



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 25.11.2013 r.
COM(2013) 815 final

**SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY
W SPRAWIE STOSOWANIA PRZEZ PAŃSTWA CZŁONKOWSKIE DYREKTYWY
RADY 95/50/WE W SPRAWIE UJEDNOLICONYCH PROCEDUR KONTROLI
DROGOWEGO TRANSPORTU TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH**

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY
W SPRAWIE STOSOWANIA PRZEZ PAŃSTWA CZŁONKOWSKIE DYREKTYWY
RADY 95/50/WE W SPRAWIE UJEDNOLICONYCH PROCEDUR KONTROLI
DROGOWEGO TRANSPORTU TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH

SPIS TREŚCI

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY W SPRAWIE STOSOWANIA PRZEZ PAŃSTWA CZŁONKOWSKIE DYREKTYWY RADY 95/50/WE W SPRAWIE UJEDNOLICONYCH PROCEDUR KONTROLI DROGOWEGO TRANSPORTU TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH

1.	Wprowadzenie.....	5
2.	Powiązane przepisy UE.....	5
3.	Stosowanie dyrektywy 95/50/WE	6
4.	Sprawozdania państw członkowskich UE i Norwegii	6
5.	Zalecenie w sprawie sprawozdań z kontroli drogowego transportu towarów niebezpiecznych	7
6.	Obliczanie danych.....	8
7.	Rozwój sytuacji w zakresie kontroli i ich rezultaty	8
8.	Porównywanie danych	9
8.1.	Częstotliwość kontroli.....	9
8.2.	Rozłożenie kontroli według miejsca pochodzenia	9
8.3.	Odsetek jednostek transportowych niezgodnych z przepisami.....	9
8.4.	Rozłożenie jednostek transportowych niezgodnych z przepisami według miejsca pochodzenia	10
8.5.	Częstotliwość unieruchomień jednostek transportowych	10
8.6.	Podział według kategorii ryzyka.....	10
8.7.	Rodzaje kar	11
9.	Wnioski	11

Załącznik I Rozwój sytuacji w zakresie liczby kontroli, braku zgodności i naruszeń I kategorii
13

Załącznik II Częstotliwość kontroli na milion tonokilometrów..... 18

Załącznik III Rozłożenie kontroli według miejsca pochodzenia

Załącznik IV Odsetek jednostek transportowych niezgodnych z przepisami..... 20

Załącznik V Rozłożenie jednostek transportowych niezgodnych z przepisami według miejsca
pochodzenia..... 21

Załącznik VI Częstotliwość unieruchamiania jednostek transportowych niezgodnych z
przepisami

Załącznik VII Rozłożenie według kategorii ryzyka..... 23

Załącznik VIII Rodzaje kar dla jednostek transportowych niezgodnych z przepisami

Załącznik IX Roczny transport drogowy towarów niebezpiecznych w milionach tonokilometrów	25
--	----

1. WPROWADZENIE

Dyrektywa Rady 95/50/WE w sprawie ujednoliconych procedur kontroli drogowego transportu towarów niebezpiecznych została przyjęta dnia 6 października 1995 r.¹, a państwa członkowskie musiały wprowadzić w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do osiągnięcia zgodności ze wspomnianą dyrektywą najpóźniej do dnia 1 stycznia 1997 r.

Zgodnie z dyrektywą 95/50/WE każde państwo członkowskie musi przesłać Komisji za każdy rok kalendarzowy, nie później niż w ciągu dwunastu miesięcy od zakończenia danego roku, sprawozdanie ze stosowania dyrektywy². Dyrektywa przewiduje również, że Komisja przesyła Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, co najmniej raz na trzy lata, sprawozdanie w sprawie stosowania wspomnianej dyrektywy przez państwa członkowskie³.

Sprawozdanie Komisji przygotowywane jest na podstawie sprawozdań rocznych otrzymywanych od państw członkowskich. Niniejsze sprawozdanie jest piątym sprawozdaniem ze stosowania dyrektywy Rady 95/50/WE w państwach członkowskich i obejmuje lata 2008-2011. Pierwsze sprawozdanie⁴ obejmowało lata 1997-1998, drugie sprawozdanie⁵ lata 1999-2002, trzecie sprawozdanie⁶ lata 2003-2005, a czwarte sprawozdanie⁷ lata 2006-2007.

Warunki bezpiecznego drogowego transportu towarów niebezpiecznych określone są nie w dyrektywie 95/50/WE, lecz w powiązanych przepisach UE opisanych poniżej.

2. POWIĄZANE PRZEPISY UE

Lata objęte zakresem niniejszego sprawozdania należą formalnie do dwóch różnych kontekstów legislacyjnych, nie ma to jednak praktycznego wpływu na interpretację jego wyników.

Do dnia 30 czerwca 2009 r. zastosowanie miała dyrektywa Rady 94/55/WE z dnia 21 listopada 1994 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich w zakresie transportu drogowego towarów niebezpiecznych⁸, z późniejszymi zmianami⁹. Załączniki do dyrektywy 94/55/WE były identyczne pod względem zawartości z załącznikami do *Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych* (zwanej także *ADR*)¹⁰.

Z dniem 1 lipca 2009 r. dyrektywa 94/55/WE została uchylona i zastąpiona dyrektywą 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych¹¹, z późniejszymi zmianami¹². Dyrektywa

¹ Dz.U. L 249 z 17.10.1995, s. 35, zmieniona dyrektywą Komisji 2004/112/WE z dnia 13 grudnia 2004 r. dostosowującą do postępu technicznego dyrektywę Rady 95/50/WE (Dz.U. L 367 z 14.12.2004, s. 23).

² Artykuł 9 ust. 1 dyrektywy.

³ Artykuł 9 ust. 2 dyrektywy.

⁴ COM (2000) 517 final z 6.9.2000 r.

⁵ COM (2005) 430 final z 15.9.2005 r.

⁶ COM (2007) 795 final z 13.12.2005 r.

⁷ COM (2010) 364 final z 7.7.2010 r.

⁸ Dz.U. L 319 z 12.12.1994, s. 7.

⁹ Zmieniona dyrektywą Komisji 2004/111/WE z dnia 9 grudnia 2004 r. dostosowującą do postępu technicznego dyrektywę Rady 94/55/WE (Dz.U. L 365 z 10.12.2004, s. 25).

¹⁰ Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych, zawarta w Genewie dnia 30 września 1957 r., z późniejszymi zmianami, pod auspicjami Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ (EKG ONZ).

¹¹ Dz.U. L 260 z 30.9.2008, s. 13.

2008/68/WE stanowi kontynuację podejścia przyjętego w dyrektywie 94/55/WE, przewidując stosowanie tych samych przepisów technicznych i administracyjnych, co te załączone do międzynarodowej umowy dotyczącej wszelkiego transportu na terytorium UE.

3. STOSOWANIE DYREKTYWY 95/50/WE

Po przyjęciu dyrektywy 94/55/WE, w celu dalszej poprawy poziomu bezpieczeństwa transportu towarów niebezpiecznych, Rada przyjęła dnia 6 października 1995 r. dyrektywę 95/50/WE w sprawie ujednoliconych procedur kontroli drogowego transportu towarów niebezpiecznych. Dyrektywa ta zawiera zharmonizowaną listę kontrolną, która ma być wykorzystywana przez państwa członkowskie na potrzeby takich kontroli, jak również wytyczne dotyczące klasyfikowania naruszeń. W 2004 r. załączniki do dyrektywy zostały zmienione¹³, wskutek czego od 2005 r. w ramach systemu klasyfikacji naruszeń obowiązują trzy kategorie ryzyka.

Te ujednolicone kontrole obejmują każdą działalność transportową związaną z przewozem towarów niebezpiecznych na terytorium państwa członkowskiego lub z wwozem na to terytorium z krajów trzecich, niezależnie od kraju rejestracji jednostki transportowej. Dyrektywa ma na celu zapewnienie losowej kontroli obejmującej reprezentatywną część dostaw towarów niebezpiecznych przewożonych w transporcie drogowym i jednocześnie możliwie dużą część sieci drogowej.

Kontrole mogą także odbywać się w przedsiębiorstwach jako działanie prewencyjne lub po stwierdzeniu podczas kontroli drogowej naruszeń zagrażających bezpieczeństwu¹⁴. Dyrektywa 95/50/WE nie zawiera jednak wymogu składania sprawozdań z tych kontroli.

4. SPRAWOZDANIA Z PAŃSTW CZŁONKOWSKICH UE I NORWEGII

Przygotowując swoje sprawozdania, państwa członkowskie mają obowiązek stosować kategorie ryzyka określone w załączniku II do dyrektywy 95/50/WE oraz format sprawozdania określony w załączniku III do tej dyrektywy. Norwegia w dalszym ciągu przysyłała swoje roczne sprawozdania, a przekazane przez nią informacje są również zawarte w niniejszym sprawozdaniu dla Parlamentu Europejskiego i Rady.

