	13,67 %	15,80 %	16,54 %	21,39 %
	Vaaraluokka I (%)	40,57 %	41,06 %	40,29 %	37,16 %	42,10 %	44,04 %
NO	Tarkastusten määrä	632	417	712	767	515	617
	Määr. vastaisia (%)	34,65 %	34,53 %	25,70 %	22,16 %	20,97 %	25,12 %
	Vaaraluokka I (%)	21,27 %	15,97 %	19,13 %	17,65 %	29,63 %	31,21 %

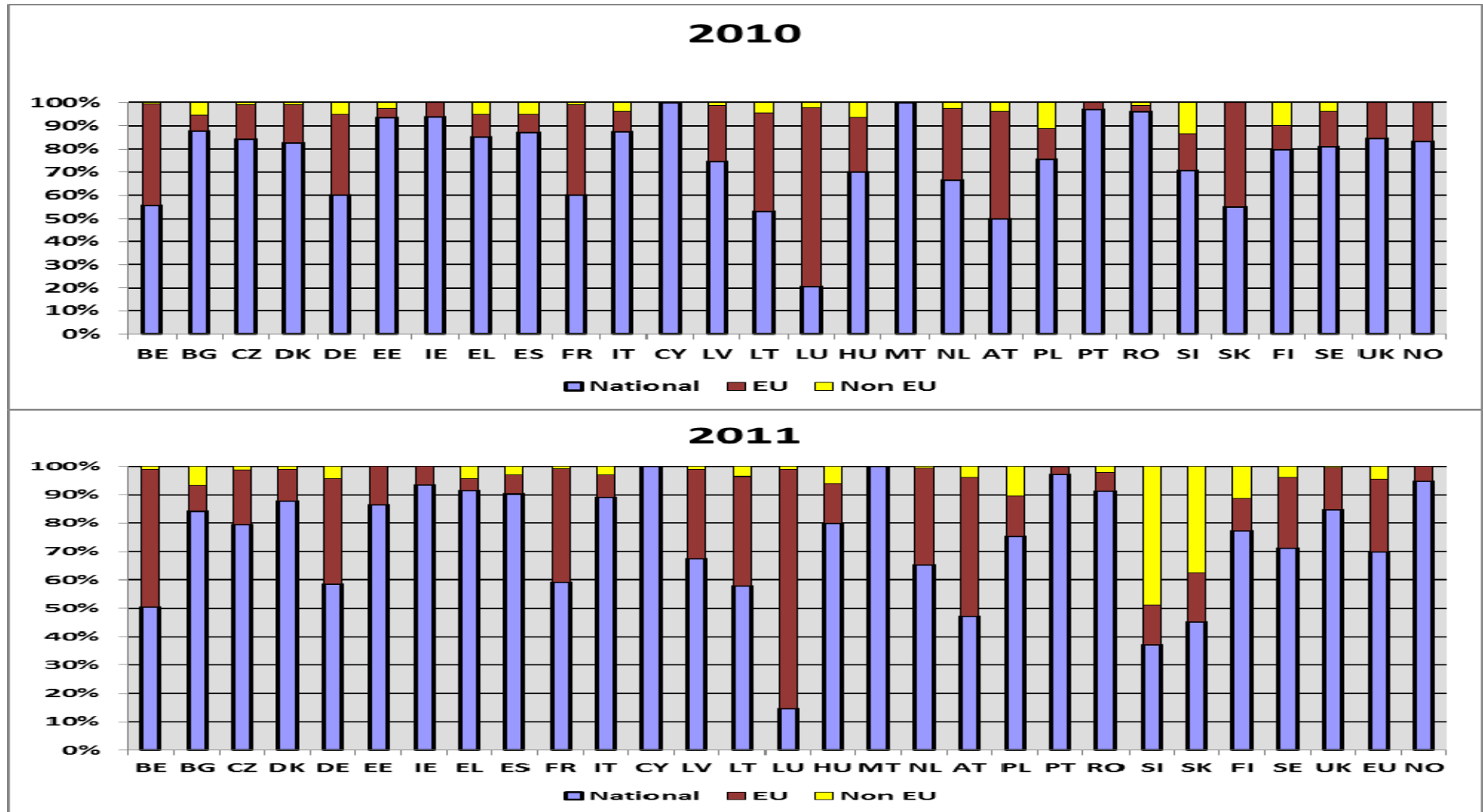
Liite II
Tarkastusten tiheys miljoonaa tonnikipometriä kohti

Lisätietoja näistä kaavioista annetaan kertomuksen 8.1 kohdassa.



