



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 25.11.2013
COM(2013) 815 final

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

**O UPORABI DIREKTIVE SVETA 95/50/ES O ENOTNIH POSTOPKIH KONTROL
CESTNEGA PREVOZA NEVARNEGA BLAGA S STRANI DRŽAV ČLANIC**

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

**O UPORABI DIREKTIVE SVETA 95/50/ES O ENOTNIH POSTOPKIH KONTROL
CESTNEGA PREVOZA NEVARNEGA BLAGA S STRANI DRŽAV ČLANIC**

KAZALO

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU O UPORABI DIREKTIVE SVETA 95/50/ES O ENOTNIH POSTOPKIH KONTROL CESTNEGA PREVOZA NEVARNEGA BLAGA S STRANI DRŽAV ČLANIC

1.	Uvod.....	4
2.	Povezana zakonodaja EU	4
3.	Uporaba Direktive 95/50/ES	5
4.	Poročila držav članic EU in Norveške	5
5.	Priporočilo glede sporočanja kontrol, ki zadevajo cestni prevoz nevarnega blaga.....	6
6.	Izračun podatkov	6
7.	Gibanje kontrol in njihovi rezultati	7
8.	Primerjava podatkov	7
8.1.	Pogostost kontrol.....	7
8.2.	Razvrstitev kontrol po kraju porekla.....	8
8.3.	Delež prevoznih enot, ki niso v skladu s predpisi.....	8
8.4.	Razvrstitev prevoznih enot, ki niso v skladu s predpisi, po kraju porekla.....	8
8.5.	Pogostost umika prevoznih enot iz prometa	8
8.6.	Razvrstitev po kategorijah tveganja	8
8.7.	Vrste kazni	9
9.	Sklepne ugotovitve.....	9
Priloga I Gibanje števila kontrol, neusklajenost s predpisi in kršitve kategorije tveganja I		11
Priloga II Pogostost kontrol na milijon ton/km.....		16
Priloga III Razvrstitev kontrol po kraju porekla		17
Priloga IV Delež prevoznih enot, ki niso v skladu s predpisi		18
Priloga V Razvrstitev prevoznih enot, ki niso v skladu s predpisi, glede na kraj porekla posamezne prevozne enote.....		19
Priloga VI Pogostost umika prevoznih enot, ki niso v skladu s predpisi, iz prometa		20
Priloga VII Razvrstitev po kategorijah tveganja		21
Priloga VIII Vrste kazni na prevozno enoto, ki ni bila v skladu s predpisi		22
Priloga IX Letni prevoz nevarnega blaga po cesti v milijonih ton/km		23

1. UVOD

Direktiva Sveta 95/50/ES o enotnih postopkih kontrol cestnega prevoza nevarnega blaga je bila sprejeta 6. oktobra 1995¹, države članice pa so morale do 1. januarja 1997 sprejeti zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo.

Direktiva 95/50/ES določa, da mora vsaka država članica poslati Komisiji za vsako koledarsko leto najpozneje dvanajst mesecev po koncu tistega leta poročilo o uporabi te direktive². Direktiva tudi določa, da mora Komisija poslati Evropskemu parlamentu in Svetu vsaj vsaka tri leta poročilo o tem, kako države članice uporabljajo to direktivo³.

Poročilo Komisije temelji na letnih poročilih, ki jih pošljejo države članice. To je peto poročilo o uporabi Direktive Sveta 95/50/ES v državah članicah in zajema obdobje 2008–2011. Prvo poročilo⁴ je zajemalo obdobje 1997–1998, drugo poročilo⁵ obdobje 1999–2002, tretje poročilo⁶ obdobje 2003–2005 in četrto poročilo⁷ obdobje 2006–2007.

Pogoji za varen cestni prevoz nevarnega blaga niso opredeljeni v Direktivi 95/50/ES, ampak v povezani zakonodaji EU, kakor je opisano v nadaljevanju.

2. POVEZANA ZAKONODAJA EU

Obdobje, ki ga to poročilo zajema, formalno spada v dva različna zakonodajna okvira, kar pa nima praktičnega učinka na razlago rezultatov tega poročila.

