



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 25.11.2013.
COM(2013) 815 final

IZVJEŠĆE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU

**O PRIMJENI DRŽAVA ČLANICA DIREKTIVE VIJEĆA 95/50/EZ O
JEDINSTVENIM POSTUPCIMA NADZORA PRIJEVOZA OPASNIH TVARI U
CESTOVNOM PROMETU**

IZVJEŠĆE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU

**O PRIMJENI DRŽAVA ČLANICA DIREKTIVE VIJEĆA 95/50/EZ O
JEDINSTVENIM POSTUPCIMA NADZORA PRIJEVOZA OPASNIH TVARI U
CESTOVNOM PROMETU**

SADRŽAJ

IZVJEŠĆE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU O PRIMJENI DRŽAVA ČLANICE DIREKTIVE VIJEĆA 95/50/EZ O JEDINSTVENIM POSTUPCIMA NADZORA PRIJEVOZA OPASNIH TVARI U CESTOVNOM PROMETU

1.	Uvod.....	4
2.	Relevantno zakonodavstvo	4
3.	Primjena Direktive 95/50/EZ	5
4.	Izvješća država članica EU-a i Norveške.....	5
5.	Preporuka o izvještavanju o nadzoru prijevoza opasnih tvari u cestovnom prometu..	6
6.	Izračunavanje podataka.....	6
7.	Razvoj nadzora i njihovi rezultati	7
8.	Usporedba podataka	7
8,1.	Učestalost nadzora	7
8,2.	Raščlamba nadzora prema mjestu podrijetla.....	8
8,3.	Udio nesukladnih prijevoznih jedinica	8
8,4.	Raščlamba nesukladnih prijevoznih jedinica prema mjestu podrijetla	8
8,5.	Učestalost onemogućivanja prijevoznih jedinica.....	8
8,6.	Raščlamba prema kategorijama rizika	8
8,7.	Vrste kazni	9
9.	Zaključci.....	9
Prilog I. Razvoj broja nadzora, nesukladnosti i prekršaja kategorije I		11
Prilog II. Učestalost nadzora po milijunu tonskih kilometara.....		16
Prilog III. Raščlamba nadzora prema mjestu podrijetla		17
Prilog IV. Udio prijevoznih jedinica koje nisu u skladu s odredbama.....		18
Prilog V. Raščlamba prijevoznih jedinica koje nisu u skladu s odredbama prema mjestu podrijetla.....		19
Prilog VI. Učestalost onemogućivanja prijevoznih jedinica koje nisu u skladu s odredbama.		20
Prilog VII. Raščlamba prema kategorijama rizika		21
Prilog VIII. Vrste kazni po prijevoznoj jedinici koja nije u skladu s odredbama		22
Prilog IX. Godišnji teretni cestovni prijevoz opasnih tvari u milijunima tonskih kilometara .		23

1. UVOD

Uredba Vijeća 95/50/EZ o jedinstvenim postupcima nadzora prijevoza opasnih tvari u cestovnom prometu donesena je 6. listopada 1995.¹, a države članice morale su donijeti zakone, uredbe i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Uredbom do 1. siječnja 1997.

Direktivom 95/50/EZ predviđeno je da svaka država članica, za svaku kalendarsku godinu najkasnije dvanaest mjeseci nakon završetka te godine, Komisiji šalje izvješće o primjeni Direktive². Direktivom je isto tako predviđeno da Komisija mora poslati Europskom parlamentu i Vijeću izvješće o primjeni Direktive u državama članicama barem svako tri godine,³.

Izvješće Komisije temelji se na godišnjim izvješćima koja su poslale države članice. Ovo je peto izvješće o primjeni Direktive Vijeća 95/50/EZ u državama članicama i obuhvaća razdoblje 2008. – 2011. Prvo izvješće⁴ obuhvaćalo je razdoblje 1997. – 1998., drugo izvješće⁵ razdoblje 1999. – 2002., treće izvješće⁶ razdoblje 2003. – 2005. i četvrto izvješće⁷ razdoblje 2006. – 2007.

Uvjeti sigurnog prijevoza opasnih tvari u cestovnom prijevozu nisu definirani u Direktivi 95/50/EZ nego u relevantnom zakonodavstvu EU-a, kako je navedeno u nastavku.

2. RELEVANTNO ZAKONODAVSTVO EU-A

Godine obuhvaćene ovim izvješćem pripadaju službeno dvama različitim zakonodavnim kontekstima, međutim, ne postoji praktični utjecaj za tumačenje rezultata ovog izvješća.

Do 30. lipnja 2009. Direktiva Vijeća 94/55/EZ od 21. studenoga 1994. o usklađivanju zakonodavstava država članica o prijevozu opasnih tvari u cestovnom prometu⁸ kako je izmijenjena⁹, primjenjivala se do 30. lipnja 2009. Prilozi Direktivi 94/55/EZ bili su istovrijedni sa prilogima *Europskog sporazuma o cestovnom prijevozu opasnog tereta* (poznat kao *ADR*) smislu sadržaja¹⁰.

Od 1. srpnja 2009., Direktiva 94/55/EZ stavljena je izvan snage i zamijenjena Direktivom 2008/68/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 24. rujna 2008. o kopnenom prijevozu opasnih tvari¹¹, kako je izmijenjena¹². Direktiva 2008/68/EZ predstavlja napredak pristupa Direktive 94/55/EZ u primjeni jednakovrijednih tehničkih i administrativnih odredbi na one koje su priložene međunarodnom sporazumu za sav prijevoz na području EU-a.

¹ SL L 249, 17.10.1995., str. 35, kako je izmijenjena Direktivom Komisije 2004/112/EZ od 13. prosinca 2004. o prilagodbi tehničkom napretku Direktive Vijeća 95/50/EZ (SL L 367, 14.12.2004., str. 23)

² Članak 9. stavak 1.

³ Članak 9. stavak 2.

⁴ COM(2000) 517 završna verzija, 6.9.2000.

⁵ COM(2005) 430 završna verzija, 15.9.2005.

⁶ COM(2007) 795 završna verzija, 13.12.2007.

⁷ COM(2010) 364 završna verzija, 7.7.2010.

⁸ SL L 319, 12.12.1994., str. 7.

⁹ Izmijenjeno Direktivom Komisije 2004/111/EZ od 9. prosinca 2004. o prilagodbi tehničkom napretku Direktive Vijeća 95/50/EZ (SL br. L 365, 10.12.2004., str. 25) ?

¹⁰ Europski sporazum o međunarodnom cestovnom prijevozu opasnih tvari zaključen u Ženevi 30. rujna 1957., kako je izmijenjen, pod pokroviteljstvom Gospodarske komisije Ujedinjenih naroda za Europu (UN-ECE).

¹¹ SL L 260, 30.09.2008, str. 13

¹² Kako je zadnje izmijenjena Direktivom Komisije 2012/45/EU od 3. prosinca 2012. o drugoj prilagodbi znanstvenom i tehničkom napretku Priloga Direktivi 2008/68/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (SL br. L 332, 4.12.2012., str. 18)

3. PRIMJENA DIREKTIVE 95/50/EZ

Nakon donošenja Direktive 94/55/EZ i kako bi se poboljšala razina sigurnosti u prijevozu opasnih tvari Vijeće je 6. listopada 2005. donijelo Direktivu 95/50/EZ o jedinstvenim postupcima nadzora prijevoza opasnih tvari u cestovnom prometu. Ova Direktiva uključuje usklađeni zapisnik o nadzoru prijevoza opasnih tvari kojeg će države članice koristiti prilikom nadzora i smjernice za klasifikaciju prekršaja. Prilozi Direktive izmijenjeni su 2004.¹³ te je sustav klasifikacije prekršaja izmijenjen i sadržavao je tri kategorije rizika od 2005. nadalje.

Jedinstveni nadzori odnose se na sve operacije cestovnog prijevoza opasnih tvari na području države članice ili onih koje ulaze u državu članicu iz trećih zemalja, neovisno o državi registracije prijevozne jedinice. Cilj je ove Direktive osigurati da se provodi nasumičan nadzor na reprezentativnom broju pošiljaka opasnih tvari koje se prevoze u cestovnom prometu, istovremeno obuhvaćajući što je moguće veći dio cestovne mreže

Nadzor se može provoditi i u prostorijama poduzeća kao preventivna mjera ili ako se tijekom nadzora na cesti ustanove prekršaji koji ugrožavaju sigurnost prijevoza opasnih tvari¹⁴. Međutim ne postoje zahtjevi povezani s izvještavanjem o takvom nadzoru u Direktivi 95/50/EZ.