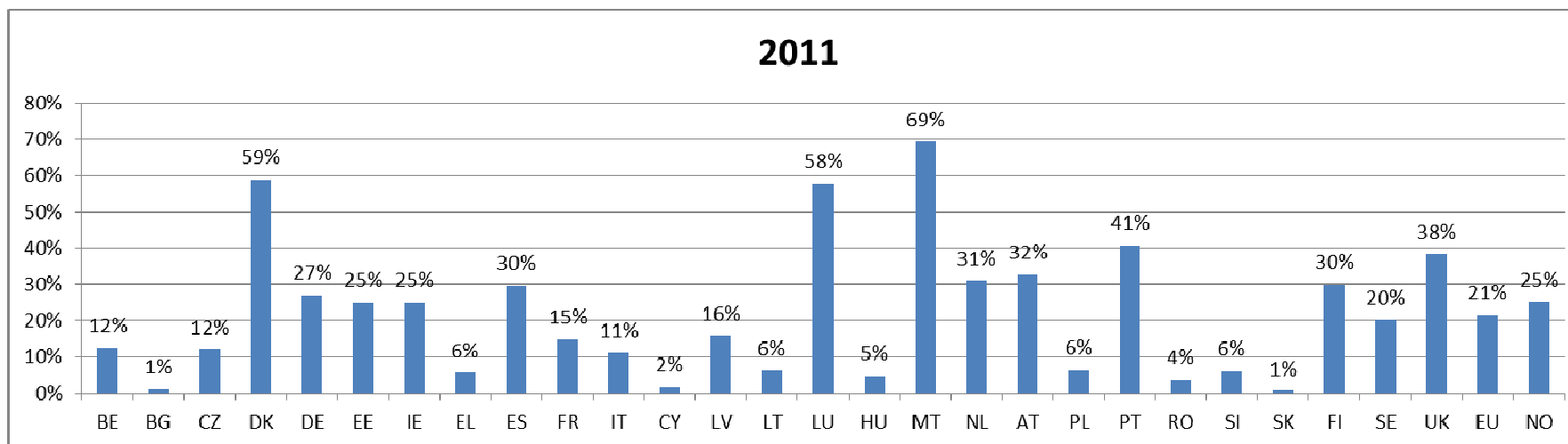
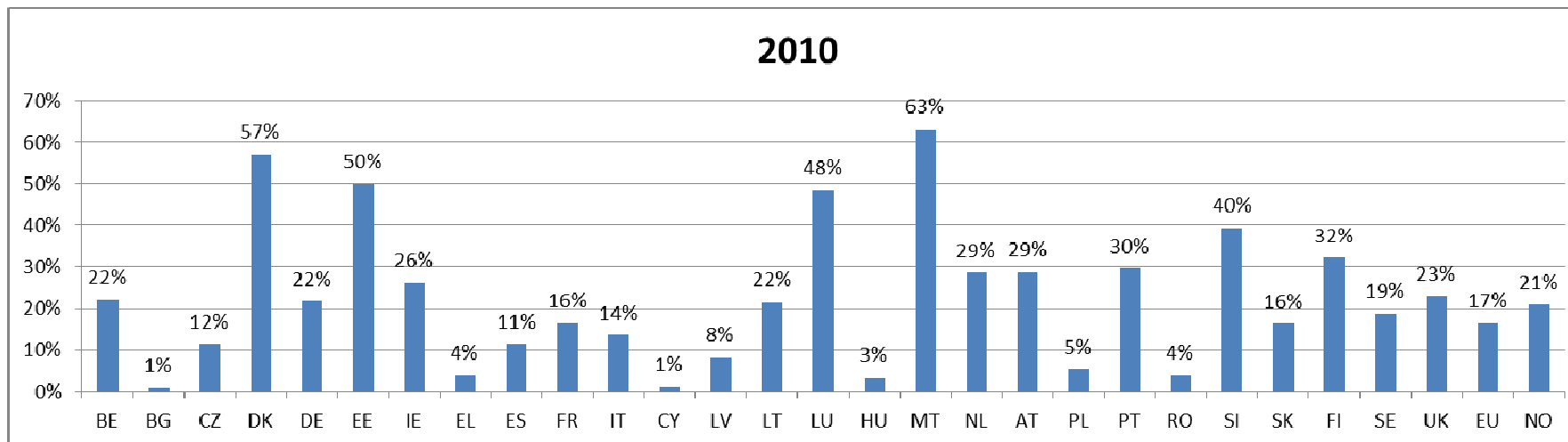
Liite III
Tarkastusten jaottelu lähtöpaikan mukaan