Chorwacja przystąpiła do UE w dniu 1 lipca 2013 r. i nie przekazała sprawozdania z kontroli w okresie objętym zakresem niniejszego sprawozdania. Inne państwa członkowskie oraz Norwegia w większości przekazały swoje sprawozdania w terminie. Wszelkie zaistniałe opóźnienia wiążą się z procedurami administracyjnymi dotyczącymi gromadzenia, analizowania i przekazywania informacji Komisji, w szczególności gdy procedury te obejmują różne organa publiczne. Sytuacja uległa znacznej poprawie od 2011 r. Sprawozdania za 2011 r. przekazano przed lutym 2013 r.

¹² Ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2012/45/UE z dnia 3 grudnia 2012 r. dostosowującą po raz drugi do postępu naukowo-technicznego załączniki do dyrektywy 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz.U. L 332 z 4.12.2012, s. 18).

¹³ Dyrektywa Komisji 2004/112/WE z dnia 13 grudnia 2004 r. dostosowująca do postępu technicznego dyrektywę Rady 95/50/WE (Dz.U. L 367 z 14.12.2004, s. 23).

¹⁴ Szwecja poinformowała, że przeprowadza znaczną liczbę kontroli i audytów w terminalach, przedsiębiorstwach i portach. Niderlandy poinformowały, że dodatkowo odwiedzają przedsiębiorstwa transportowe w celu dokonywania kontroli, audytów i rozpowszechniania informacji. Belgia poinformowała, że oprócz przeprowadzania inspekcji na terenie przedsiębiorstw doradcy ds. bezpieczeństwa zgłaszają wyniki wykonanych kontroli właściwym organom.

Nie wszystkie informacje dotyczące pierwszych lat objętych zakresem niniejszego sprawozdania nadeszły w prawidłowym formacie. Niektóre państwa członkowskie w dalszym ciągu używały kodów z wcześniejszych, uchylonych załączników do dyrektywy 95/50/WE. Potem jednak nastąpiła znacząca poprawa.

Komisja otrzymała sprawozdania ze wszystkich państw członkowskich za cały okres. Niektóre sprawozdania są jednak niekompletne, stąd luki w tabelach przedstawionych w niniejszym sprawozdaniu. Oznaczono je znakiem „b.d.” (brak danych). W załącznikach do niniejszego sprawozdania przedstawiono podsumowanie sprawozdań państw członkowskich.

Przy analizie informacji zawartych w pkt 7 niniejszego sprawozdania należy zwrócić uwagę na fakt, że do 2008 r. wskaźnik niezgodności w Hiszpanii jest niski ze względu na nieprawidłową interpretację liczby jednostek transportowych niezgodnych z przepisami. Błędy te poprawiono w późniejszych sprawozdaniach tego państwa.

Szereg państw członkowskich przesłało sprawozdania, w których suma naruszeń różni się od liczby jednostek transportowych niezgodnych z przepisami. Nie powinno to mieć miejsca, ponieważ należy zgłaszać jedynie najpoważniejszą kategorię naruszeń dla każdej jednostki transportowej.

5. ZALECENIE W SPRAWIE SPRAWOZDAŃ Z KONTROLI DROGOWEGO TRANSPORTU TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH

We wcześniejszych sprawozdaniach Komisji odnotowano pewne systematyczne niespójności w sprawozdaniach statystycznych przedkładanych przez państwa członkowskie. Ponieważ jednolita sprawozdawczość ze strony państw członkowskich ma kluczowe znaczenie dla jakości, porównywalności i wiarygodności sprawozdań Komisji, ta ostatnia przyjęła w 2011 r. zalecenie¹⁵ mające służyć poprawie jakości sprawozdań państw członkowskich.

Po opublikowaniu zalecenia nastąpiła znaczna poprawa sprawozdań – odnotowano jedynie nieco sporadycznych, mniejszej wagi niespójności.

Większość z nich dotyczy liczby naruszeń w poszczególnych kategoriach ryzyka¹⁶. W ppkt 1.4 załącznika do zalecenia Komisji podkreślono, że należy zgłaszać jedynie najpoważniejsze naruszenie, nawet jeśli ogólnie wykryto szereg naruszeń. W związku z tym łączna liczba zgłoszonych naruszeń w poszczególnych kategoriach ryzyka powinna być równa liczbie jednostek transportowych niezgodnych z przepisami.

Wydaje się, że zasada ta nie jest jeszcze skutecznie stosowana we wszystkich państwach członkowskich, ponieważ nadal raportowanych jest szereg naruszeń przypadających na jedną jednostkę transportową.

Kolejnym ważnym zagadnieniem poruszonym w zaleceniach była koncepcja kar nakładanych z tytułu naruszenia wykrytego w czasie kontroli drogowej. Ze względu na różnice w regulacjach prawnych i administracyjnych niektóre państwa członkowskie nie były w stanie śledzić rezultatów postępowania sądowego będącego następstwem kontroli, podczas której uzyskano podejrzenie, że doszło do naruszeń. W zaleceniu proponowano przyjęcie kompromisowego stanowiska, które mogłoby zostać przyjęte przez wszystkie państwa członkowskie, mianowicie odnotowywanie decyzji podjętej przez funkcjonariusza po kontroli na miejscu.

¹⁵ Zalecenie Komisji z dnia 21.2.2011 r. w sprawie składania sprawozdań na temat kontroli transportu drogowego towarów niebezpiecznych, C(2011) 909 final.

¹⁶ Definicja kategorii ryzyka oraz wytyczne dotyczące naruszeń należących do tych kategorii zawarte są w załączniku II do dyrektywy 95/50/WE w brzmieniu ustalonym dyrektywą 2004/112/WE.

6. OBLICZANIE DANYCH

Państwa członkowskie mają obowiązek przedstawienia w swoich sprawozdaniach, w miarę możliwości, szacunkowych danych dotyczących wielkości rocznego transportu towarów niebezpiecznych na ich terytorium w tonach lub w tonokilometrach. Jeśli chodzi o rok 2008, 13 państw członkowskich dostarczyło takie szacunki. W 2011 r. jedynie 9 państw członkowskich dysponowało takimi obliczeniami.

Aby umożliwić obiektywne porównania między państwami członkowskimi, dla obliczenia intensywności transportu towarów niebezpiecznych wykorzystuje się informacje zawarte w bazie danych Eurostatu¹⁷. Informacje te wykorzystywane są do oszacowania częstotliwości kontroli dotyczących wolumenu transportu.

Eurostat nie posiada statystyk dotyczących Malty, ponieważ państwu temu przyznano odstępstwo w zakresie stosowania rozporządzenia (UE) nr 70/2012 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 stycznia 2012 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy¹⁸. Wolumen transportu towarów niebezpiecznych na Malcie szacowany jest na podstawie danych dostarczonych przez właściwy organ tego państwa.

Dane statystyczne Eurostatu przedstawiono w załączniku IX do niniejszego sprawozdania.

7. ROZWÓJ SYTUACJI W ZAKRESIE KONTROLI I ICH WYNIKI

W załączniku I omówiono ewolucję liczby kontroli zarejestrowanych w każdym z państw członkowskich oraz podano odsetek jednostek transportowych niezgodnych z przepisami, jak również odsetek naruszeń I kategorii ryzyka.

Na końcu tabeli znajdują się średnie wartości dla Unii Europejskiej oraz dane statystyczne z Norwegii.

Należy zwrócić uwagę, że brakuje danych dotyczących:

- liczby kontroli w Estonii w latach 2006 i 2007;
- odsetka jednostek transportowych, w których stwierdzono naruszenia w 2006 r. w Niemczech, Estonii i Hiszpanii; w 2007 r. w Estonii i Hiszpanii;
- odsetka naruszeń I kategorii ryzyka w 2006 r. w Bułgarii, Niemczech i Portugalii.

W przypadku wskaźnika dotyczącego I kategorii ryzyka szczególnie istotne znaczenie ma właściwa sprawozdawczość. Jeśli zgłaszano więcej niż jedno naruszenie na jednostkę transportową, odsetek naruszeń I kategorii jest niższy od prawidłowej wartości. W odniesieniu do 2006 r. dotyczy to Francji, Niderlandów, Polski i Portugalii, natomiast w odniesieniu do 2007 r. Bułgarii, Niderlandów, Polski i Portugalii.