4. IZVJEŠĆA DRŽAVA ČLANICA EU-A I NORVEŠKE

Prilikom izrade svojih izvješća države članice trebaju koristiti kategorije rizika iz Priloga II. Direktivi 95/50/EZ i predstaviti izvješće u skladu s Prilogom III Direktivi. Norveška je nastavila podnositi godišnja izvješća, a te informacije uključene su i u ovo izvješće Europskom parlamentu i Vijeću.

Hrvatska se priključila EU-u 1. srpnja 2013. i nije izvijestila o nadzoru za vremensko razdoblje obuhvaćeno ovim izvješćem. Ostale države članice i Norveška podnijeli su svoja izvješća pravovremeno. Sve odgode povezane su s administrativnim postupcima za prikupljanje, analiziranje i prijenos informacija Komisiji, posebice kada ovi postupci uključuju različita javna tijela. Situacija se znatno poboljšala od 2011. Izvješća za 2011. zaprimljena su do veljače 2013.

Za prve godine koje su obuhvaćene ovim izvješćem sve informacije nisu zaprimljene u ispravnom formatu. Neke države članice nastavile su s upotrebom oznaka iz starih priloga Direktivi 95/50/EZ koji su stavljeni izvan snage. Međutim, od tada došlo je do velikih poboljšanja.

Komisija je zaprimila izvješća od svih država članica za cijelo razdoblje. Neka izvješća su, međutim, nepotpuna te vode do razlika u tablicama koje su prikazane u ovom izvješću. Te razlike označene su znakom „#N/D” („nije dostupno”). Sažetak izvješća država članica predstavljen je u prilogima ovom izvješću.

Prilikom analize informacija iz stavka 7. ovog izvješća, potrebno je napomenuti da je do 2008. pokazatelj nesukladnosti nizak u Španjolskoj zbog pogrešnog tumačenja broja prijevoznih jedinica koje nisu u skladu s odredbama. Pogrešno tumačenje ispravljeno je u kasnijim izvješćima.

¹³ Direktiva Komisije 2004/112/EZ od 13. prosinca 2004. o prilagodbi tehničkom napretku Direktive Vijeća 95/50/EZ (SL br. L 367, 14.12.2004., str. 23)

¹⁴ Švedska navodi da je provela značajan broj nadzora i revizija na terminalima, u poduzećima i lukama. Nizozemska navodi da je dodatno obilazila prijevozna poduzeća kako bi vršila nadzor, revizije i prenijela informacije. Belgija navodi da osim provjera u prostorijama poduzeća, savjetnici za sigurnost izvješćuju nadležna tijela o rezultatima nadzora izvršenih u poduzećima.

Brojne države članice poslale su izvješća u kojima se zbroj prekršaja razlikuje od broja prijevoznih jedinica koje nisu u skladu s odredbama. To ne bi trebalo biti tako s obzirom na to da je potrebno izvještavati samo o kategoriji najtežih prekršaja za svaku prijevoznu jedinicu.

5. PREPORUKA O IZVJEŠTAVANJU NADZORA PRIJEVOZA OPASNIH TVARI U CESTOVNOM PROMETU

Komisija je uočila u prethodnim izvješćima određene sustavne nedosljednosti u statističkim izvješćima država članica. S obzirom na to da je jedinstveno izvještavanje država članica neophodno za kvalitetu, usporedivost i pouzdanost podataka Komisijinih izvješća, Komisija je u 2011. donijela preporuku¹⁵ želeći poboljšati kvalitetu tih izvješća.

Nakon objave preporuke izvješća su znatno poboljšana i uočene su samo povremene i manje nedosljednosti.

Većina tih nedosljednosti odnosi se na broj prekršaja prema kategoriji rizika¹⁶. U stavku 1.4 priloga Preporuci Komisije naglašava se da je potrebno izvještavati samo o najtežim prekršajima čak i kada se utvrdi više prekršaja. Stoga zbroj prekršaja prema kategoriji rizika treba biti jednak broju prijevoznih jedinica koje nisu u skladu s odredbama.

Čini se da ovo načelo sve države članice još ne koriste ispravno s obzirom na to da se i dalje izvješćuje o brojnim prekršajima po prijevoznoj jedinici.

Još jedno važno pitanje obuhvaćeno preporukom je pojam kazni nametnutih prilikom uvrđivanja prekršaja tijekom nadzora na cesti. Zbog razlika u pravnim i administrativnim propisima neke države članice nisu bile u mogućnosti pratiti ishode pravnih postupaka nakon nadzora prilikom kojih su otkriveni mogući prekršaji. Preporukom je predložen zajednički kompromis koji bi se mogao koristiti u svim državama članicama, to jest bilježenje odluke koju je donio službenik za provedbu nakon nadzora na licu mjesta.

6. IZRAČUNAVANJE PODATAKA

Od država članica zahtijeva se dostavljanje, ako je moguće, procjene količine godišnjeg prijevoza opasnih tvari koja se izvede na njihovom području izraženu u tonama ili u tonskim kilometrima. Procjenu za 2008. dostavilo je 13 država članica. U 2011. samo je 9 država članica napravilo takvu procjenu.

Kako bi se omogućila objektivna usporedba između država članica, količina prijevoza opasnih tvari temelji se na podacima iz baze podataka Eurostata¹⁷. Ti podaci koriste se za procjenu učestalosti nadzora u odnosu na količinu prijevoza.

Ne postoje statistike za Maltu s obzirom na to da je Malti odobreno odstupanje koje se odnosi na primjenu Uredbe (EU) br. 70/2012 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. siječnja 2012. o statističkim izvješćima u vezi s cestovnim prijevozom robe¹⁸. Količina prijevoza opasnih tvari na Malti procjenjuje se na temelju podataka koje su dostavila malteška nadležna tijela.

Statistike Eurostata predstavljene su u Prilogu IX. ovom izvješću.

¹⁵ Preporuka Komisije od 21.2.2011. o izvještavanju nadzora prijevoza opasnih tvari u cestovnom prometu, C (2011) 909 završna verzija.

¹⁶ Definicija kategorija rizika i smjernice o prekršajima koje pripadaju ovim kategorijama navedene su u Prilogu II. Uredbi 95/50/EZ kako je izmijenjena Direktivom 2004/112/EZ.

¹⁷ Eurostat tablica „DS-073082”: Godišnji teretni cestovni promet opasnih tvari prema vrsti opasnih tvari i podijeljen prema aktivnosti.

¹⁸ SL L 32, 3.2.2012., str. 1

7. RAZVOJ NADZORA I NJIHOVI REZULTATI

Prilog I. predstavlja razvoj broja nadzora koje je registrirala država članica, omjer prijevoznih jedinica koji nije sukladan odredbama i omjeru prekršaja iz kategorije rizika I.

Na dnu tablice nalaze se prosjeci za Europsku uniju i statistike koje je podnijela Norveška.

Potrebno je naglasiti da nedostaju statistike o:

- broju nadzora u 2006. i 2007. u Estoniji;
- udjelu prijevoznih jedinica s prekršajima iz 2006. u Njemačkoj, Estoniji i Španjolskoj; za 2007. u Estoniji i Španjolskoj;
- udjelu prekršaja iz kategorije rizika I u 2006. u Bugarskoj, Njemačkoj i Portugalu.

Pokazatelj udjela prekršaja iz kategorije rizika I posebno je osjetljiv na ispravno izvještavanje. Ako je zabilježeno više od jednog prekršaja po prijevoznoj jedinici, udio prekršaja iz kategorije rizika I. niži je od ispravne vrijednosti. Tako je bilo u 2006. u Francuskoj, Nizozemskoj, Poljskoj i Portugalu; u 2007. u Bugarskoj, Nizozemskoj, Poljskoj i Portugalu.

Neke države članice izvijestile su o manjem broju ukupnih prekršaja nego što je broj nesukladnih prijevoznih jedinica. Tako je bilo u Belgiji, Italiji, Mađarskoj, Malti i Švicarskoj. To su slučajevi u kojima provedbene vlasti izvješćuju samo o tome da su prekršaji utvrđeni, međutim ne dostavljaju daljnje informacije o prekršajima ili kaznama. Iako to statistike čini nepotpunima na analizu ne vrši sustavni utjecaj. O tom pitanju raspravlja se detaljnije u stavku 8.6.