Lisätietoja näistä kaavioista annetaan kertomuksen 8.2 kohdassa.



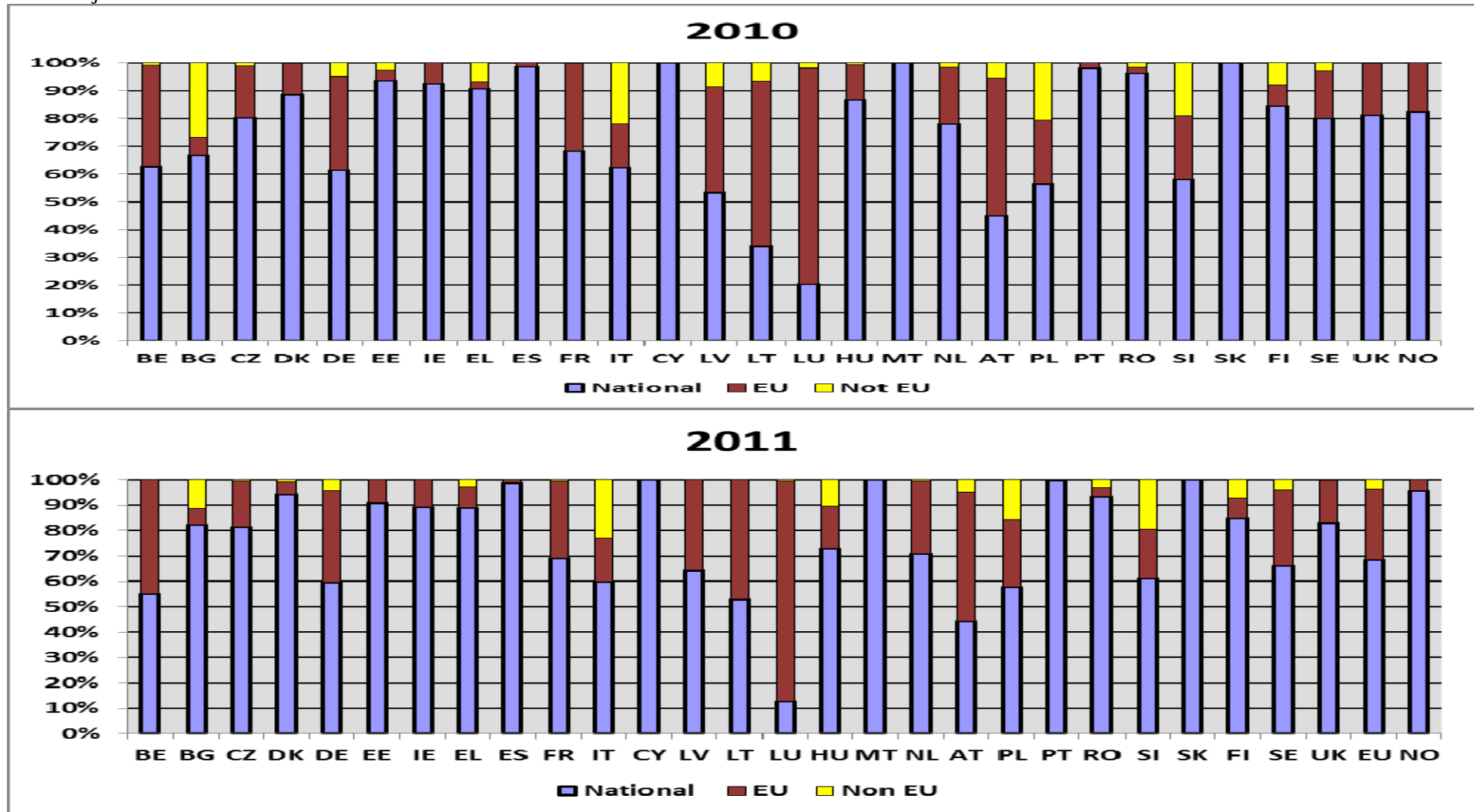
Liite IV
Määräystenvastaisten kuljetusyksikköjen osuus