Niektóre państwa członkowskie zgłosiły mniejszą łączną liczbę naruszeń niż wynosiła liczba jednostek transportowych niezgodnych z przepisami. Dotyczy to Belgii, Włoch, Węgier, Malty i Szwecji. Niekiedy organa ochrony porządku publicznego zgłaszają jedynie przypadki stwierdzenia naruszeń, ale nie podają żadnych dalszych informacji o samych naruszeniach ani o karach. Chociaż prowadzi to do tego, że statystyki są niekompletne, nie ma to systematycznego oddziaływania na analizę. Tę kwestię omówiono bardziej szczegółowo w ppkt 8.6.

¹⁷ Eurostat, tabela „DS-073082”: Roczny transport drogowy towarów niebezpiecznych według rodzaju towarów niebezpiecznych i w podziale na rodzaje działalności.

¹⁸ Dz.U. L 32 z 3.2.2012, s. 1.

8. PORÓWNYWANIE DANYCH

Łączna liczba kontroli zmniejszyła się o 33,8 % w przeciągu czterech lat, z 252 632 do 167 340. Największa obniżka w skali roku nastąpiła w 2011 r. w stosunku do 2010 r. i wyniosła 12,6%. Tendencje w poszczególnych krajach są zróżnicowane – w tym samym okresie 11 państw członkowskich nasiliło kontrole. W Rumunii, Słowenii i Austrii nastąpił najwyższy procentowy wzrost intensywności kontroli w okresie sprawozdawczym, podczas gdy na Łotwie, w Bułgarii i na Węgrzech doszło do największego obniżenia liczby kontroli.

W wartościach bezwzględnych w 2011 r. największa liczba kontroli w UE przypadała na Niemcy (34,8%), Hiszpanię (11,8%) i Polskę (9,8%), podczas gdy najmniej kontroli było w Estonii (0,03 %), na Malcie i Łotwie (0,05 %). Chociaż wskaźnik ten zależy w dużej mierze od wielkości państwa członkowskiego, w okresie sprawozdawczym doszło do znaczących zmian. W 2008 r. udział Niemiec był największy (31,5 %), następna była Hiszpania (16,9 %), za to po niej była Bułgaria (11,1 %). W 2008 r. trzema państwami, w których przeprowadzono najmniej kontroli, były Malta (0,03 %), Estonia (0,08 %) oraz Luksemburg (0,09 %).

8.1. Częstotliwość kontroli

Załącznik II prezentuje częstotliwość kontroli drogowych w państwach członkowskich w latach 2010 i 2011. Częstotliwość jest obliczana jako proporcja liczby kontroli do miliona tonokilometrów towarów niebezpiecznych przewożonych w każdym państwie członkowskim.

W 2010 r. średnia dla UE wynosiła 2,54 kontroli na milion tonokilometrów, natomiast w 2011 r. zmniejszyła się do 2,14, co oznacza roczną obniżkę o 15,7%. W Bułgarii w 2010 r. częstotliwość kontroli utrzymywała się na nadzwyczaj wysokim poziomie, prawie dziesięciokrotnie przekraczającym unijną średnią. W 2011 r. w Bułgarii, Austrii i Rumunii przeprowadzono ok. 10 kontroli na milion tonokilometrów, co odpowiada ok. 4,5 razy średniej unijnej.

8.2. Rozłożenie kontroli pod względem miejsca pochodzenia

Załącznik III do niniejszego sprawozdania ukazuje rozłożenie kontroli według miejsca pochodzenia jednostki transportowej.

Na wskaźnik ten mają wpływ nie tylko decyzje organów ochrony porządku publicznego, lecz także aspekty geograficzne państwa członkowskiego, np. na wyspach międzynarodowy drogowy ruch tranzytowy jest mniej intensywny. Były lata, w których Irlandia, Malta, Cypr i Portugalia nie przeprowadziły żadnej kontroli jednostek transportowych zarejestrowanych poza UE.

Udział jednostek transportowych skontrolowanych w państwie rejestracji w okresie sprawozdawczym kształtował się mniej więcej na poziomie 70 %. Udział skontrolowanych jednostek pochodzących z innych państw UE wzrósł z 20,5 % w 2008 r. do 25,7 % w 2011 r. W rezultacie udział jednostek zarejestrowanych poza UE uległ obniżeniu z 12,6 do 4,4 %.

8.3. Odsetek jednostek transportowych niezgodnych z przepisami

Odsetek skontrolowanych jednostek transportowych, w przypadku których stwierdzono co najmniej jedno naruszenie, przedstawiono w załączniku IV.

Udział jednostek niezgodnych z przepisami wzrósł z poziomu 13,7 % w 2008 r. do 21,4 % w 2011 r., przy czym największy wzrost miał miejsce w Hiszpanii, na Łotwie, w Republice Czeskiej i w Niderlandach. Równocześnie jednak w 15 państwach członkowskich nie odnotowano takiego wzrostu.

Odsetek jednostek transportowych niezgodnych z przepisami różni się znacznie w zależności od państwa członkowskiego, osiągając poziom niemalże 70 % na Malcie, podczas gdy w Bułgarii, na Cyprze, na Węgrzech, w Rumunii i Słowacji wynosi poniżej 5 %.

8.4. Rozłożenie kontroli według miejsca pochodzenia

Wykresy w załączniku V przedstawiają rozkład jednostek transportowych niezgodnych z przepisami według miejsca pochodzenia jednostki transportowej.

Jak wskazano uprzednio w ppkt 8.2, aspekty geograficzne państwa członkowskiego wpływają znacząco również na ten wskaźnik.

8.5. Częstotliwość unieruchomień jednostek transportowych

Wykres w załączniku VI przedstawia udział unieruchomionych pojazdów spośród tych, w przypadku których zgłoszono naruszenie.

Wcześniej odnotowane tendencje w kierunku zmniejszania się udziału takich jednostek występowały nadal do 2009 r., kiedy to unieruchomiono 24 % jednostek, w przypadku których wystąpiło naruszenie. Tendencja ta uległa jednak, jak się wydaje, odwróceniu – w 2011 r. udział pojazdów unieruchomionych w wyniku kontroli wzrósł do 27 %.

W 2011 r. największą częstotliwość unieruchomień odnotowano w Bułgarii (68 %), Irlandii (54 %) i Rumunii (53 %). W tym samym roku w Norwegii 57 % naruszeń doprowadziło do unieruchomienia.

Estonia, Hiszpania, Włochy, Cypr, Łotwa, Malta i Słowacja nie zgłosiły żadnych unieruchomień w 2011 r.

8.6. Podział według kategorii ryzyka

Wykresy w załączniku VII przedstawiają rozkład wagi naruszeń. Zgłaszać należy tylko naruszenie należące do najwyższej kategorii ryzyka stwierdzone podczas kontroli.

Wszystkie państwa członkowskie zgłosiły przynajmniej jedną kategorię naruszenia na skontrolowaną jednostkę transportową. Niektóre państwa członkowskie nie przedstawiły danych w niektórych kategoriach. W 2011 r. Cypr i Słowacja nie zgłosiły żadnych naruszeń dla I i III kategorii ryzyka. Luksemburg nie zgłosił żadnych naruszeń dla I kategorii ryzyka. Ponadto Łotwa i Estonia nie zgłosiły żadnych naruszeń w III kategorii ryzyka¹⁹.

W toku kontroli przeprowadzonych w UE w 2011 r. w około 44 % przypadków, w których wykryto naruszenia, najbardziej poważne zakwalifikowano do I kategorii ryzyka. I kategoria ryzyka oznacza brak dopełnienia odpowiednich norm bezpieczeństwa powodujące wysokie ryzyko śmierci, poważnych obrażeń cielesnych lub znacznej szkody dla środowiska. Naruszenia te wymagają niezwłocznego podjęcia stosownych środków naprawczych, takich jak unieruchomienie pojazdu.

Najbardziej poważne naruszenia należące do II kategorii ryzyka stwierdzono w 30 % kontroli, w ramach których stwierdzono naruszenia. Pozostałe 26 % przypadało na naruszenia należące do III kategorii ryzyka.

¹⁹ Naruszenie należące do I kategorii ryzyka powoduje wysokie ryzyko śmierci, poważnych obrażeń cielesnych lub znacznej szkody dla środowiska i wymaga natychmiastowego podjęcia środków naprawczych. Naruszenie należące do II kategorii ryzyka powoduje ryzyko obrażeń cielesnych lub szkody dla środowiska i wymaga podjęcia środków naprawczych, najpóźniej w momencie zakończenia bieżącego transportu. Naruszenie należące do III kategorii ryzyka powoduje niskie ryzyko obrażeń cielesnych lub szkody dla środowiska. Środki naprawcze mogą być zastosowane w późniejszym terminie na terenie przedsiębiorstwa.

8.7. Rodzaje kar

Wykresy w załączniku VIII przedstawiają rozkład kar dla każdego państwa członkowskiego.