8. USPOREDBA PODATAKA

Ukupan broj pada nadzora za 33,8 % dogodio se tijekom četiri godine, od 252 632 do 167 340. Najveći godišnji pad od 12,6 % bio je u razdoblju od 2011. do 2010. Nacionalni trendovi nisu slični jer je 11 država članica povećalo je svoje nadzore tijekom tog razdoblja. Rumunjska, Slovenija i Austrija imale su najveći porast postotka tijekom razdoblja izvještavanja dok su Latvija, Bugarska i Mađarska imale najveća smanjenja.

U smislu apsolutnog broja nadzora u Europskoj uniji Njemačka je imala najveći udio u 2011. (34,8 %), zatim Španjolska (11,8 %) i Poljska (9,8 %), dok su Estonija (0,03 %), Malta i Latvija (0,05 %) imale najniži udio. Iako se ovaj pokazatelj većinom odnosi na veličinu država članica, došlo je do jasnih razlika tijekom razdoblja izvještavanja. U 2008. udio Njemačke bio je najveći (31,5 %), slijedila je Španjolska (16,9 %), a Bugarska je bila treća (11,1 %). Tri države članice koje su napravile najmanje nadzora bile su Malta (0,03 %), Estonija (0,08 %) i Luksemburg (0,09 %) u 2008.

8.1. Učestalost nadzora

U Prilogu II. prikazan je pregled učestalosti nadzora na cesti u državama članicama za 2010. i 2011. Učestalost se izračunava kao omjer broja nadzora po milijunu tonskih kilometara prevezenih opasnih tvari u svakoj državi članici.

U 2010. prosjek u Europskoj uniji bio je 2,54 nadzora po milijunu tonskih kilometara; u 2011. smanjio se na 2,14, što je značilo godišnje smanjenje od 15,7 %. U Bugarskoj se nastavila iznimno velika učestalost nadzora u 2010., gotovo devet puta viša od europskog prosjeka. U 2011. u Bugarskoj, Austriji i Rumunjskoj bilo je otprilike 10 nadzora po milijunu tonskih kilometara, što je otprilike 4,5 puta više od europskog prosjeka.

8.2. Raščlamba nadzora prema mjestu podrijetla

U Prilogu III. ovom izvješću prikazana je raščlamba nadzora prema mjestu podrijetla prijevozne jedinice.

Na ovaj pokazatelj utjecale su ne samo odluke izvršnih tijela već i zemljopisni položaj države članice; npr. na otocima je manje međunarodnog provoza cestovnim putem. Bilo je godina kada Irska, Malta, Cipar i Portugal nisu nadzirali prijevozne jedinice registrirane izvan EU-a.

Udio prijevoznih jedinica na kojima je obavljen nadzor u državi registracije varirao je oko 70 % za vrijeme razdoblja izvještavanja. Udio nadziranih jedinica koje dolaze iz druge europske države povećao se sa 20,5 % na 25,7 % od 2008. do 2011. Kao posljedica toga, udio jedinica registriranih izvan EU-a smanjio se sa 12.6% na 4.4%.

8.3. Razmjer nesukladnih prijevoznih jedinica

Udio nadziranih prijevoznih jedinica koje su napravile barem jedan prekršaj prikazan je u Prilogu IV.

Razmjer nesukladnih jedinica povećao se sa 13,7 % u 2008. na 21,4 % u 2011., a najveći porasti zabilježeni su u Španjolskoj, Latviji, Češkoj Republici i Nizozemskoj. Ipak, u 15 država članica nije bilo povećanja tog razmjera.

Udio nesukladnih prijevoznih jedinica značajno varira među državama članicama, dosežući gotovo 70 % na Malti dok je u isto vrijeme manji od 5% u Bugarskoj, Cipru, Mađarskoj, Rumunjskoj i Slovačkoj.

8.4. Raščlamba nesukladnih prijevoznih jedinica prema mjestu podrijetla

U grafičkom prikazu u Prilogu V. prikazuje se raspodjela prijevoznih jedinica koje nisu u skladu s odredbama prema mjestu podrijetla prijevozne jedinice.

Kako je prethodno naglašeno u odlomku 8.2., zemljopisni položaj države članice značajno utječe i na ovaj pokazatelj.

8.5. Učestalost onemogućivanja kretanja prijevoznih jedinica

U grafičkom prikazu Prilogu VI. prikazuje se udio vozila kojima je onemogućeno kretanje unutar skupine vozila za koja je izvješteno da su počinila prekršaj.

Prethodni trend smanjenja udjela onemogućivanja kretanja nastavio se do 2009. kada je onemogućeno kretanje 24% vozila koja su počinila prekršaj. Ipak, čini se da se trend promijenio, jer se razmjer vozila kojima je onemogućeno kretanje nakon pregleda povećao na 27 % u 2011.

Najveće učestalosti onemogućivanja kretanja u 2011. zabilježene su u 2011. u Bugarskoj (68 %), Irskoj (54 %) i Rumunjskoj (53 %). U Norveškoj 57 % prekršaja u 2011. rezultiralo je onemogućivanjem kretanja.

Estonija, Španjolska, Italija, Cipar, Latvija, Malta i Slovačka nisu izvijestile o slučajevima onemogućavanja kretanja u 2011.

8.6. Raščlamba prema kategorijama rizika

U grafičkim prikazima u Prilogu VII. prikazuje se raspodjela ozbiljnosti prekršaja. Tijekom nadzora trebalo bi prijaviti samo najveću otkrivenu kategoriju rizika.

Sve države članice izvijestile su barem o jednoj kategoriji prekršaja po nadziranoj prijevojnoj jedinici. Neke države članice nisu dostavile podatke za određene kategorije. U 2011. Cipar i Slovačka nisu izvijestili o prekršajima za kategorije rizika I i III. Luksemburg nije izvijestio o

prekršajima u kategoriji rizika I. Nadalje, Latvija i Estonija nisu izvijestile o prekršajima u kategoriji rizika III¹⁹.

U nadzorima provedenima u Europskoj uniji u 2011. od otprilike 44 % slučajeva u kojima su otkriveni prekršaji najozbiljniji prekršaj svrstan je u kategoriju rizika I. Prekršaji iz kategorija rizika I podrazumijevaju povredu sukladnosti s odgovarajućim odredbama o sigurnosti koja dovodi do visokog stupnja rizika od smrti, ozbiljnih tjelesnih ozljeda ili znatne štete po okoliš. Ti prekršaji pozivaju na poduzimanje hitnih i odgovarajućih korektivnih mjera poput onemogućivanja kretanja vozila.

Najozbiljniji prijavljeni prekršaji u kategoriji rizika II predstavljali su 30 % nadzora u slučaju u kojem je prekršaj otkriven. Preostalih 26 % obuhvaćeno je kategorijom rizika III.

8.7. Vrste kazni

U grafičkim prikazima u Prilogu VIII. prikazuje se raspodjela kazni po državama članicama.

Prije objave preporuke Komisije iz stavka 5. ovog izvješća, postojale su ključne poteškoće u prikupljanju tih informacija. Nakon što je preporuka donesena, situacija se znatno poboljšala i u 2011. samo Francuska i Slovačka nisu izvijestile o statistikama o kaznama. Slovačka je, međutim, izvijestila o kaznama za prethodne godine, a u 2011. tijekom nadzora otkriven je samo jedan prekršaj.

Tijekom pregleda provedenih u Europskoj uniji u 2011. izdano je 7 892 upozorenja; izrečeno je novčanih kazni za 33 179 slučajeva; a 3 527 slučaja rezultirala su ostalim kaznama, uključujući pravne i administrativne sudske postupke. Iako su općenito tri četvrtine prekršaja u Europskoj uniji novčane kazne, postoje velike razlike među državama članicama. Npr. Ujedinjena Kraljevina ne primjenjuje novčane kazne na licu mjesta.

U 2011. bilo je oko 4 % manje kazni u odnosu na 2008. Dok je broj upozorenja porastao za 8 % u tom razdoblju, a broj novčanih kazni za 1 %, broj ostalih kazni smanjio se za 42 %.