Do 30. junija 2009 se je uporabljala Direktiva Sveta 94/55/ES z dne 21. novembra 1994 o približevanju zakonodaje držav članic glede prevoza nevarnega blaga po cesti⁸, kakor je bila spremenjena⁹. Priloge k Direktivi 94/55/ES so vsebinsko enake prilogam k *Evropskemu sporazumu o mednarodnem prevozu nevarnega blaga po cesti* (znan tudi kot ADR)¹⁰.

Direktiva 94/55/ES je bila 1. julija 2009 razveljavljena in nadomeščena z Direktivo 2008/68/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. septembra 2008 o notranjem prevozu nevarnega blaga¹¹, kakor je bila spremenjena¹². Direktiva 2008/68/ES ohranja pristop Direktive 94/55/ES glede vključitve enakih tehničnih in upravnih določb, kot so tiste, priložene k mednarodnemu sporazumu za vse prevoze na ozemlju EU.

¹ UL L 249, 17.10.1995, str. 35, kakor je bila spremenjena z Direktivo Komisije 2004/112/ES z dne 13. decembra 2004 o prilagoditvi Direktive Sveta 95/50/ES tehničnemu napredku (UL L 367, 14.12.2004, str. 23).

² Člen 9(1) Direktive.

³ Člen 9(2) Direktive.

⁴ COM(2000) 517 final, 6.9.2000.

⁵ COM(2005) 430 final, 15.9.2005.

⁶ COM(2007) 795 final, 13.12.2007.

⁷ COM(2010) 364 final, 7.7.2010.

⁸ UL L 319, 12.12.1994, str. 7.

⁹ Spremenjena z Direktivo Komisije 2004/111/ES z dne 9. decembra 2004 o peti prilagoditvi Direktive Sveta 94/55/ES (UL L 365, 10.12.2004, str. 25).

¹⁰ Evropski sporazum o mednarodnem prevozu nevarnega blaga po cesti, sklenjen v Ženevi 30. septembra 1957, kakor je bil spremenjen, pod okriljem Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UN-ECE).

¹¹ UL L 260, 30.9.2008, str. 13

¹² Nazadnje spremenjena z Direktivo Komisije 2012/45/EU z dne 3. decembra 2012 o drugi prilagoditvi prilog k Direktivi 2008/68/ES Evropskega parlamenta in Sveta o notranjem prevozu nevarnega blaga znanstvenemu in tehničnemu napredku (UL L 332, 4.12.2012, str. 18).

3. UPORABA DIREKTIVE 95/50/ES

Potem ko je sprejel Direktivo 94/55/ES je Svet za dodatno izboljšanje varnosti pri prevozu nevarnega blaga 6. oktobra 1995 sprejel Direktivo 95/50/ES o enotnih postopkih kontrol cestnega prevoza nevarnega blaga. Ta direktiva vključuje usklajen kontrolni list, ki ga uporabljajo države članice za take kontrole, in smernice za klasifikacijo kršitev. Leta 2004 so bile priloge k Direktivi spremenjene¹³, in sicer tako, da od leta 2005 sistem klasifikacije kršitev vključuje tri kategorije tveganja.

Te enotne kontrole zadevajo celoten cestni prevoz nevarnega blaga na ozemlju države članice ali na cestni prevoz nevarnega blaga, ki na njeno ozemlje vstopa iz tretjih držav, ne glede na državo registracije prevozne enote. Cilj Direktive je zagotoviti naključne kontrole reprezentativnega deleža pošiljk nevarnega blaga, ki se prevaža po cesti, pri čemer se hkrati zajame obsežen del cestnega omrežja.

Kot preventivni ukrep ali če se ugotovijo kršitve na cesti, ki ogrožajo varnost, se lahko kontrole opravijo tudi v prostorih podjetij¹⁴. Direktiva 95/50/ES sicer ne zahteva poročanja o teh kontrolah.

4. POROČILA DRŽAV ČLANIC EU IN NORVEŠKE

Države članice so bile pozvane, naj pri pripravi poročil uporabljajo kategorije tveganja iz Priloge II k Direktivi 95/50/ES in da poročilo predstavijo v skladu s Prilogo III k Direktivi. Norveška je vedno redno predložila svoja letna poročila, zadevne informacije pa so vključene tudi v to poročilo Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu.