Przed opublikowaniem zalecenia Komisji, o którym mowa w pkt 5 niniejszego sprawozdania, występowały zasadnicze trudności z gromadzeniem tych informacji. Po wydaniu zalecenia sytuacja uległa zdecydowanej poprawie i w 2011 r. jedynie Francja i Słowacja nie przedłożyły żadnych statystyk w zakresie kar. Słowacja zgłosiła jednak kary nałożone w poprzednich latach, a w 2011 r. podczas kontroli wykryto tylko jedno naruszenie.

W trakcie kontroli przeprowadzonych w UE w 2011 r. wydano 7 892 ostrzeżeń, w 33 179 przypadków nałożono grzywny a 3 527 spraw doprowadziło do orzeczenia innych kar, w tym wszczęcia postępowań prawnych, m.in. sędowo-administracyjnych. Chociaż w ujęciu ogólnym trzy czwarte kar w UE to grzywny, występują znaczne różnice między poszczególnymi państwami członkowskimi. Przykładowo w Zjednoczonym Królestwie nie nakłada się grzywien na miejscu.

W 2011 r. kar nałożono łącznie o 4 % mniej niż w 2008 r. Chociaż liczba ostrzeżeń wzrosła o 8 % w całym okresie a liczba grzywien o 1 %, liczba innych kar uległa zmniejszeniu o 42 %.

9. WNIOSKI

Dyrektywa 95/50/WE została przeniesiona do ustawodawstw krajowych państw członkowskich od 1 stycznia 1997 r. Szczegółowe zasady składania sprawozdań zostały zmienione w 2004 r. – nowe przepisy dotyczące składania sprawozdań zaczęły obowiązywać w dniu 14 grudnia 2005 r. Ze względu na pewne systematyczne niespójności w sprawozdaniach w 2011 r. Komisja opublikowała zalecenie w tej sprawie.

Wszystkie państwa członkowskie prowadzą kontrole pojazdów przewożących towary niebezpieczne i prawidłowo składają sprawozdania z tych kontroli. Odnotowuje się już tylko niewielkie niespójności, a Komisja dopilnowuje każdego roku, by sprawozdania wymagane na mocy dyrektywy 95/50/WE były składane i stopniowo udoskonalane. Można zatem stwierdzić, że dyrektywa 95/50/WE jest ogólnie prawidłowo stosowana.

Najnowsze sprawozdania wskazują jednak wyraźnie, że zasoby przydzielane w państwach członkowskich na te kontrole są coraz skromniejsze. Od 2008 do 2011 r. liczba kontroli zmniejszyła się o 34 %.

Kontrole częściej prowadzą do wykrycia naruszeń. W 2011 r. jedna kontrola na pięć prowadziła do stwierdzenia naruszenia lub podejrzenia naruszenia przy przewozie towarów niebezpiecznych, podczas gdy w 2008 r. była to jedna na siedem kontroli. Zjawisko to można tłumaczyć na dwa sposoby. Z jednej strony można przyjąć, że kontrole są lepiej ukierunkowane pod kątem wykrywania pojazdów niezgodnych z przepisami, z drugiej zaś strony możliwe jest, że przewoźnicy ogólnie w mniejszym stopniu przestrzegają te przepisy.

Komisja zwróci się do władz państw członkowskich o dostarczenie informacji na temat oczekiwanego rozwoju sytuacji w zakresie kontroli oraz czynników na to wpływających, takich jak dostępność zasobów i ukierunkowywanie kontroli. Ponadto państwa członkowskie zostaną wezwane do przedstawienia wyjaśnień w przypadkach niezwykle wysokich poziomów naruszeń.

Jeżeli chodzi o wykryte naruszenia, w 44 % okazywały się one należeć do najbardziej poważnych. W związku z tym w 2011 r. unieruchomiono ok. 9 600 pojazdów.

W UE do transportu towarów niebezpiecznych stosowany jest wspólny zestaw przepisów. Przepisy te wykorzystywane są w identyczny sposób również w wielu krajach spoza UE. Tym

niemniej blisko 36 000 na 170 000 rocznie przeprowadzanych kontroli drogowych prowadzi do ustalenia, że przewóz odbywa się niezgodnie z obligatoryjnymi normami bezpieczeństwa. Ze względu na wysokie zagrożenie związane z transportem przedmiotowych substancji i przedmiotów, w dalszym ciągu niezbędne jest podejmowanie specjalnych działań służących zagwarantowaniu przestrzegania przepisów w tej dziedzinie.

«-»

Załącznik I
Rozwój sytuacji w zakresie liczby kontroli, braku zgodności i naruszeń I kategorii

Dalsze informacje odnoszące się do poniższej tabeli zawarto w pkt 7 niniejszego sprawozdania.

PAŃSTWO		2006	2007	2008	2009	2010	2011
BE	Liczba kontroli	3977	4133	5178	6033	5464	4188
	% niezgodności	38,52 %	39,90 %	17,671 %	21,76 %	22,16 %	12,32 %
	% I kategoria ryzyka	47,36 %	30,47 %	24,07 %	37,49 %	37,05 %	26,42 %
BG	Liczba kontroli	19206	27996	28106	28455	7756	6203
	% niezgodności	2,49 %	1,24 %	0,71 %	4,85 %	0,81 %	1,00 %
	% I kategoria ryzyka	b.d.	34,33 %	34,33 %	27,78 %	57,41 %	55,74 %
CZ	Liczba kontroli	6694	7691	3977	3471	2816	2491
	% niezgodności	5,83 %	5,60 %	5,53 %	6,60 %	11,51 %	11,92 %
	% I kategoria ryzyka	26,46 %	17,87 %	21,36 %	25,33 %	17,59 %	55,74 %
DK	Liczba kontroli	889	646	755	721	604	646
	% niezgodności	55,46 %	52,79 %	58,15 %	61,44 %	57,12 %	58,98 %
	% I kategoria ryzyka	34,08 %	40,76 %	38,27 %	35,21 %	38,26 %	35,43 %
DE	Liczba kontroli	83760	86225	79664	62085	67356	58270
	% niezgodności	b.d.	20,18 %	22,69 %	23,64 %	21,69 %	27,02 %
	% I kategoria ryzyka	b.d.	47,00 %	48,14 %	45,23 %	49,96 %	49,55 %
EE	Liczba kontroli	b.d.	b.d.	117	152	154	44
	% niezgodności	b.d.	b.d.	46,15 %	39,47 %	50,00 %	25,00 %
	% I kategoria ryzyka	20,41 %	37,50 %	25,93 %	30,00 %	25,97 %	45,45 %
IE	Liczba kontroli	630	731	783	892	751	674
	% niezgodności	32,54 %	44,60 %	38,19 %	28,36 %	26,23 %	24,93 %
	% I kategoria ryzyka	34,15 %	24,54 %	13,71 %	25,20 %	33,33 %	12,64 %
EL	Liczba kontroli	614	456	1202	413	1094	650
	% niezgodności	13,36 %	16,89 %	3,83 %	10,65 %	3,93 %	5,54 %
	% I kategoria ryzyka	52,44 %	64,94 %	69,57 %	61,36 %	55,81 %	30,56 %
ES	Liczba kontroli	40023	42787	42771	40782	36004	19707
	% niezgodności	0,25 %	0,19 %	0,27 %	10,63 %	11,44 %	29,60 %
	% I kategoria ryzyka	67,90 %	66,69 %	63,64 %	65,28 %	64,82 %	75,63 %
FR	Liczba kontroli	5566	6388	6572	5788	6178	6930
	% niezgodności	10,28 %	22,70 %	21,67 %	16,48 %	16,48 %	14,68 %
	% I kategoria ryzyka	26,60 %	22,07 %	24,30 %	25,05 %	29,08 %	28,32 %

HR	Liczba kontroli	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
	% niezgodności	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
	% I kategoria ryzyka	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.