9. ZAKLJUČCI

Direktiva 95/50/EZ prenesena je u nacionalna zakonodavstva svih država članica od 1. siječnja 1997. Detalji o izvješćivanju izmijenjeni su 2004. i izmijenjene odredbe o izvješćivanju počele su se primjenjivati 14. prosinca 2005. Nakon određenih sustavnih nedosljednosti u izvješćivanju Komisija je objavila preporuku na tu temu u 2011.

Sve države članice provode nadzore nad vozilima koja prenose opasne tvari i precizno izvješćuju o tim nadzorima. Još uvijek postoje neke manje nedosljednosti i Komisija osigurava svake godine da se izvješćivanje obavlja u skladu s Direktivom 95/50/EZ te postupno poboljšava. Može se zaključiti da se Direktiva 95/50/EZ općenito primjenjuje točno.

Međutim, posljednja izvješća jasno pokazuju da izvori u državama članicama dostupni za te nadzore postaju sve oskudniji. Od 2008. do 2011. broj nadzora smanjio se za 34 %.

Nadzorima se sve češće otkrivaju prekršaji. U 2011. pri jednom nadzoru od pet potvrdio se ili se sumnjalo na prekršaj u prijevozu opasnih tvari, dok je to u 2008. isti slučaj bio na jednom

¹⁹ Prekršaji iz kategorije rizika I podrazumijevaju visoki stupanj rizika od smrti, ozbiljne tjelesne ozljede ili znatne štete po okoliš te zahtijevaju neposredno izricanje odgovarajućih korektivnih mjera. Prekršaji iz kategorije rizika II stvaraju rizik osobne povrede ili štete po okoliš te zahtijevaju izricanje korektivnih mjera, a najkasnije po okončanju trenutačnog prijevoza. Prekršaji iz kategorije rizika III imaju kao posljedicu nisku razinu rizika osobne povrede ili štete po okoliš. Korektivne mjere se mogu uputiti naknadno u poduzeću.

od sedam nadzora. Ovakav je razvoj moguć iz dva razloga. Nadzori su više usmjereni na otkrivanje prijevoza pod prekršajem ili prijevoznici općenito manje poštuju odredbe.

Komisija će pozvati tijela država članica da dostave informacije o očekivanim razvojima nadzora i faktorima koji utječu na te razvoje, poput dostupnosti izvora i usmjerenosti nadzora. Nadalje, zatražit će se objašnjenja u pogledu iznimno visokih razina nesukladnosti.

Kada su prekršaji otkriveni, u 44 % slučajeva radilo se o najozbiljnijim prekršajima. Kao rezultat toga, onemogućeno je kretanje oko 9 600 vozila.

Zajednički skup odredbi primjenjuje se u Europskoj uniji na prijevoz opasnih tvari. Ove odredbe koriste se na isti način i u mnogim zemljama izvan Europske unije. Unatoč tome, gotovo 36 000 od otprilike 170 000 nadzora na cesti rezultira zaključkom da se u prijevozu ne poštuju obvezni sigurnosni zahtjevi. S obzirom na veliku opasnost pri prijevozu tih tvari i predmeta, ciljana provedba nadzora i dalje je neophodna za ovakvu vrstu prijevoza.

„-”

Prilog I.
Razvoj broja nadzora, nesukladnosti i prekršaja kategorije I

Daljnje informacije o ovoj tablici nalaze se u stavku 7. izvješća.

DRŽAVA		2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.
BE	Br. nadzora	3 977	4 133	5 178	6 033	5 464	4 188
	Postotak nesukladnosti	38,52 %	39,90 %	17,671 %	21,76 %	22,16 %	12,32 %
	Postotak kategorije rizika I.	47,36 %	30,47 %	24,07 %	37,49 %	37,05 %	26,42 %
BG	Br. nadzora	19 206	27 996	28 106	28 455	7 756	6 203
	Postotak nesukladnosti	2,49 %	1,24 %	0,71 %	4,85 %	0,81 %	1,00 %
	Postotak kategorije rizika I.	#N/D	34,33 %	34,33 %	27,78 %	57,41 %	55,74 %
CZ	Br. nadzora	6 694	7 691	3 977	3 471	2 816	2 491
	Postotak nesukladnosti	5,83 %	5,60 %	5,53 %	6,60 %	11,51 %	11,92 %
	Postotak kategorije rizika I.	26,46 %	17,87 %	21,36 %	25,33 %	17,59 %	55,74 %
DK	Br. nadzora	889	646	755	721	604	646
	Postotak nesukladnosti	55,46 %	52,79 %	58,15 %	61,44 %	57,12 %	58,98 %
	Postotak kategorije rizika I.	34,08 %	40,76 %	38,27 %	35,21 %	38,26 %	35,43 %
DE	Br. nadzora	83 760	86 225	79 664	62 085	67 356	58 270
	Postotak nesukladnosti	#N/D	20,18 %	22,69 %	23,64 %	21,69 %	27,02 %
	Postotak kategorije rizika I.	#N/D	47,00 %	48,14 %	45,23 %	49,96 %	49,55 %
EE	Br. nadzora	#N/D	#N/D	117	152	154	44
	Postotak nesukladnosti	#N/D	#N/D	46,15 %	39,47 %	50,00 %	25,00 %
	Postotak kategorije rizika I.	20,41 %	37,50 %	25,93 %	30,00 %	25,97 %	45,45 %
IE	Br. nadzora	630	731	783	892	751	674
	Postotak nesukladnosti	32,54 %	44,60 %	38,19 %	28,36 %	26,23 %	24,93 %
	Postotak kategorije rizika I.	34,15 %	24,54 %	13,71 %	25,20 %	33,33 %	12,64 %
EL	Br. nadzora	614	456	1 202	413	1 094	650
	Postotak nesukladnosti	13,36 %	16,89 %	3,83 %	10,65 %	3,93 %	5,54 %
	Postotak kategorije rizika I.	52,44 %	64,94 %	69,57 %	61,36 %	55,81 %	30,56 %

ES	Br. nadzora	40 023	42 787	42 771	40 782	36 004	19 707
	Postotak nesukladnosti	0,25 %	0,19 %	0,27 %	10,63 %	11,44 %	29,60 %
	Postotak kategorije rizika I.	67,90 %	66,69 %	63,64 %	65,28 %	64,82 %	75,63 %
FR	Br. nadzora	5 566	6 388	6 572	5 788	6 178	6 930
	Postotak nesukladnosti	10,28 %	22,70 %	21,67 %	16,48 %	16,48 %	14,68 %
	Postotak kategorije rizika I.	26,60 %	22,07 %	24,30 %	25,05 %	29,08 %	28,32 %
HR	Br. nadzora	Nd	Nd	Nd	Nd	Nd	Nd
	Postotak nesukladnosti	Nd	Nd	Nd	Nd	Nd	Nd
	Postotak kategorije rizika I.	Nd	Nd	Nd	Nd	Nd	Nd

Prilog I. (nastavak)

IT	Br. nadzora	4 105	4 515	4 960	5 180	6 253	6 260
	Postotak nesukladnosti	32,35 %	34,55 %	16,73 %	16,16 %	13,58 %	11,04 %
	Postotak kategorije rizika I.	72,82 %	69,90 %	17,33 %	15,85 %	14,65 %	14,18 %
CY	Br. nadzora	75	181	224	232	168	188
	Postotak nesukladnosti	1,33 %	0,55 %	1,34 %	1,72 %	1,19 %	1,60 %
	Postotak kategorije rizika I.	100,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %
LV	Br. nadzora	823	1 609	1 230	996	703	89
	Postotak nesukladnosti	11,42 %	10,19 %	7,15 %	10,14 %	8,25 %	15,73 %
	Postotak kategorije rizika I.	25,53 %	29,27 %	56,82 %	59,41 %	55,17 %	78,57 %
LT	Br. nadzora	311	419	529	487	491	560
	Postotak nesukladnosti	29,58 %	16,95 %	17,01 %	18,07 %	21,59 %	6,07 %
	Postotak kategorije rizika I.	23,91 %	15,49 %	6,67 %	15,91 %	16,04 %	7,41 %
LU	Br. nadzora	190	182	210	293	233	341
	Postotak nesukladnosti	64,21 %	68,13 %	59,05 %	50,51 %	48,50 %	57,77 %
	Postotak kategorije rizika I.	15,75 %	49,19 %	44,35 %	6,08 %	5,31 %	0,00 %
HU	Br. nadzora	35 555	25 995	27 225	15 613	4 158	1 589
	Postotak nesukladnosti	1,63 %	4,30 %	3,49 %	5,72 %	3,42 %	4,85 %
	Postotak kategorije rizika I.	23,10 %	27,03 %	30,77 %	29,56 %	34,18 %	17,74 %
MT	Br. nadzora	33	75	81	76	79	78
	Postotak nesukladnosti	51,52 %	76,00 %	54,32 %	67,11 %	63,29 %	69,23 %
	Postotak kategorije rizika I.	23,53 %	34,09 %	25,00 %	21,57 %	42,00 %	24,07 %
NL	Br. nadzora	2 750	7 340	4 820	5 717	4 068	5 480
	Postotak nesukladnosti	26,65 %	14,69 %	17,45 %	10,02 %	28,61 %	30,99 %
	Postotak kategorije rizika I.	57,82 %	57,16 %	60,57 %	55,79 %	59,39 %	53,86 %
AT	Br. nadzora	7 089	7 580	6 883	9 824	10 220	11 300
	Postotak nesukladnosti	36,49 %	36,00 %	35,70 %	30,99 %	28,72 %	32,50 %
	Postotak kategorije rizika I.	24,62 %	24,55 %	23,40 %	20,70 %	21,87 %	20,40 %