Lisätietoja näistä kaavioista annetaan kertomuksen 8.3 kohdassa.



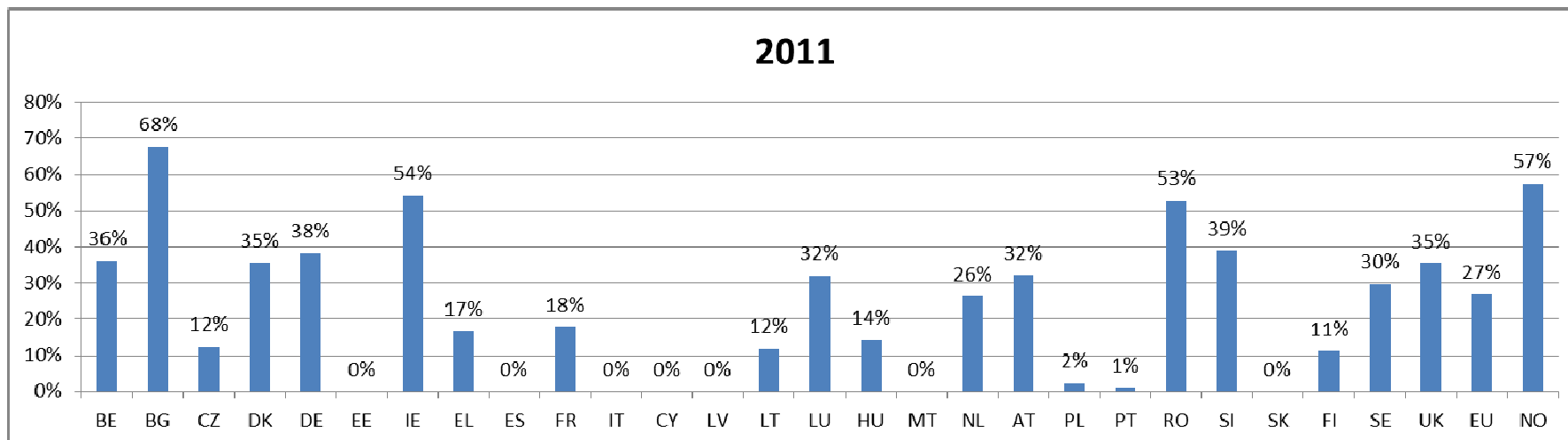
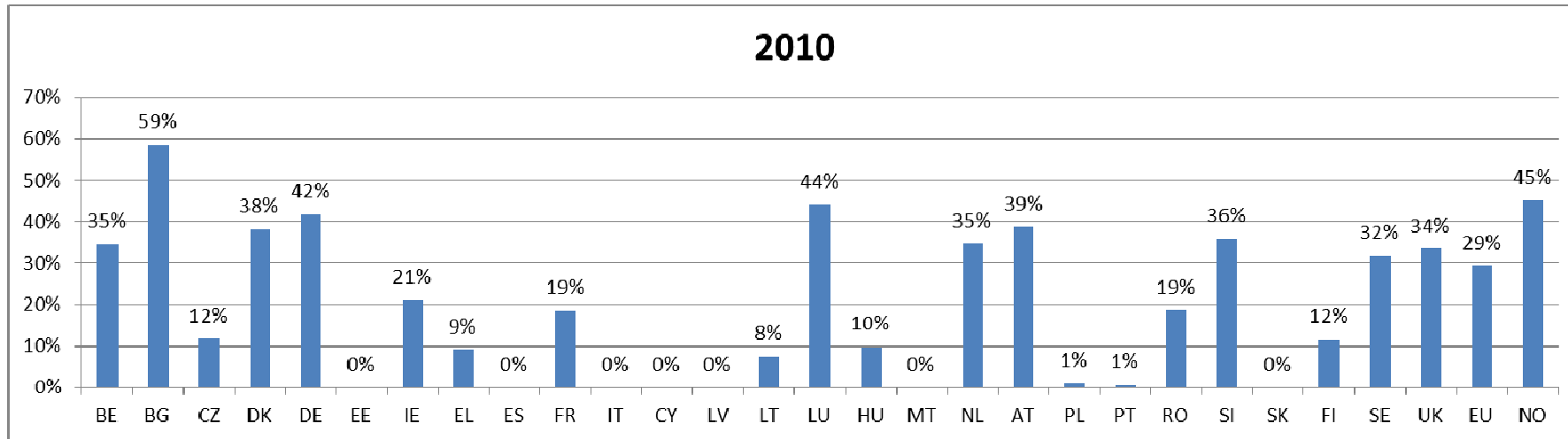
Liite V
Määräystenvastaisten kuljetusyksikköjen jaottelu lähtöpaikan mukaan