Hrvaška se je EU pridružila 1. julija 2013 in za obdobje, ki ga zajema to poročilo, ni sporočila podatkov o kontrolah. Ostale države članice in Norveška so poročila v veliki meri predložile pravočasno. Zamude so se nanašale predvsem na upravne postopke za zbiranje, analizo in posredovanje informacij Komisiji, zlasti kadar ti postopki vključujejo različne javne organe. Od leta 2011 se je položaj znatno izboljšal. Poročila za leto 2011 so bila prejeta do februarja 2013.

Nekatere informacije, ki se nanašajo na prva leta, ki so zajeta v tem poročilu, niso bile prejete v ustrezni obliki. Nekatere države članice so uporabljale kode starih, razveljavljenih prilog k Direktivi 95/50/ES. Vendar pa je od takrat bil dosežen znaten napredek.

Komisija je za celotno obdobje prejela poročila vseh držav članic. Vendar pa so nekatera poročila nepopolna, zaradi česar so v preglednicah v tem poročilu pomanjkljivosti. Manjkajoči podatki so označeni z „N/v“ (podatki niso na voljo). Povzetek poročil držav članic je v prilogah k temu poročilu.

Pri analizi informacij v odstavku 7 tega poročila je potrebno upoštevati, da je do leta 2008 kazalnik za neskladnost v Španiji nizek, in sicer zaradi napačne razlage števila prevoznih enot, ki niso v skladu s predpisi. Ta napačna razlaga je bila v njihovih poznejših poročilih popravljena.

V predloženih poročilih več držav članic se navedeno število kršitev ne ujema s številom prevoznih enot, ki niso v skladu s predpisi. Do takih odstopanj praviloma ne bi smelo priti, saj

¹³ Direktiva Komisije 2004/112/ES z dne 13. decembra 2004 o prilagoditvi Direktive Sveta 95/50/ES tehničnemu napredku (UL L 367, 14.12.2004, str. 23).

¹⁴ Švedska je navedla, da izvaja pogoste kontrole in revizije na terminalih, v podjetjih in pristaniščih. Nizozemska je navedla, da izvaja dodatne obiske prevoznih podjetij, v katerih izvaja kontrole in revizije ter razširja informacije. Belgija je navedla, da se pregledi izvajajo v prostorih podjetij in da svetovalci za varnost pristojnim organom poročajo o rezultatih kontrol, opravljenih v podjetjih.

se od držav članic zahteva, da poročajo le o najhujših kategorijah kršitev za vsako prevozno enoto.

5. PRIPOROČILO GLEDE SPOROČANJA KONTROL, KI ZADEVAJO CESTNI PREVOZ NEVARNEGA BLAGA

V prejšnjih poročilih Komisije so poudarjene nekatere sistematične nedoslednosti v statističnih poročilih držav članic. Ker je enotno poročanje držav članic ključno za kakovost, primerljivost in zanesljivost poročil Komisije, je Komisija leta 2011 sprejela priporočilo¹⁵ za izboljšanje kakovosti teh poročil.

Po objavi priporočila so se poročila bistveno izboljšala, ugotovljene pa so bile samo občasne in manjše nedoslednosti.

Večina teh nedoslednosti se nanaša na število kršitev glede na kategorijo tveganja¹⁶. Odstavek 1.4 priloge k priporočilu Komisije poudarja, da je treba poročati le o najbolj resnih kršitvah, čeprav je bilo zaznanih kršitev več. Zaradi tega mora biti seštevek kršitev po kategorijah tveganja enak številu prevoznih enot, ki niso v skladu s predpisi.

Zdi se, da se to načelo v vseh državah članicah še ne uporablja pravilno, saj se še vedno poročajo številne kršitve na prevozno enoto.

Drugo pomembno vprašanje, ki ga obravnava priporočilo, je bil koncept kazni, naloženih takrat, ko se kršitev zazna v času cestnih kontrol. Zaradi razlik v pravnih in upravnih ureditvah nekatere države članice niso mogle slediti izidom sodnih postopkov, ki so sledili kontrolam, pri katerih so se odkrile sumljive kršitve. Priporočilo predlaga skupen kompromis, ki bi ga lahko uporabili v vseh državah članicah, in sicer evidentiranje odločitev, ki jih na podlagi kontrol na kraju samem sprejme uradnik, pristojen za izvrševanje.