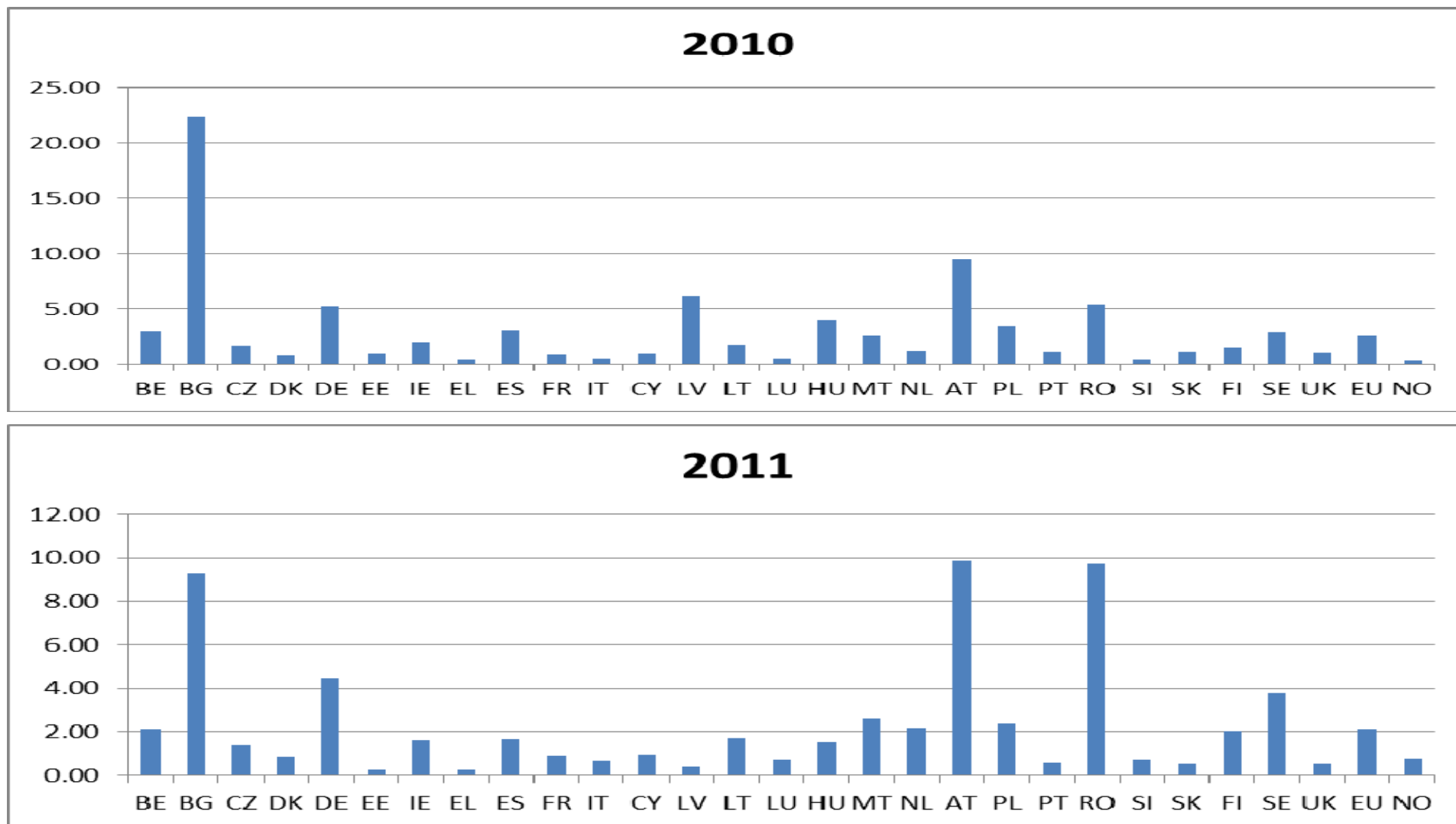
	I.						
PL	Br. nadzora	15 840	39 057	14 438	19 537	20 324	16 363
	Postotak nesukladnosti	11,14 %	2,96 %	7,60 %	6,68 %	5,32 %	6,17 %
	Postotak kategorije rizika I.	27,19 %	15,52 %	14,65 %	19,03 %	23,39 %	27,68 %
PT	Br. nadzora	235	137	425	566	1 065	601
	Postotak nesukladnosti	76,17 %	73,72 %	58,35 %	33,75 %	29,67 %	40,72 %
	Postotak kategorije rizika I.	#N/D	42,50 %	50,81 %	41,88 %	41,14 %	41,11 %
RO	Br. nadzora	2 914	4 517	5 257	5 969	7 352	11 525
	Postotak nesukladnosti	9,37 %	5,58 %	4,13 %	2,31 %	3,99 %	3,64 %
	Postotak kategorije rizika I.	69,60 %	64,77 %	32,82 %	25,16 %	29,69 %	29,36 %
SI	Br. nadzora	1 621	1 041	291	315	253	601
	Postotak nesukladnosti	17,89 %	19,50 %	48,11 %	46,03 %	39,53 %	5,99 %
	Postotak kategorije rizika I.	42,76 %	39,41 %	28,57 %	38,62 %	36,00 %	38,89 %

Prilog I. (nastavak)