Załącznik I (ciąg dalszy)

IT	Liczba kontroli	4105	4515	4960	5180	6253	6260
	% niezgodności	32,35 %	34,55 %	16,73 %	16,16 %	13,58 %	11,04 %
	% I kategoria ryzyka	72,82 %	69,90 %	17,33 %	15,85 %	14,65 %	14,18 %
CY	Liczba kontroli	75	181	224	232	168	188
	% niezgodności	1,33 %	0,55 %	1,34 %	1,72 %	1,19 %	1,60 %
	% I kategoria ryzyka	100,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %
LV	Liczba kontroli	823	1609	1230	996	703	89
	% niezgodności	11,42 %	10,19 %	7,15 %	10,14 %	8,25 %	15,73 %
	% I kategoria ryzyka	25,53 %	29,27 %	56,82 %	59,41 %	55,17 %	78,57 %
LT	Liczba kontroli	311	419	529	487	491	560
	% niezgodności	29,58 %	16,95 %	17,01 %	18,07 %	21,59 %	6,07 %
	% I kategoria ryzyka	23,91 %	15,49 %	6,67 %	15,91 %	16,04 %	7,41 %
LU	Liczba kontroli	190	182	210	293	233	341
	% niezgodności	64,21 %	68,13 %	59,05 %	50,51 %	48,50 %	57,77 %
	% I kategoria ryzyka	15,75 %	49,19 %	44,35 %	6,08 %	5,31 %	0,00 %
HU	Liczba kontroli	35555	25995	27225	15613	4158	1589
	% niezgodności	1,63 %	4,30 %	3,49 %	5,72 %	3,42 %	4,85 %
	% I kategoria ryzyka	23,10 %	27,03 %	30,77 %	29,56 %	34,18 %	17,74 %
MT	Liczba kontroli	33	75	81	76	79	78
	% niezgodności	51,52 %	76,00 %	54,32 %	67,11 %	63,29 %	69,23 %
	% I kategoria ryzyka	23,53 %	34,09 %	25,00 %	21,57 %	42,00 %	24,07 %
NL	Liczba kontroli	2750	7340	4820	5717	4068	5480
	% niezgodności	26,65 %	14,69 %	17,45 %	10,02 %	28,61 %	30,99 %
	% I kategoria ryzyka	57,82 %	57,16 %	60,57 %	55,79 %	59,39 %	53,86 %
AT	Liczba kontroli	7089	7580	6883	9824	10220	11300
	% niezgodności	36,49 %	36,00 %	35,70 %	30,99 %	28,72 %	32,50 %
	% I kategoria ryzyka	24,62 %	24,55 %	23,40 %	20,70 %	21,87 %	20,40 %
PL	Liczba kontroli	15840	39057	14438	19537	20324	16363
	% niezgodności	11,14 %	2,96 %	7,60 %	6,68 %	5,32 %	6,17 %
	% I kategoria ryzyka	27,19 %	15,52 %	14,65 %	19,03 %	23,39 %	27,68 %
PT	Liczba kontroli	235	137	425	566	1065	601
	% niezgodności	76,17 %	73,72 %	58,35 %	33,75 %	29,67 %	40,72 %
	% I kategoria ryzyka	b.d.	42,50 %	50,81 %	41,88 %	41,14 %	41,11 %
RO	Liczba kontroli	2914	4517	5257	5969	7352	11525
	% niezgodności	9,37 %	5,58 %	4,13 %	2,31 %	3,99 %	3,64 %
	% I kategoria	69,60 %	64,77 %	32,82 %	25,16 %	29,69 %	29,36 %

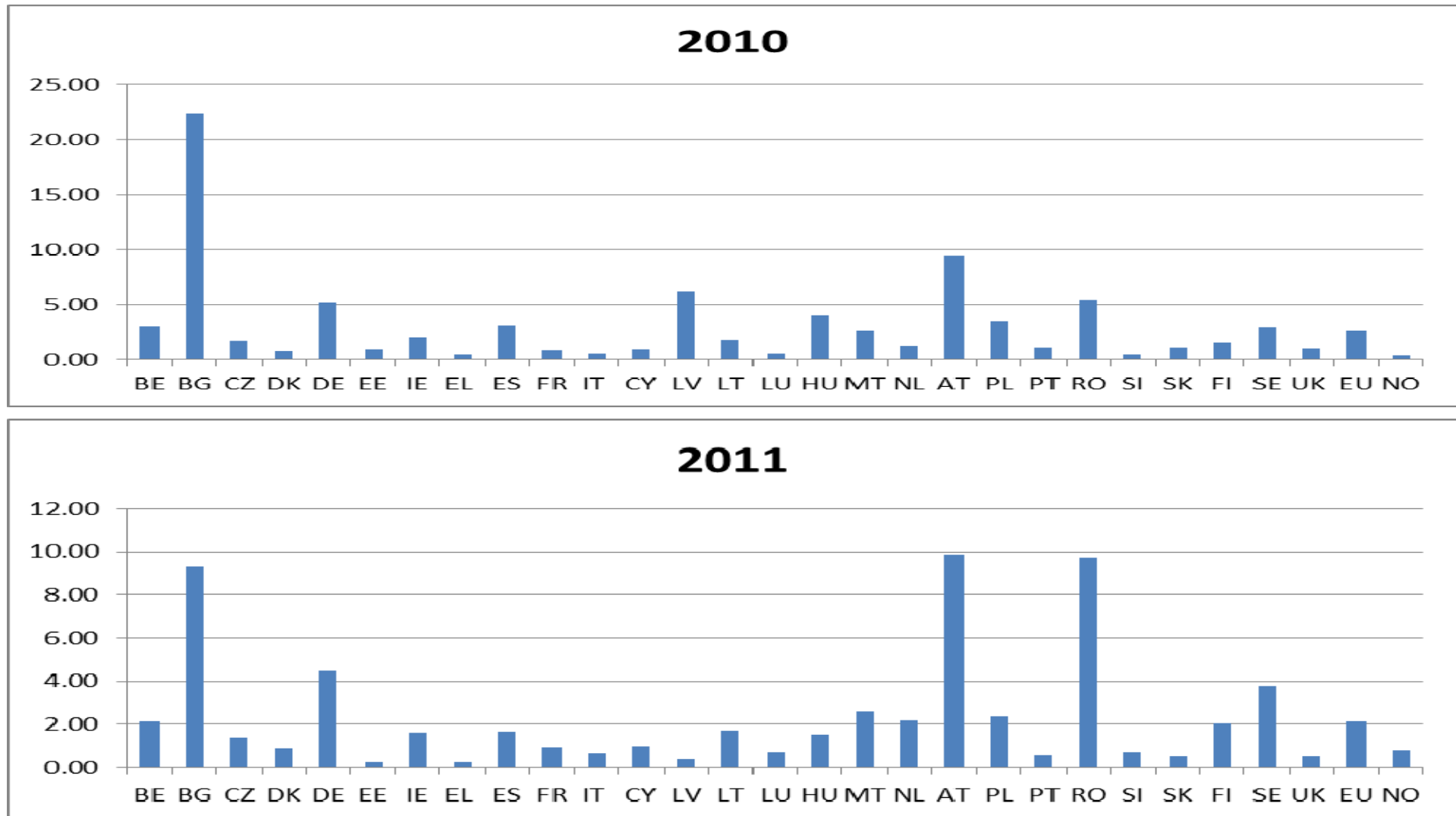
	ryzyka						
SI	Liczba kontroli	1621	1041	291	315	253	601
	% niezgodności	17,89 %	19,50 %	48,11 %	46,03 %	39,53 %	5,99 %
	% I kategoria ryzyka	42,76 %	39,41 %	28,57 %	38,62 %	36,00 %	38,89 %

Załącznik I (ciąg dalszy)

SK	Liczba kontroli	247	300	351	572	561	194
	% niezgodności	0,00 %	0,67 %	2,28 %	12,41 %	16,40 %	0,52 %
	% I kategoria ryzyka	b.d.	0,00 %	75,00 %	4,23 %	4,35 %	0,00 %
FI	Liczba kontroli	2530	3025	3353	3589	3273	3100
	% niezgodności	36,56 %	33,92 %	41,10 %	34,35 %	32,26 %	30,03 %
	% I kategoria ryzyka	31,35 %	18,62 %	12,48 %	12,09 %	10,21 %	11,08 %
SE	Liczba kontroli	4182	4219	4049	3733	4076	4929
	% niezgodności	29,60 %	20,27 %	20,87 %	16,98 %	18,84 %	20,15 %
	% I kategoria ryzyka	22,08 %	24,04 %	21,42 %	19,24 %	22,01 %	17,15 %
UK	Liczba kontroli	4851	8221	9181	7251	8427	4277
	% niezgodności	13,69 %	30,76 %	36,99 %	41,26 %	22,99 %	38,23 %
	% I kategoria ryzyka	19,13 %	30,01 %	29,68 %	17,88 %	19,05 %	16,64 %
UE	Liczba kontroli	244710	285466	252632	228742	199881	167340
	% niezgodności	12,11 %	14,44 %	13,67 %	15,80 %	16,54 %	21,39 %
	% I kategoria ryzyka	40,57 %	41,06 %	40,29 %	37,16 %	42,10 %	44,04 %
NO	Liczba kontroli	632	417	712	767	515	617
	% niezgodności	34,65 %	34,53 %	25,70 %	22,16 %	20,97 %	25,12 %
	% I kategoria ryzyka	21,27 %	15,97 %	19,13 %	17,65 %	29,63 %	31,21 %