6. IZRAČUN PODATKOV

Države članice morajo, če je to mogoče, predložiti oceno letne količine prevoza nevarnega blaga v tonah ali tonah/km na svojem ozemlju. Za leto 2008 je to oceno predložilo 13 držav članic. Leta 2011 je oceno predložilo le 9 držav članic.

Za objektivno primerjavo med državami članicami je bila upoštevana količina prevoženega nevarnega blaga iz Eurostatove podatkovne zbirke¹⁷. Ti podatki se uporabljajo za oceno pogostosti kontrol glede na obseg prometa.

Statistični podatki Eurostata niso na voljo za Malto, ker je Malti dovoljeno odstopanje od uporabe Uredbe (EU) št. 70/2012 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. januarja 2012 o statističnih poročilih v zvezi s cestnim prevozom blaga¹⁸. Obseg prevoza nevarnega blaga na Malti je ocenjen na osnovi podatkov, ki jih je predložil malteški pristojni organ.

Statistični podatki Eurostata so prikazani v Prilogi IX k temu poročilu.

¹⁵ Priporočilo Komisije z dne 21. 2. 2011 o poročanju o kontrolah cestnega prevoza nevarnega blaga C (2011) 909 final.

¹⁶ Opredelitev kategorij tveganja in smernice kršitev, ki pripadajo tem kategorijam, so opredeljene v Prilogi II k Direktivi 95/50/ES, kakor je bila spremenjena z Direktivo 2004/112/ES.

¹⁷ Preglednica Eurostata „DS-073082“. Letni prevoz nevarnega blaga po cesti, po vrsti nevarnega blaga in razvrščeno po prevoznih dejavnostih.

¹⁸ UL L 32, 3.2.2012, str. 1.

7. GIBANJE KONTROL IN NJIHOVI REZULTATI

Preglednica v Prilogi I prikazuje gibanje cestnih kontrol po državah članicah, delež prevoznih enot, ki niso v skladu s predpisi, in delež kršitev, ki spadajo v kategorijo tveganja I.

Na koncu preglednice so navedena povprečja za Evropsko unijo in statistični podatki za Norveško.

Treba je opozoriti, da manjkajo podatki, ki zadevajo:

- število kontrol v Estoniji leta 2006 in 2007;
- delež prevoznih enot, pri katerih so bile ugotovljene kršitve, in sicer za Nemčijo, Estonijo in Španijo leta 2006 ter za Estonijo in Španijo leta 2007;
- delež kršitev kategorije tveganja I, in sicer za Bolgarijo, Nemčijo in Portugalsko leta 2006.

Za kazalnik deleža kršitev kategorije tveganja I je zlasti pomembno, da je v poročilu naveden pravilno. Če je bila zabeležena več kot ena kršitev na prevozno enoto, je delež kršitev kategorije I manjši od pravilne vrednosti. Za leto 2006 to velja za Francijo, Nizozemsko, Poljsko in Portugalsko, za leto 2007 pa za Bolgarijo, Nizozemsko, Poljsko in Portugalsko.

Nekatere države članice so sporočile manjše skupno število kršitev od števila prevoznih enot, ki niso bile v skladu s predpisi. To velja za Belgijo, Italijo, Madžarsko, Malto in Švedsko. V nekaterih primerih izvršni organi poročajo le o tem, da so bile ugotovljene kršitve, pri čemer pa niso predložili nobenih nadaljnjih informacij o kršitvah ali kaznih. Čeprav je zaradi tega statistika nepopolna, ni na analizo nobenega sistematičnega učinka. To vprašanje je podrobneje obravnavano v odstavku 8.6.

8. PRIMERJAVA PODATKOV

V štirih letih se je skupno število kontrol zmanjšalo za 33,8 %, in sicer z 252 632 na 167 340. Največje letno zmanjšanje, in sicer 12,6-odstotno, je bilo med letoma 2011 in 2010. Nacionalni trendi so drugačni, saj je 11 držav članic v tem obdobju povečalo število kontrol. Romunija, Slovenija in Avstrija so imele najvišji odstotek povečanja kontrol v poročevalnem obdobju, medtem ko so Latvija, Bolgarija in Madžarska imele največja znižanja.