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

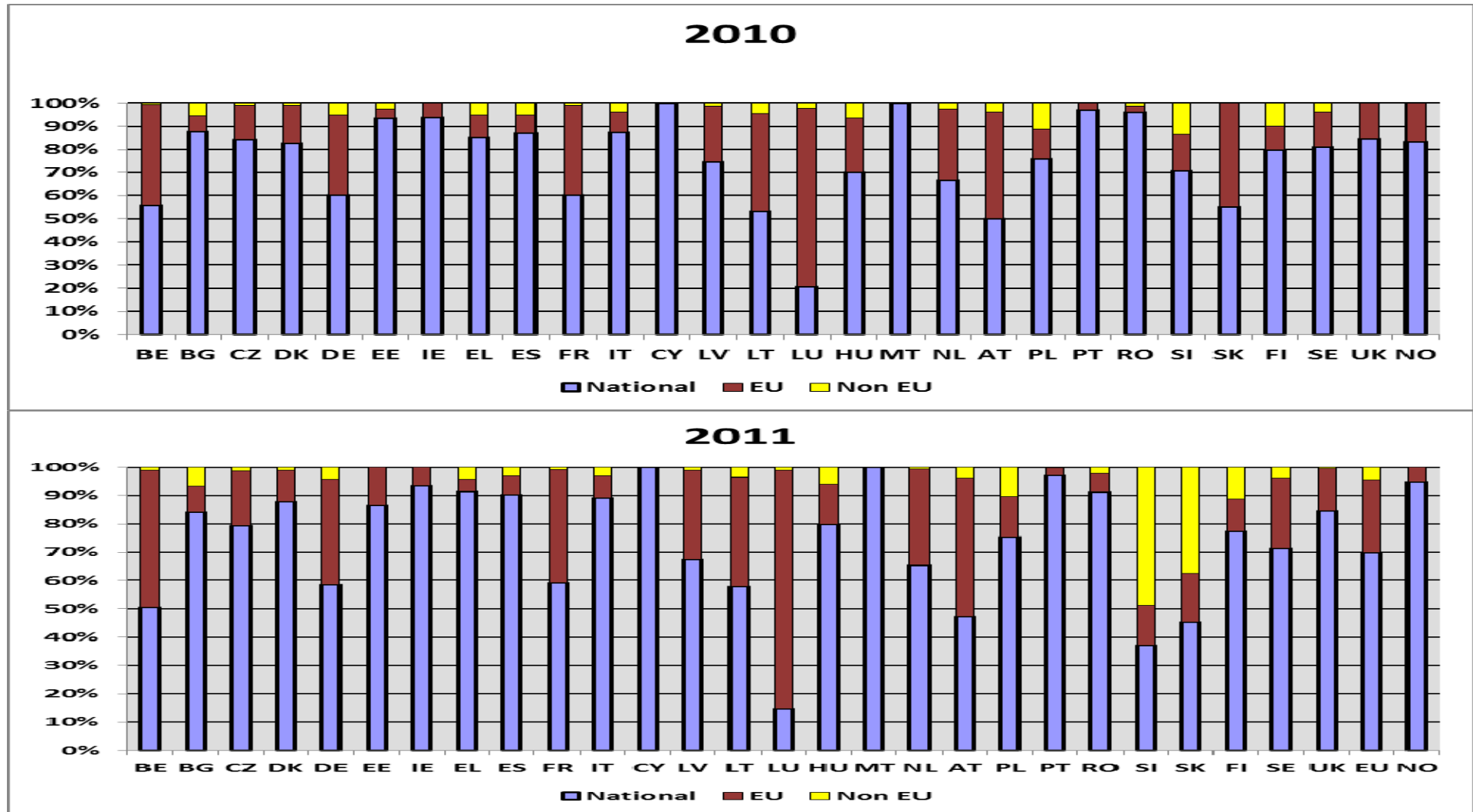
Prilog II.
Učestalost nadzora po milijunu tonskih kilometara

Daljnje informacije o ovim grafičkim prikazima nalaze se u nastavku 8.1. izvješća.



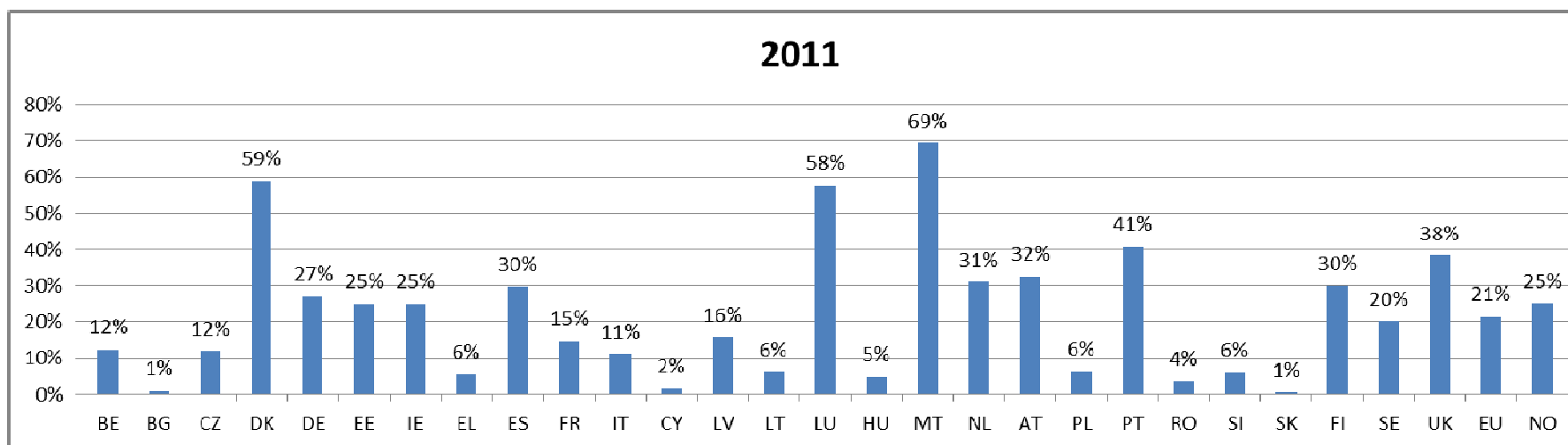
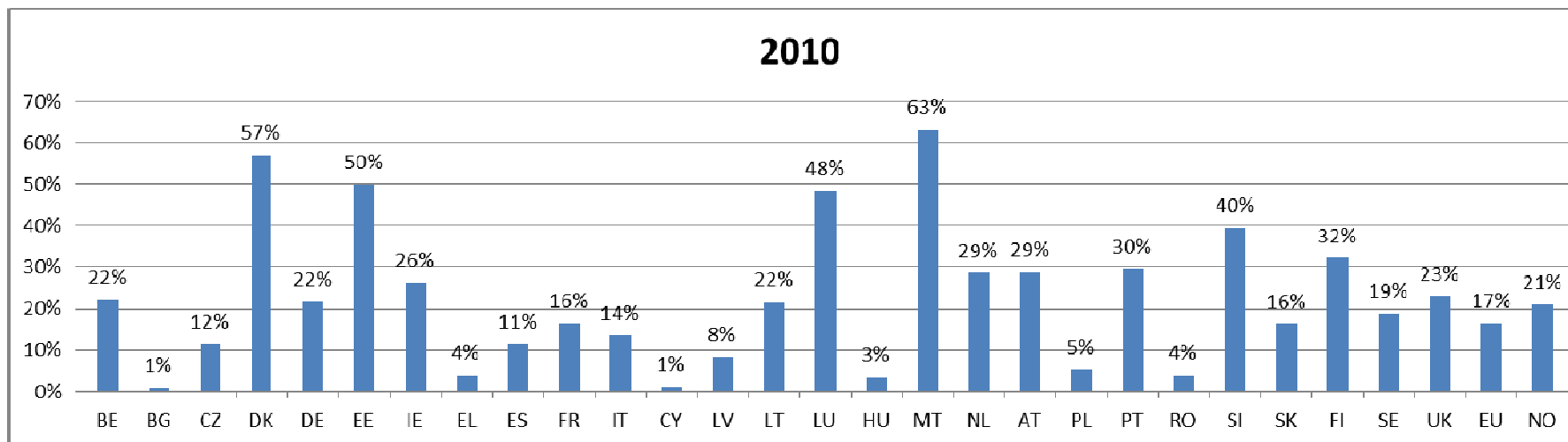
Prilog III.
Raščlamba nadzora prema mjestu podrijetla

Daljnje informacije o ovim grafičkim prikazima nalaze se u nastavku 8.2. izvješća.