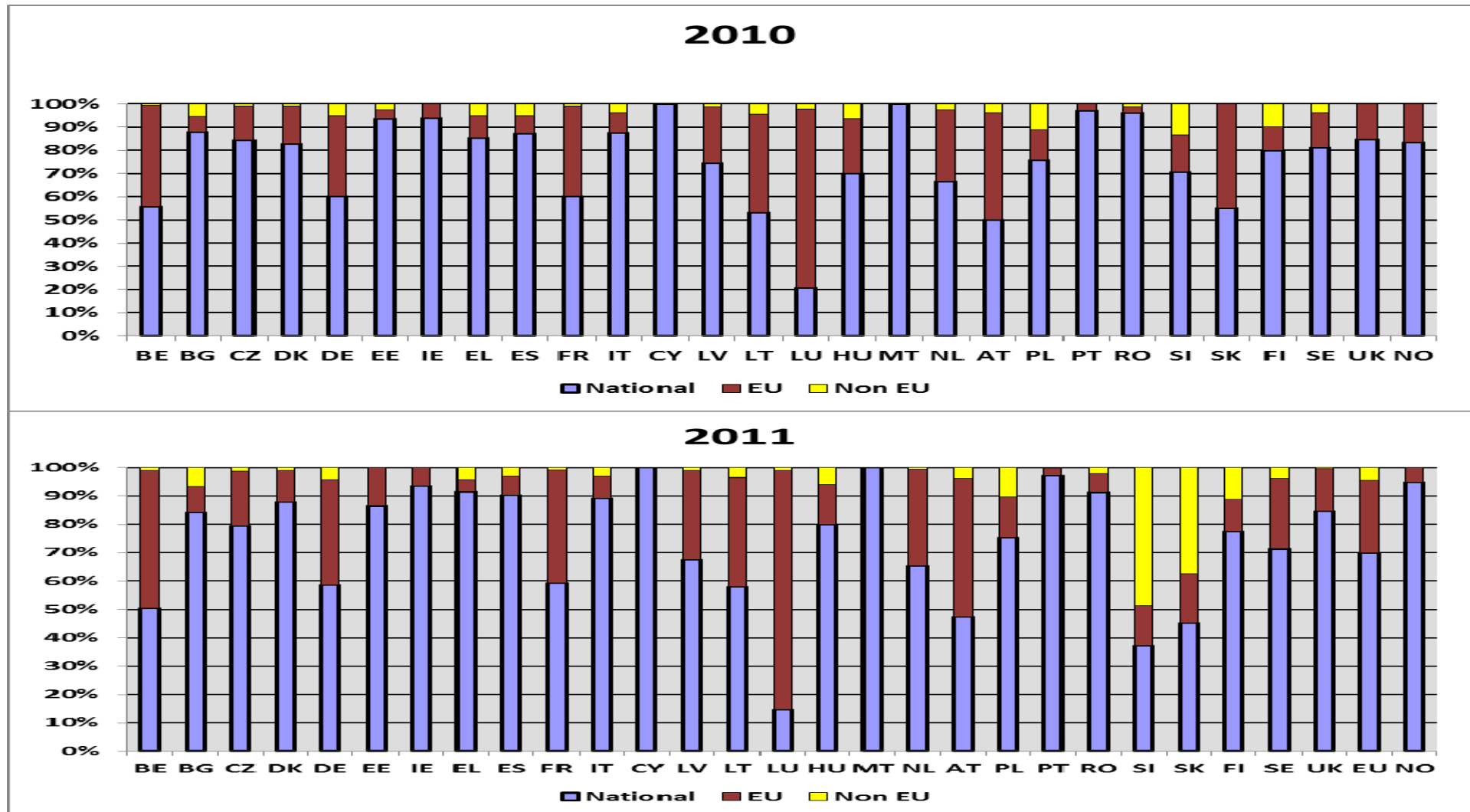
Załącznik II
Częstotliwość kontroli na milion tonokilometrów

Dodatkowe informacje odnoszące się do poniższych wykresów zawarto w ppkt 8.1 niniejszego sprawozdania.



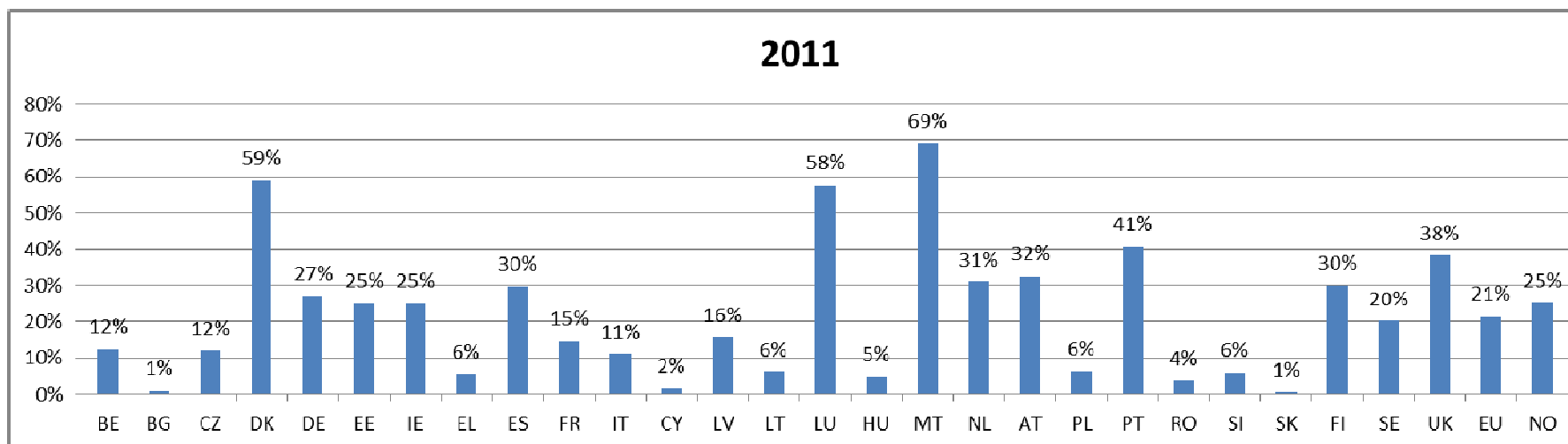
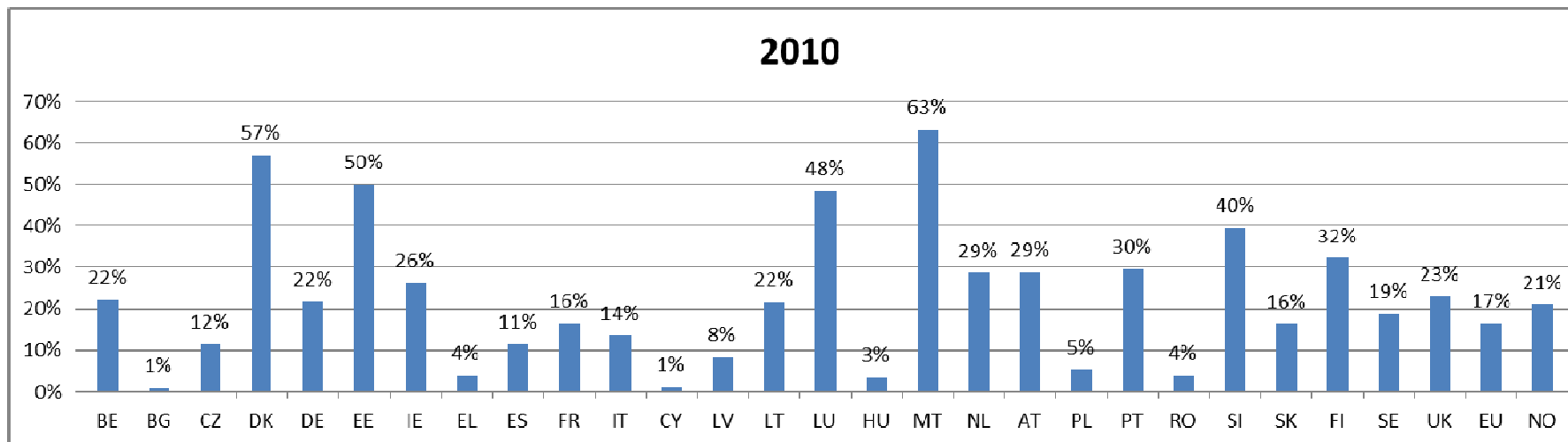
Załącznik III
Rozłożenie kontroli według miejsca pochodzenia

Dodatkowe informacje odnoszące się do poniższych wykresów zawarto w ppkt 8.2 niniejszego sprawozdania.