Kar zadeva absolutno število kontrol, je imela v EU leta 2011 največji delež Nemčija (34,8 %), sledili sta ji Španija (11,8 %) in Poljska (9,8 %), medtem ko so najmanjše deleže imele Estonija (0,03 %), Malta in Latvija (0,05 %). Čeprav je ta kazalnik v veliki meri povezan z velikostjo države članice, so bile v poročevalnem obdobju znatne spremembe. Leta 2008 je bil delež Nemčije največji (31,5 %), na drugem mestu je bila Španija (16,9 %) na tretjem pa Bolgarija (11,1 %). Države članice z najmanj izvedenimi kontrolami v letu 2008 so bile Malta (0,03 %), Estonija (0,08 %) in Luksemburg (0,09 %).

8.1. Pogostost kontrol

Priloga II prikazuje pogostost cestnih kontrol v državah članicah v letih 2010 in 2011. Pogostost je izračunana kot razmerje med številom kontrol in količino prevoženega nevarnega blaga v milijonih ton/km v posameznih državah članicah.

Leta 2010 je povprečje v EU znašalo 2,54 kontrol na milijon ton/km. Leta 2011 se je to povprečje znižalo na 2,14, kar kaže na 15,7-odstotno letno znižanje. Leta 2010 je Bolgarija še vedno imela izjemno visoko pogostost kontrol, skoraj devetkrat več od povprečja EU. Leta 2011 so Bolgarija, Avstrija in Romunija imele 10 kontrol na milijon ton/km, kar je približno 4,5-krat več od povprečja EU.

8.2. Razvrstitev kontrol po kraju porekla

Priloga III k temu poročilu vsebuje razvrstitev kontrol po kraju porekla prevoznih enot.

Na ta kazalnik nimajo vpliva le odločitve izvršilnih organov, temveč tudi geografski položaj države članice, saj se na primer na otokih opravi manj mednarodnega cestnega prometa. Irska, Malta, Ciper in Portugalska v nekaterih letih dejansko niso opravile kontrol prevoznih enot, registriranih zunaj EU.

Delež prevoznih enot, ki so bile kontrolirane v državi registracije, se v poročevalnem obdobju giblje okrog 70 %. Delež kontroliranih enot, ki prihajajo iz drugih držav EU, se je v letih od 2008 do 2011 povečal z 20,5 % na 25,7 %. Zato se je delež enot, registriranih zunaj EU, zmanjšal z 12,6 % na 4,4 %.

8.3. Delež prevoznih enot, ki niso v skladu s predpisi

V Prilogi IV je prikazan delež kontroliranih prevoznih enot, pri katerih je bila ugotovljena najmanj ena kršitev.

Delež prevoznih enot, ki niso bile v skladu s predpisi, se je s 13,7 % leta 2008 povečal na 21,4 % leta 2011, pri čemer so bila največja povečanja zlasti v Španiji, Latviji, Češki republiki in na Nizozemskem. Vendar se ta delež v 15 državah članicah ni povečal.

Delež prevoznih enot, ki niso v skladu s predpisi, se med državami članicami močno razlikuje in na primer na Malti dosega skoraj 70 %, v Bolgariji, na Cipru, Madžarskem, v Romuniji in na Slovaškem pa je manjši od 5 %.

8.4. Razvrstitev prevoznih enot, ki niso v skladu s predpisi, po kraju porekla

Grafikoni v Prilogi V prikazujejo razvrstitev prevoznih enot, ki niso v skladu s predpisi, glede na kraj porekla posamezne prevozne enote.

Kot je bilo že navedeno v odstavku 8.2, geografski položaj države članice znatno vpliva tudi na ta kazalnik.

8.5. Pogostost umika prevoznih enot iz prometa

Grafikon v Prilogi VI prikazuje delež vozil, ki so bila umaknjena iz prometa, med vozili, za katera je bila sporočena kršitev.