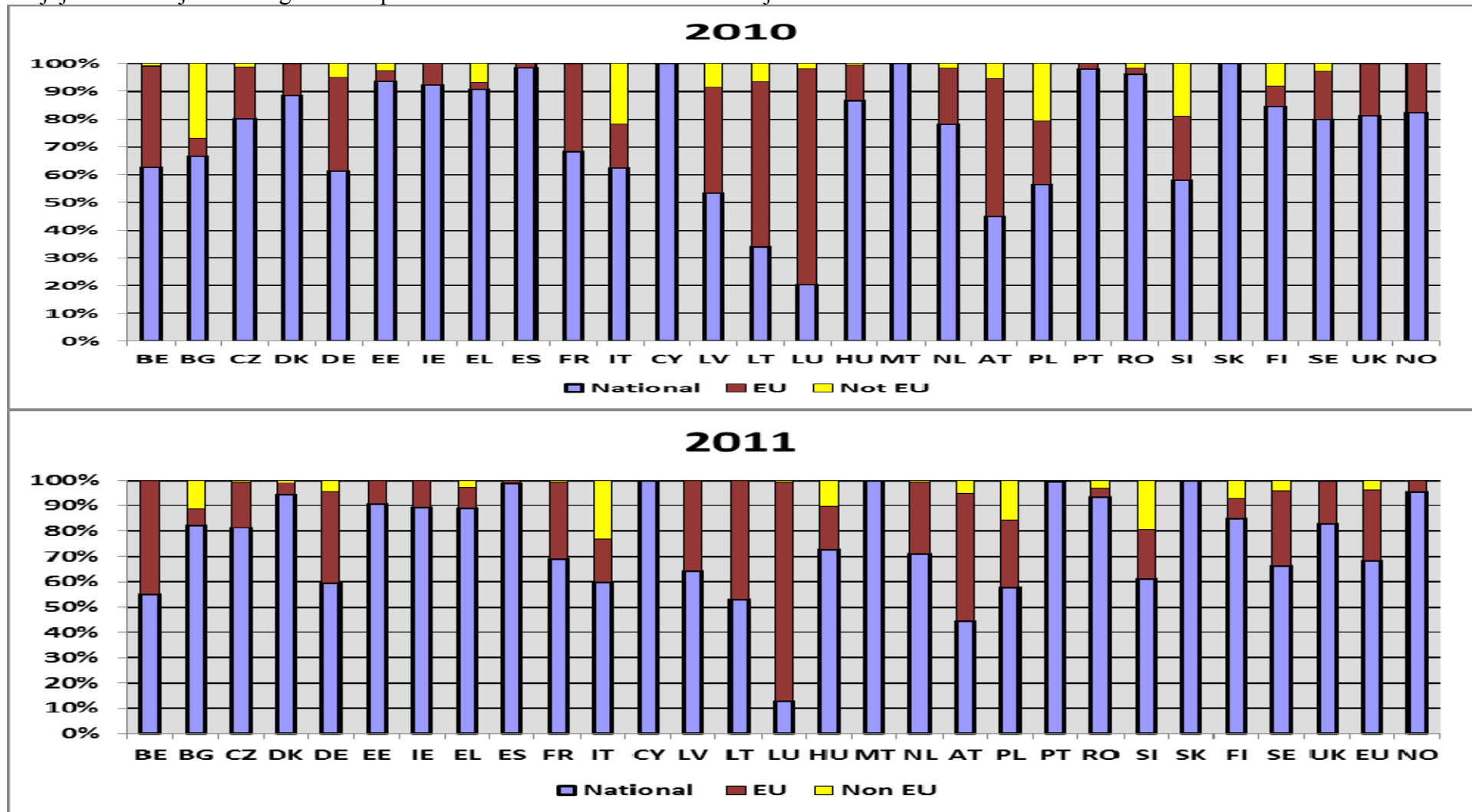
Prilog IV.
Udio prijevoznih jedinica koje nisu u skladu s odredbama

Daljnje informacije o ovim grafičkim prikazima nalaze se u nastavku 8.3. izvješća.



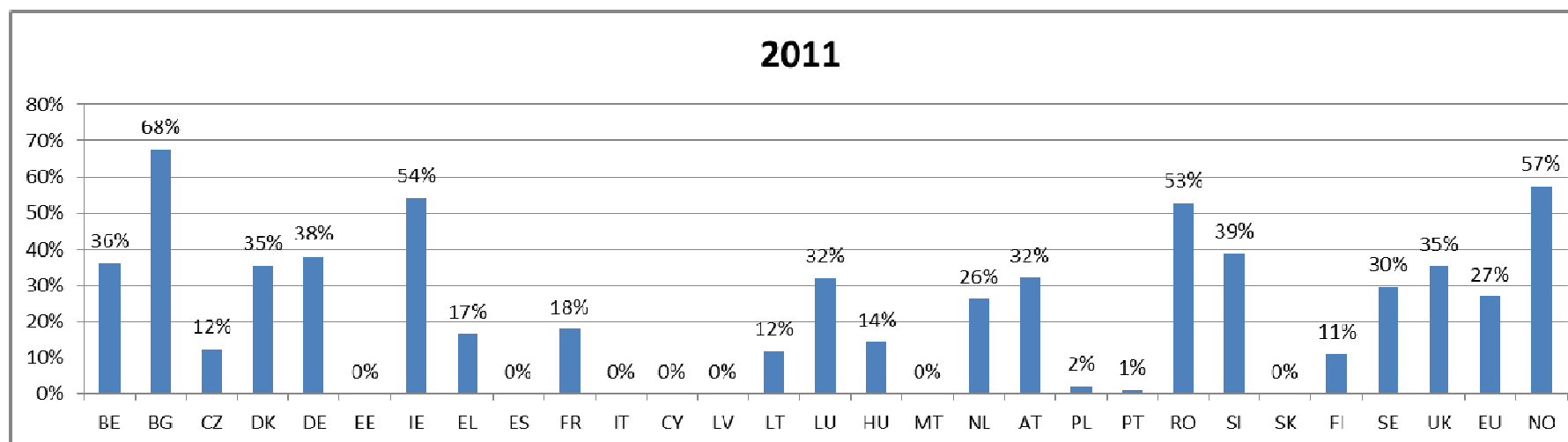
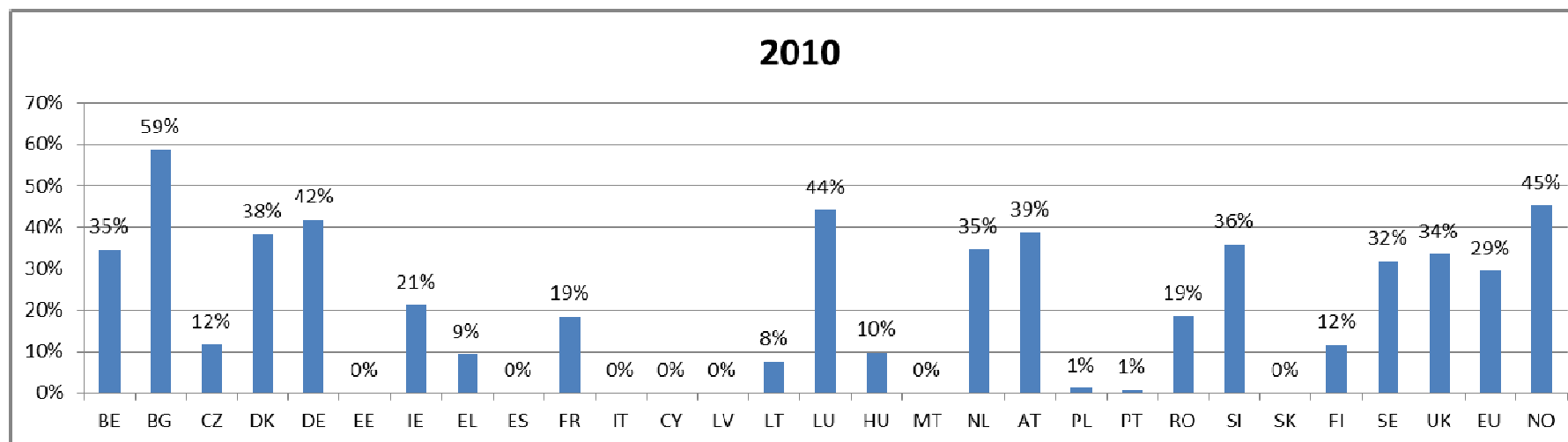
Prilog V.
Raščlamba prijevoznih jedinica koje nisu u skladu s odredbama prema mjestu podrijetla

Daljnje informacije o ovim grafičkim prikazima nalaze se u nastavku 8.4. izvješća.