Lisätietoja näistä kaavioista annetaan kertomuksen 8.4 kohdassa.



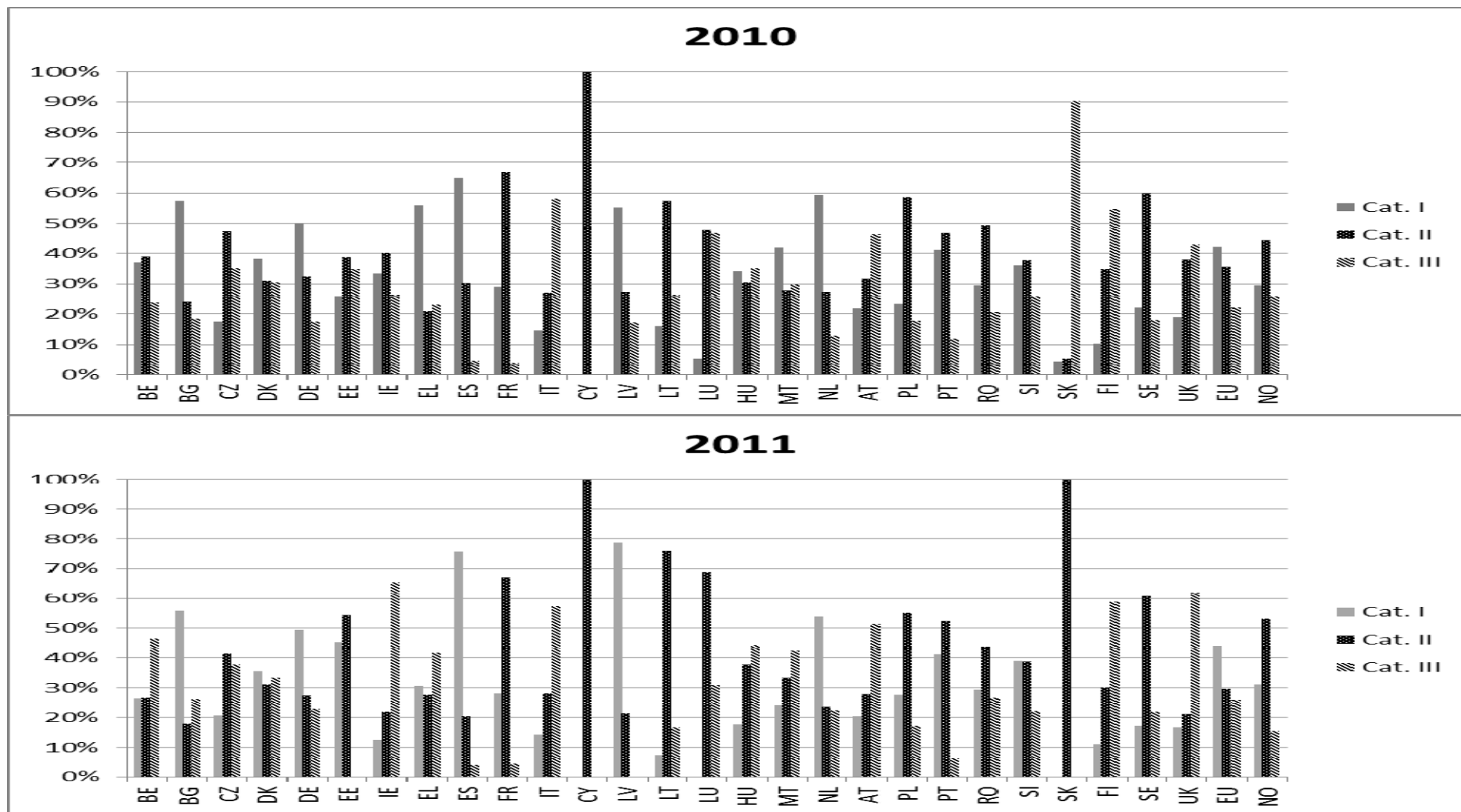
Liite VI
Määräystenvastaisten kuljetusyksikköjen ajokieltoon asettamisen tiheys