Predhodni trend padajočega deleža umika se je nadaljeval do leta 2009, ko je bilo umaknjenih 24 % vozil, za katere je bila prijavljena kršitev. Vendar se je trend obrnil, saj se je leta 2011 delež vozil, ki so bila po opravljenem pregledu umaknjena, povečal na 27 %.

Leta 2011 je bil umik najpogosteje zabeležen v Bolgariji (68 %), na Irskem (54 %) in v Romuniji (53 %). Leta 2011 je na Norveškem 57 % kršitev vodilo do umika.

Za leto 2011 Estonija, Španija, Italija, Ciper, Latvija, Malta in Slovaška niso poročale o umikih prevoznih enot.

8.6. Razvrstitev po kategorijah tveganja

Grafikoni v Prilogi VII prikazujejo porazdelitev kršitev glede na njihovo resnost. Poročati je treba le o kategorijah največjega tveganja, ki so bile ugotovljene pri kontrolah.

Vse države članice so poročale o vsaj eni kategoriji kršitve na kontrolirano prevozno enoto. Nekaterne države članice za določene kategorije niso sporočile podatkov. Leta 2011 Ciper in Slovaška nista poročala o kršitvah v kategorijah tveganja I in III. Luksemburg je poročal, da v

kategoriji tveganja I ni zaznal kršitev. Latvija in Estonija pa sta poročali, da v kategoriji tveganja III nista zaznali kršitev¹⁹.

Pri kontrolah, ki so bile leta 2011 izvedene v EU, je v približno 44 % primerov, v katerih so bile zaznane kršitve, najhujša kršitev uvrščena v kategorijo tveganja I. Kršitev kategorije tveganja I pomeni neskladnost z ustreznimi varnostnimi predpisi in ustvarja visoko stopnjo tveganja smrti, resnih poškodb oseb ali velike škode v okolju. Takšne kršitve zahtevajo takojšnje in ustrezne popravne ukrepe, kot je umik vozila.

Sporočene najhujše kršitve v kategoriji tveganja II predstavljajo 30 % kontrol, pri katerih je bila zaznana kršitev. Kategorija tveganja III zajema preostalih 26 %.

8.7. Vrste kazni

Grafikona v Prilogi VIII prikazujeta razvrstitev kazni po državah članicah.

Pred objavo priporočila Komisije iz odstavka 5 tega poročila so pri zbiranju teh informacij obstajale temeljne težave. Po objavi priporočila se je položaj drastično izboljšal in leta 2011 le Francija in Slovaška nista sporočili statističnih podatkov o kaznih. Kljub temu je Slovaška sporočila kazni za prejšnja leta, leta 2011 pa je v okviru kontrol ugotovila le eno samo kršitev.

Med pregledi, izvedenimi v EU leta 2011, je bilo izrečenih 7 892 opozoril, v 33 179 primerih so bile naložene globe, v 3 527 primerih pa druge kazni, vključno s pravnimi in upravnimi sodnimi postopki. Čeprav je na splošno tri četrtine kazni v EU glob, obstajajo med državami članicami velike razlike. V Združenem kraljestvu se na primer globe ne izrekajo na kraju samem.

Leta 2011 je bilo skupno približno 4 % manj kazni kot leta 2008. V tem obdobju se je število opozoril povečalo za 8 %, število glob pa za 1 %, ostale kazni so se zmanjšale za 42 %.

9. SKLEPNE UGOTOVITVE

Direktiva 95/50/ES je od 1. januarja 1997 prenesena v nacionalno zakonodajo vseh držav članic. Podrobnosti o poročanju so bile spremenjene leta 2004 in spremenjene določbe o poročanju so se začele uporabljati 14. decembra 2005. Komisija je zaradi nekaterih sistematičnih neskladnosti pri poročanju leta 2011 objavila priporočilo.

Vse države članice izvajajo kontrole vozil, ki prevažajo nevarno blago, in o teh kontrolah pravilno poročajo. Obstajajo le še nekatere manjše nedoslednosti in Komisija vsako leto zagotavlja, da se poročanje izvaja v skladu z Direktivo 95/50/ES in da se postopno izboljšuje. Sklepati je mogoče, da se Direktiva 95/50/ES na splošno uporablja pravilno.