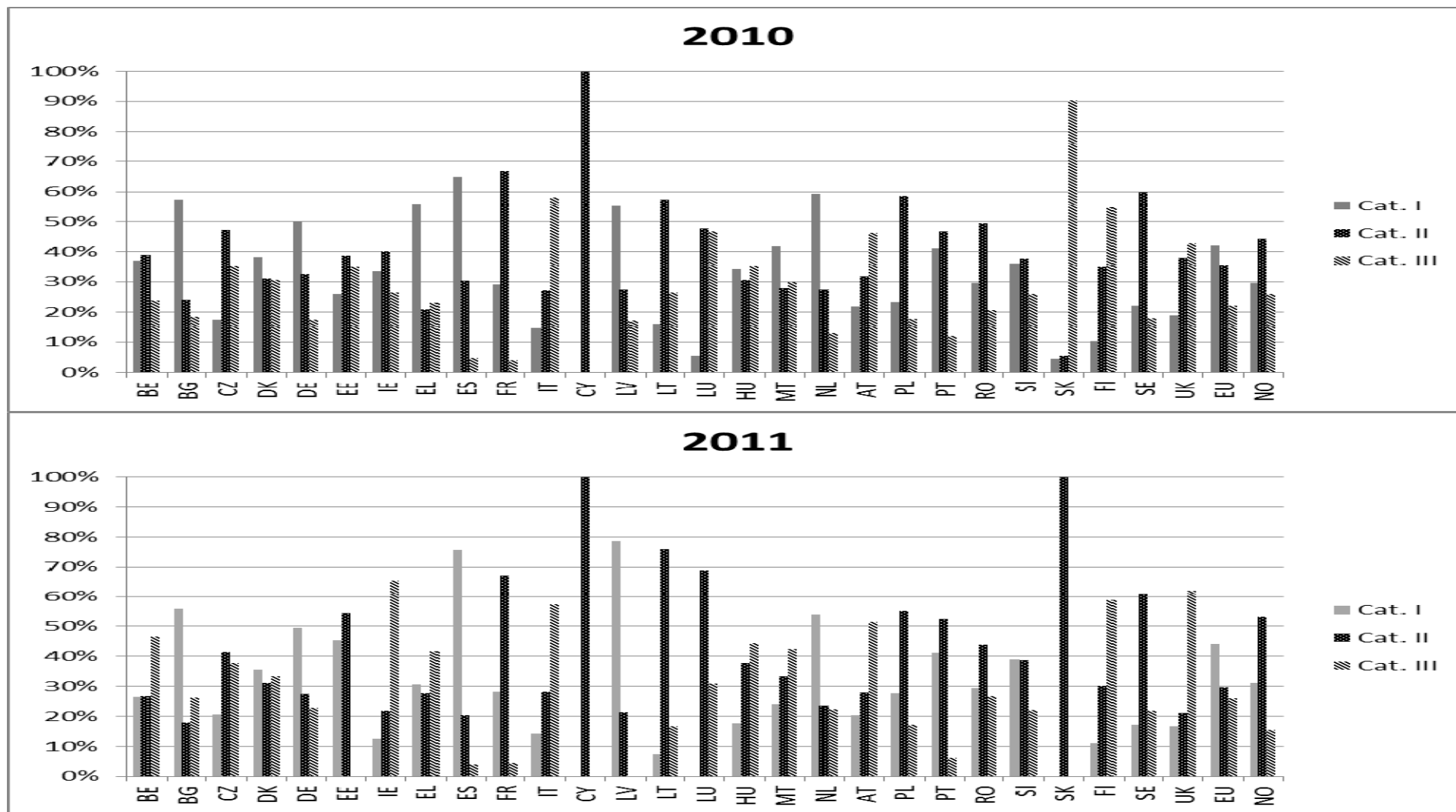
Prilog VI.
Učestalost onemogućivanja prijevoznih jedinica koje nisu u skladu s odredbama

Daljnje informacije o ovim grafičkim prikazima nalaze se u nastavku 8.5. izvješća.



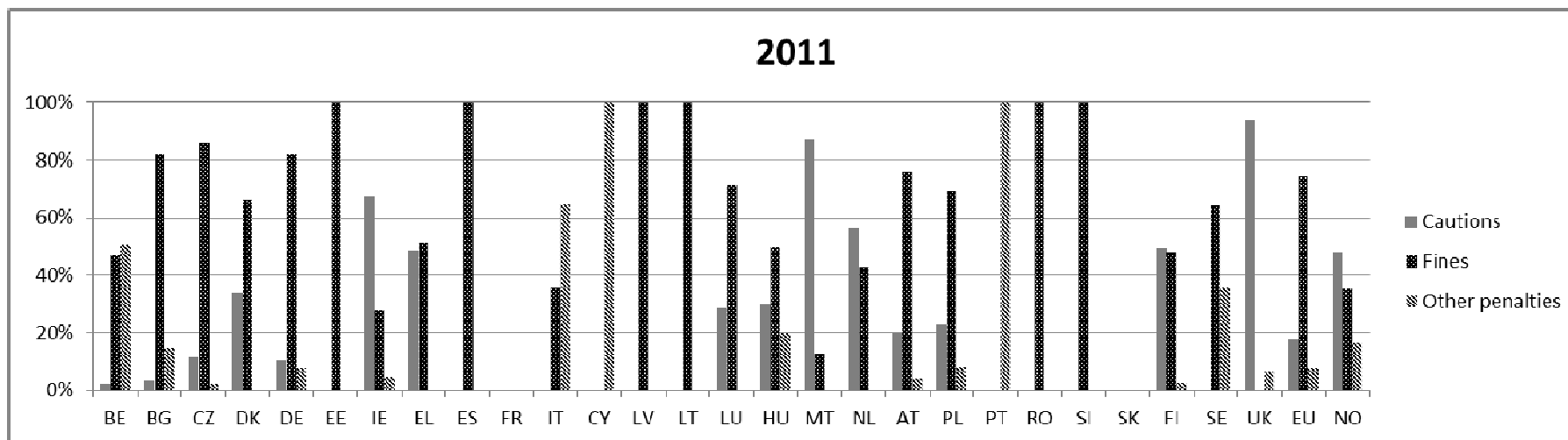
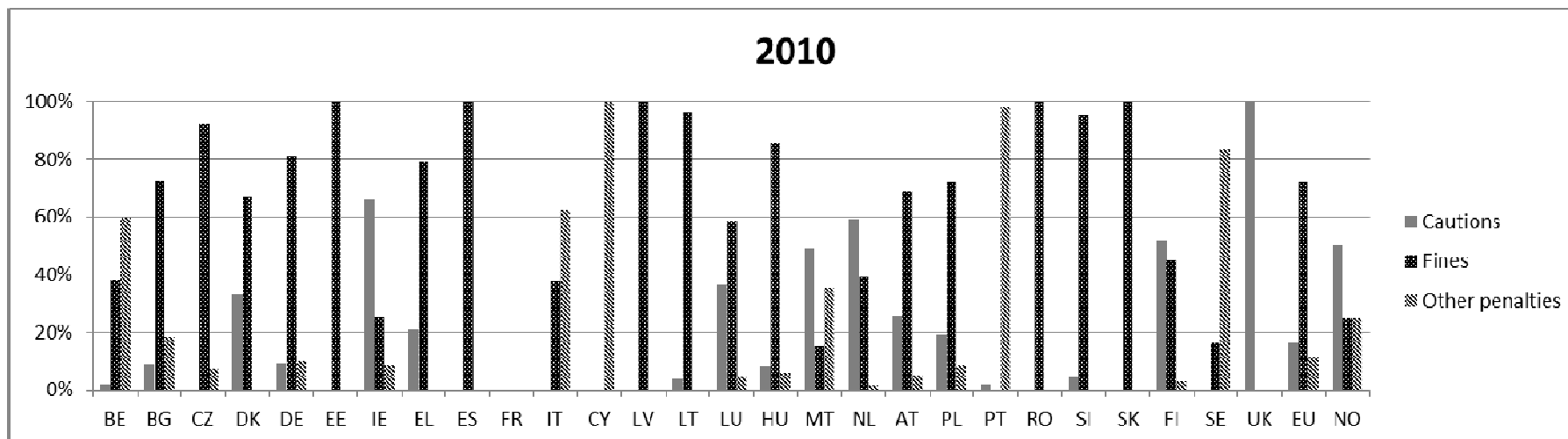
Prilog VII.
Raščlamba prema kategorijama rizika

Daljnje informacije o ovim grafičkim prikazima nalaze se u nastavku 8.6. izvješća.



Prilog VIII.
Vrste kazni po prijeznoj jedinici koja nije u skladu s odredbama

Daljnje informacije o ovim grafičkim prikazima nalaze se u nastavku 8.7. izvješća.



Prilog IX.
Godišnji teretni cestovni prijevoz opasnih tvari u milijunima tonskih kilometara

Daljnje informacije o ovoj tablici nalaze se u stavku 6. izvješća.

	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
Grčka⁽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: privremeni podaci za referentnu godinu 2011. i ne uključuju Mađarsku za referentnu godinu 2006.

(2) Grčka i Ujedinjena Kraljevina, podaci za 2010. korišteni su za referentnu godinu 2011.

(3) Malta: odstupanja temelju Uredbe (EU) br.70/2012

Izvor: Eurostat (mrežna oznaka podataka: road_go_ta_dg)