Załącznik IV
Odsetek jednostek transportowych niezgodnych z przepisami

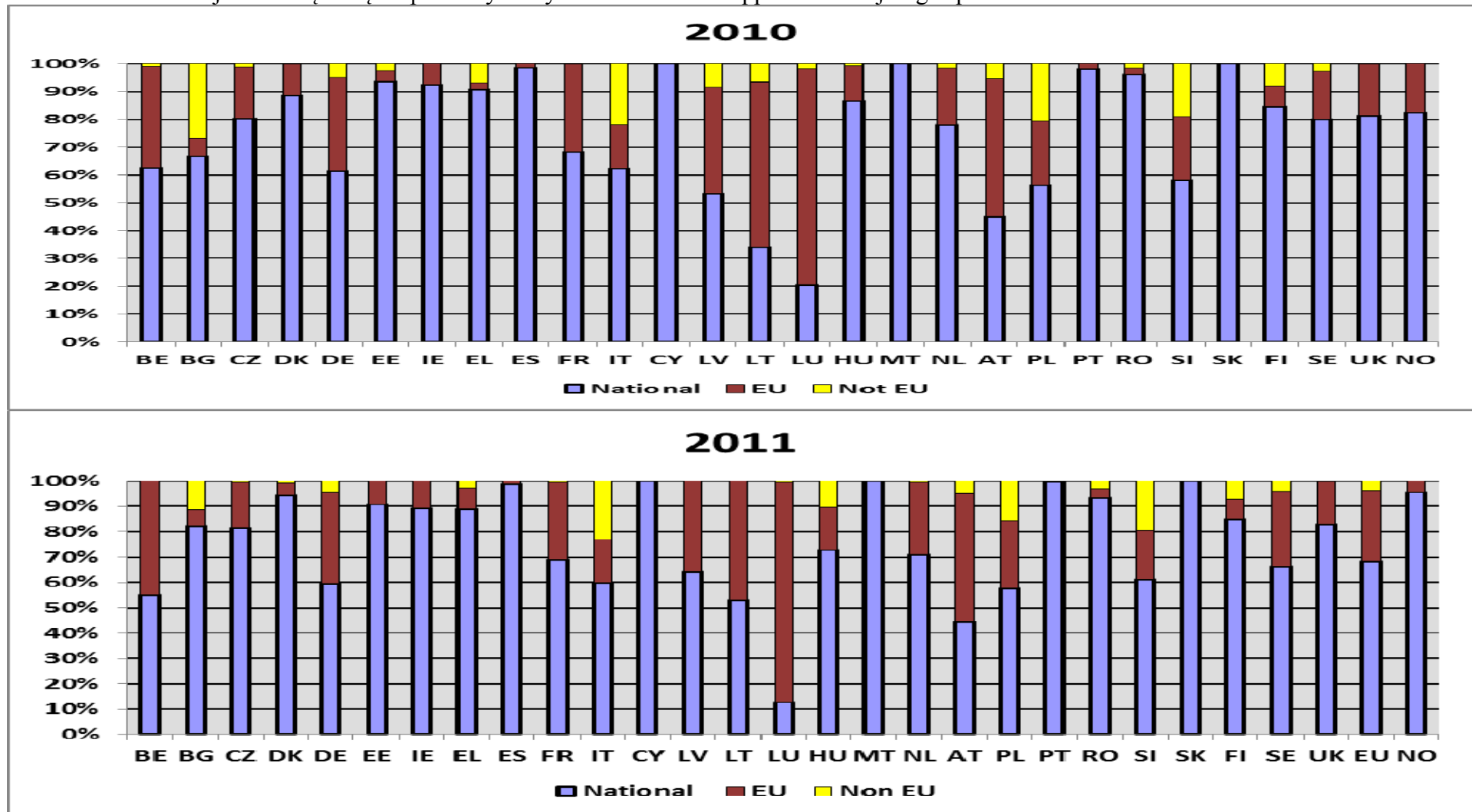
Dodatkowe informacje odnoszące się do poniższych wykresów zawarto w ppkt 8.3 niniejszego sprawozdania.



Załącznik V

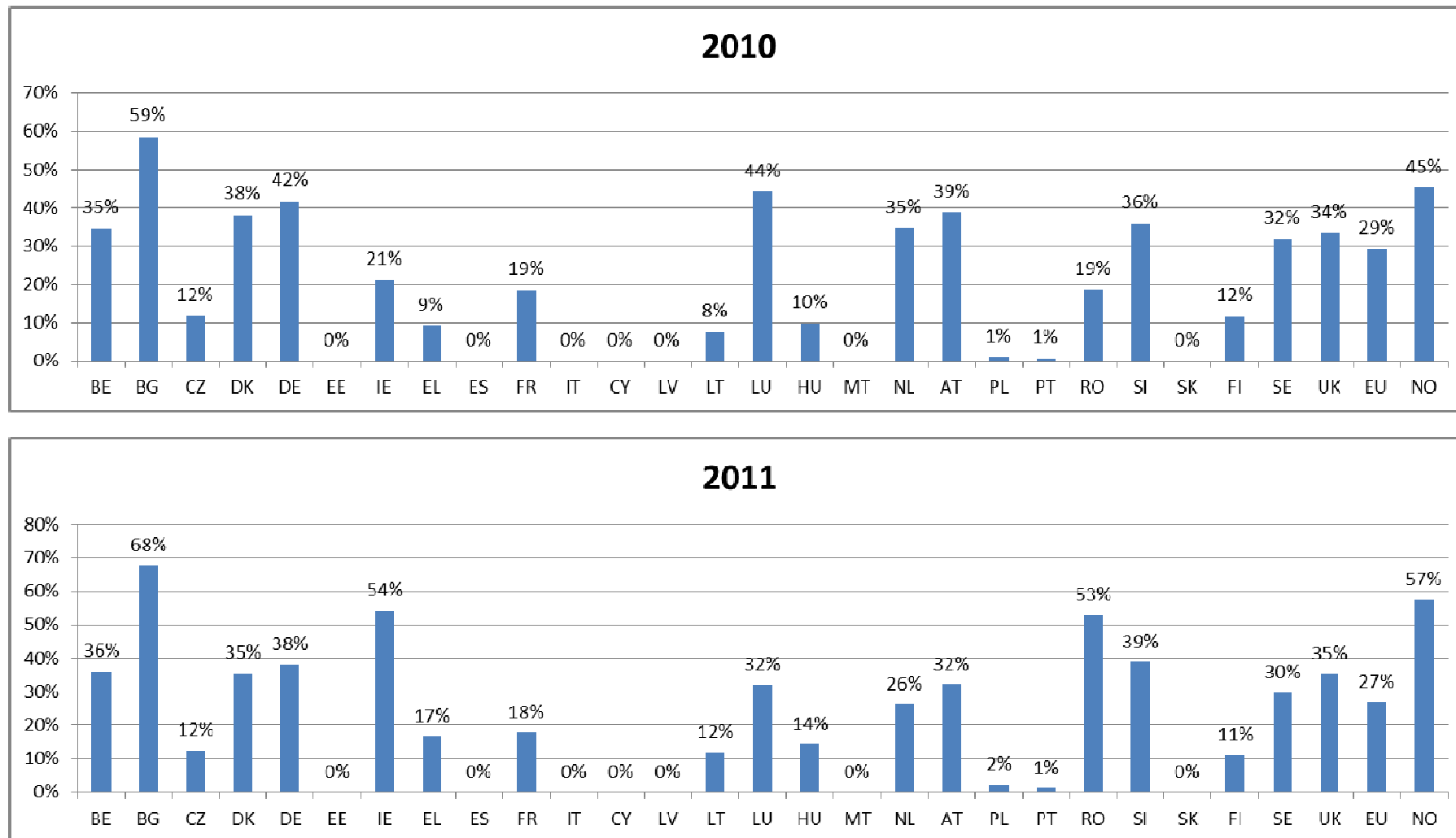
Rozłożenie jednostek transportowych nieprzestrzegających przepisów według miejsca pochodzenia

Dodatkowe informacje odnoszące się do poniższych wykresów zawarto w ppkt 8.4 niniejszego sprawozdania.