Lisätietoja näistä kaavioista annetaan kertomuksen 8.5 kohdassa.



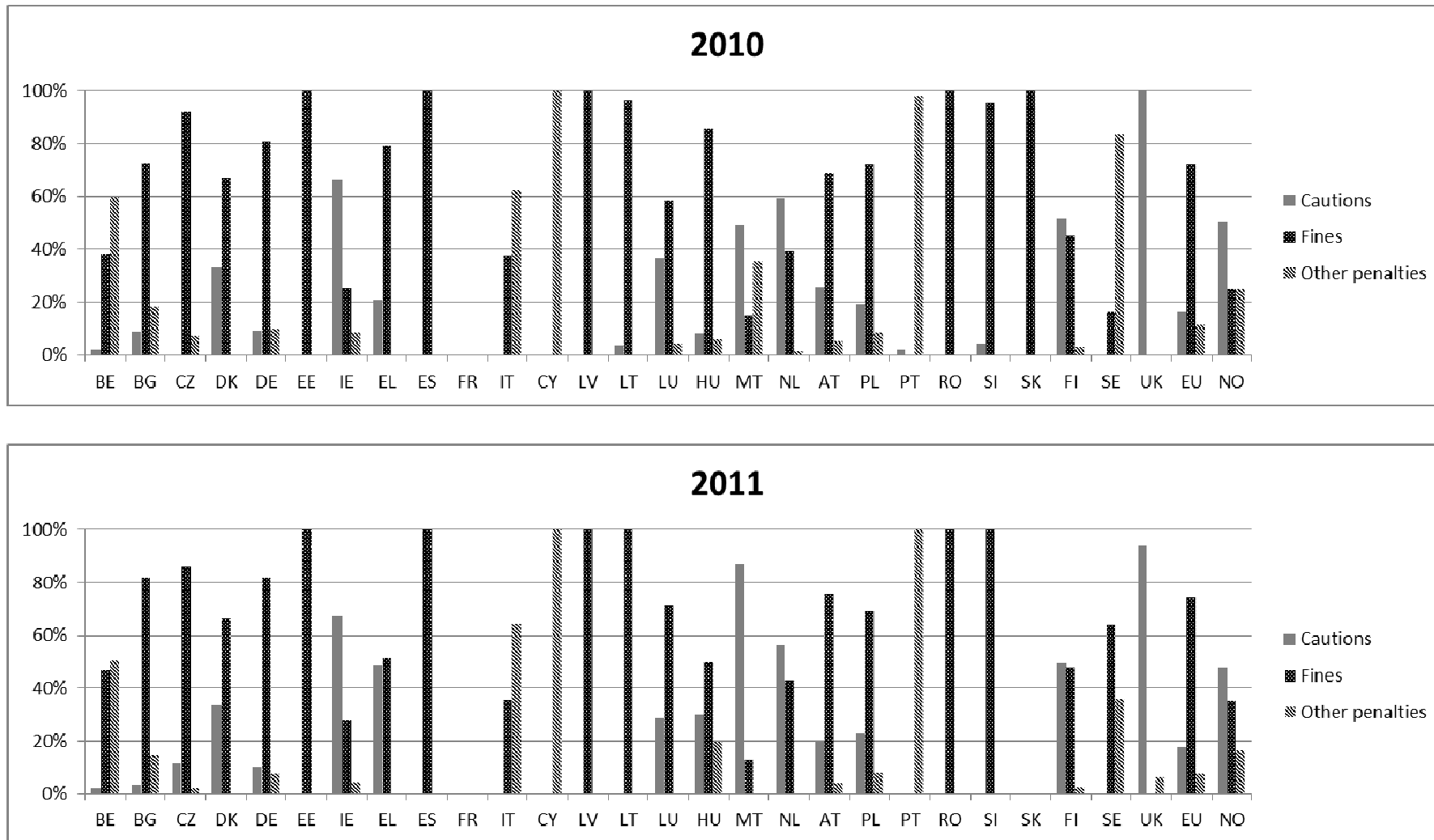
Liite VII
Jaottelu vaaraluokittain

Lisätietoja näistä kaavioista annetaan kertomuksen 8.6 kohdassa.



Liite VIII
Seuraamustyyppit määräystenvastaista kuljetusyksikköä kohti

Lisätietoja näistä kaavioista annetaan kertomuksen 8.7 kohdassa.



Liite IX
Vaarallisten aineiden vuotuiset maantiekuljetukset (miljoonaa tonnikipometriä)

Lisätietoja tästä taulukosta annetaan kertomuksen 6 kohdassa.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
EU-27⁽¹⁾	81 855	81 814	84 685	77 688	78 625	78 066
BE	2 203	2 191	1 904	1 832	1 853	1 973
BG	438	491	694	735	347	665
CZ	1 875	1 376	1 140	1 050	1 669	1 787
DK	933	620	1 256	1 015	772	730
DE	13 717	12 834	13 616	12 961	12 853	13 028
EE	193	276	189	82	171	189
IE	1 340	1 291	1 351	530	379	419
EL⁽²⁾	3 085	2 228	3 144	3 283	2 708	2 708
ES	12 700	12 671	12 605	11 253	11 643	11 908
FR	9 456	9 755	9 441	7 755	7 325	7 776