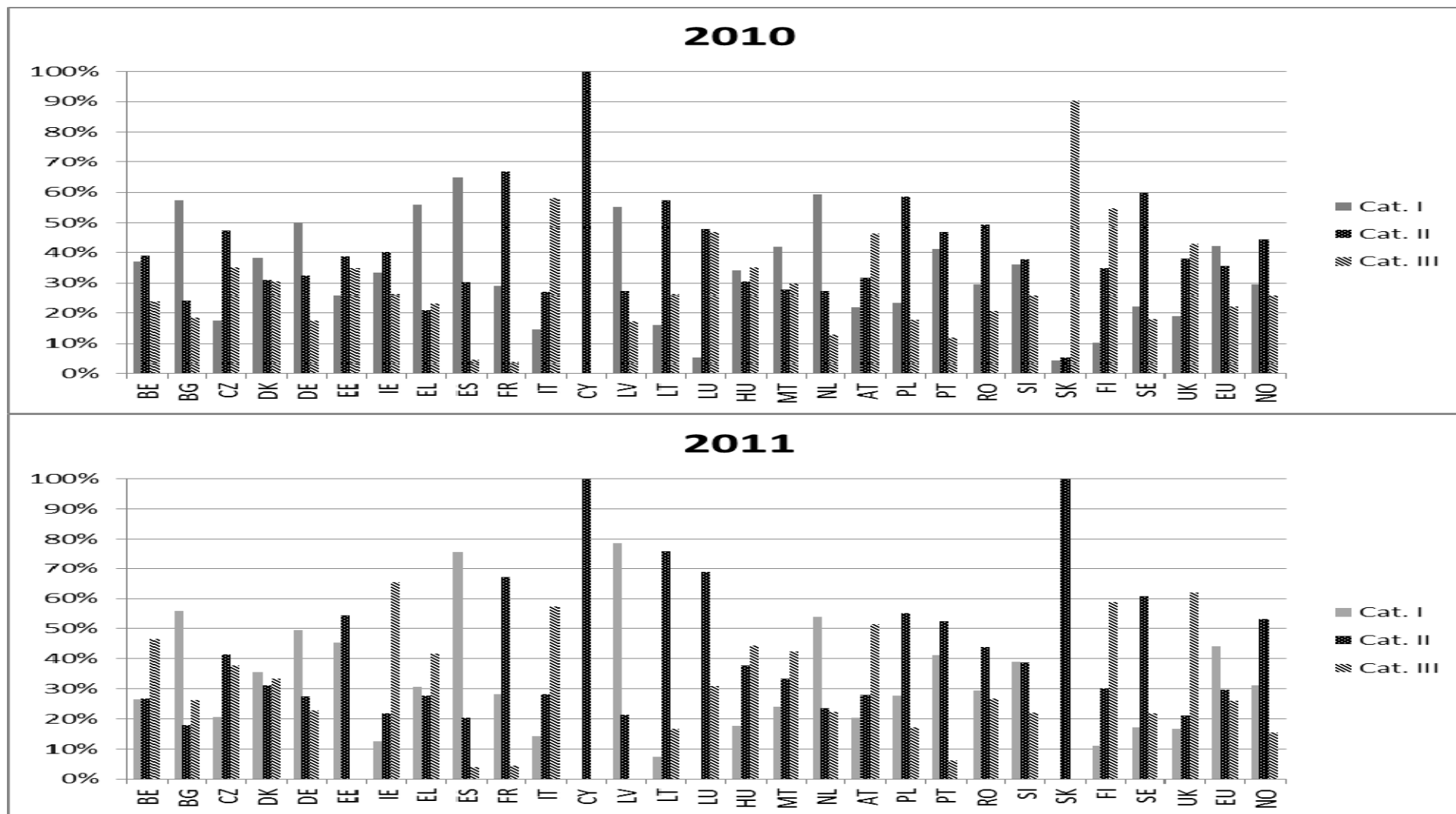
Załącznik VI
Częstotliwość unieruchamiania jednostek transportowych niezgodnych z przepisami

Dodatkowe informacje odnoszące się do poniższych wykresów zawarto w ppkt 8.5 niniejszego sprawozdania.



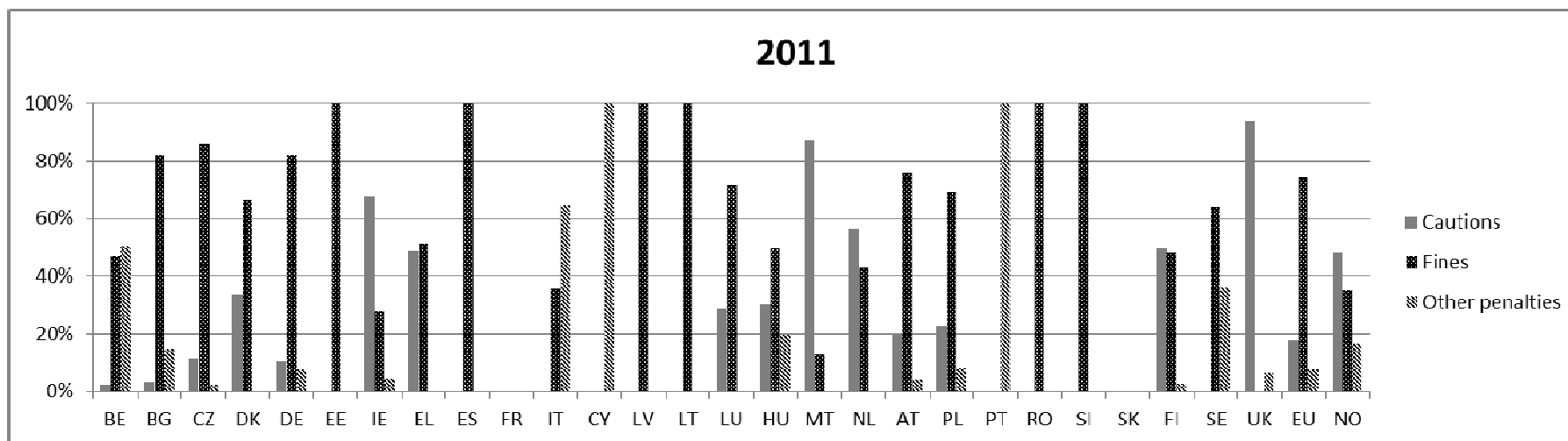
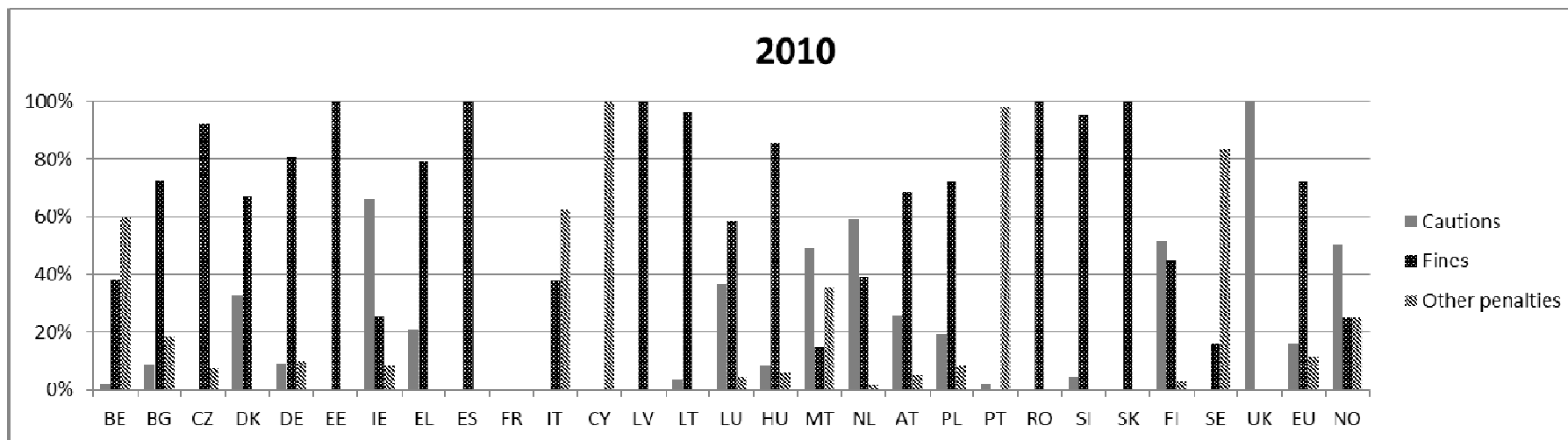
Załącznik VII
Rozłożenie według kategorii ryzyka

Dodatkowe informacje odnoszące się do poniższych wykresów zawarto w ppkt 8.6 niniejszego sprawozdania.



Załącznik VIII
Rodzaje kar dla jednostek transportowych niezgodnych z przepisami

Dodatkowe informacje odnoszące się do poniższych wykresów zawarto w ppkt 8.7 niniejszego sprawozdania.



Załącznik IX

Roczny transport drogowy towarów niebezpiecznych w milionach tonokilometrów

Dalsze informacje odnoszące się do poniższej tabeli zawarto w pkt 6 niniejszego sprawozdania.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
UE-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) UE-27: tymczasowe dane za rok referencyjny 2011 r.; nie obejmują Węgier w roku referencyjnym 2006.

(2) Grecja i Zjednoczone Królestwo: w odniesieniu do roku referencyjnego 2011 użyto danych z 2010 r.

(3) Malta: odstępstwo na mocy rozporządzenia (UE) nr 70/2012.

Źródło: Eurostat (kod danych online: road_go_ta_dg)