IT	10 777	11 392	11 151	11 270	11 342	9 561
CY	166	224	181	169	184	194
LV	154	162	185	215	114	234
LT	461	461	384	308	283	324
LU	445	468	337	359	413	482
HU	:	1 217	1 348	1 241	1 049	1 032
MT⁽³⁾						
NL	2 390	2 098	2 554	2 408	3 432	2 540
AT	1 122	1 054	1 175	1 082	1 083	1 144
PL	3 267	4 708	5 380	5 697	5 880	6 848
PT	2 046	1 979	1 846	1 480	938	1 143
RO	2 559	2 057	1 782	2 250	1 369	1 182
SI	571	631	662	668	607	842
SK	517	562	281	278	498	361
FI	2 317	1 847	1 585	1 640	2 169	1 535
SE	1 743	1 409	1 265	1 162	1 387	1 304
UK⁽²⁾	7 380	7 812	9 229	6 965	8 157	8 157
HR	:	:	668	493	481	533
NO	931	1 454	1 018	976	1 321	778

(1) EU-27: viitevuotta 2011 koskevat tiedot ovat alustavia, ja viitevuoden 2006 tiedot eivät sisällä Unkaria.

(2) Kreikka ja Yhdistynyt kuningaskunta: viitevuonna 2011 käytettiin vuoden 2010 tietoja.

(3) Malta: myönnetty poikkeus asetuksen (EU) N:o 70/2012 nojalla.

Lähde: Eurostat (online-datakoodi: road_go_ta_dg)