Vendar pa zadnja poročila jasno kažejo, da so sredstva, ki so v državah članicah na voljo za te kontrole, vedno bolj omejena. Od leta 2008 do 2011 se je število kontrol zmanjšalo za 34 %.

Pri izvajanju kontrol se kršitve ugotavljajo pogostejše. Leta 2011 se je pri eni petini kontrol potrdila kršitev pri prevozu nevarnega blaga ali pa je obstajal sum na tako kršitev, medtem ko je leta 2008 to veljalo za eno sedmino kontrol. Za tako spremembo sta možna dva razloga. Morda so kontrole bolj usmerjene v prepoznavanje kršitev pri prevozu ali pa prevozniki na splošno manj upoštevajo določbe.

¹⁹ Kršitev kategorije tveganja I pomeni visoko raven tveganja smrti, resnih poškodb oseb ali velike škode v okolju, kar zahteva takojšnje in ustrezne popravne ukrepe. Kršitev kategorije tveganja II ustvarja tveganje poškodb oseb ali škode v okolju, kar zahteva ustrezne popravne ukrepe, ki morajo biti izvedeni najpozneje do zaključka trenutnega prevoza. Kršitev kategorije tveganja III pomeni nizko stopnjo tveganja poškodb oseb ali škode v okolju. Popravni ukrepi se lahko obravnavajo pozneje v podjetju.

Komisija bo pozvala organe držav članic, naj predložijo informacije o pričakovanem razvoju kontrol in o dejavnikih, ki na ta razvoj vplivajo, kot so dostopnost virov in ciljno usmerjanje kontrol. Pri izjemno visokih stopnjah neskladnosti bodo potrebna tudi pojasnila.

Med ugotovljenimi kršitvami jih je 44 % spadalo med najhujše. Zato je bilo leta 2011 umaknjenih okrog 9 600 vozil.

V EU se za prevoz nevarnega blaga uporabljajo skupne določbe. Te določbe se uporabljajo na enak način tudi v veliko državah zunaj EU. Kljub temu pa rezultati skoraj 36 000 od približno 170 000 letnih cestnih kontrol razkrivajo, da prevoz ne izpolnjuje obveznih varnostnih zahtev. Zaradi velike nevarnosti, ki je povezana s prevozom teh snovi in izdelkov, so ciljno usmerjene kontrole za to vrsto prevoza še vedno nepogrešljive.

«-»

Priloga I
Gibanje števila kontrol, neusklajenost s predpisi in kršitve kategorije tveganja I

Dodatni podatki o tej tabeli so v odstavku 7 tega poročila.

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

	tveganja I						
EL	Št. kontrol	614	456	1 202	413	1 094	650
	Odstotek vozil, ki niso v skladu s predpisi	13,36 %	16,89 %	3,83 %	10,65 %	3,93 %	5,54 %
	Odstotek kršitev kategorije tveganja I	52,44 %	64,94 %	69,57 %	61,36 %	55,81 %	30,56 %
ES	Št. kontrol	40 023	42 787	42 771	40 782	36 004	19 707
	Odstotek vozil, ki niso v skladu s predpisi	0,25 %	0,19 %	0,27 %	10,63 %	11,44 %	29,60 %
	Odstotek kršitev kategorije tveganja I	67,90 %	66,69 %	63,64 %	65,28 %	64,82 %	75,63 %
FR	Št. kontrol	5 566	6 388	6 572	5 788	6 178	6 930
	Odstotek vozil, ki niso v skladu s predpisi	10,28 %	22,70 %	21,67 %	16,48 %	16,48 %	14,68 %
	Odstotek kršitev kategorije tveganja I	26,60 %	22,07 %	24,30 %	25,05 %	29,08 %	28,32 %
HR	Št. kontrol	Ni podatkov	Ni podatkov	Ni podatkov	Ni podatkov	Ni podatkov	Ni podatkov
	Odstotek vozil, ki niso v skladu s predpisi	Ni podatkov	Ni podatkov	Ni podatkov	Ni podatkov	Ni podatkov	Ni podatkov
	Odstotek kršitev kategorije tveganja I	Ni podatkov	Ni podatkov	Ni podatkov	Ni podatkov	Ni podatkov	Ni podatkov

Priloga I (nadaljevanje)

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

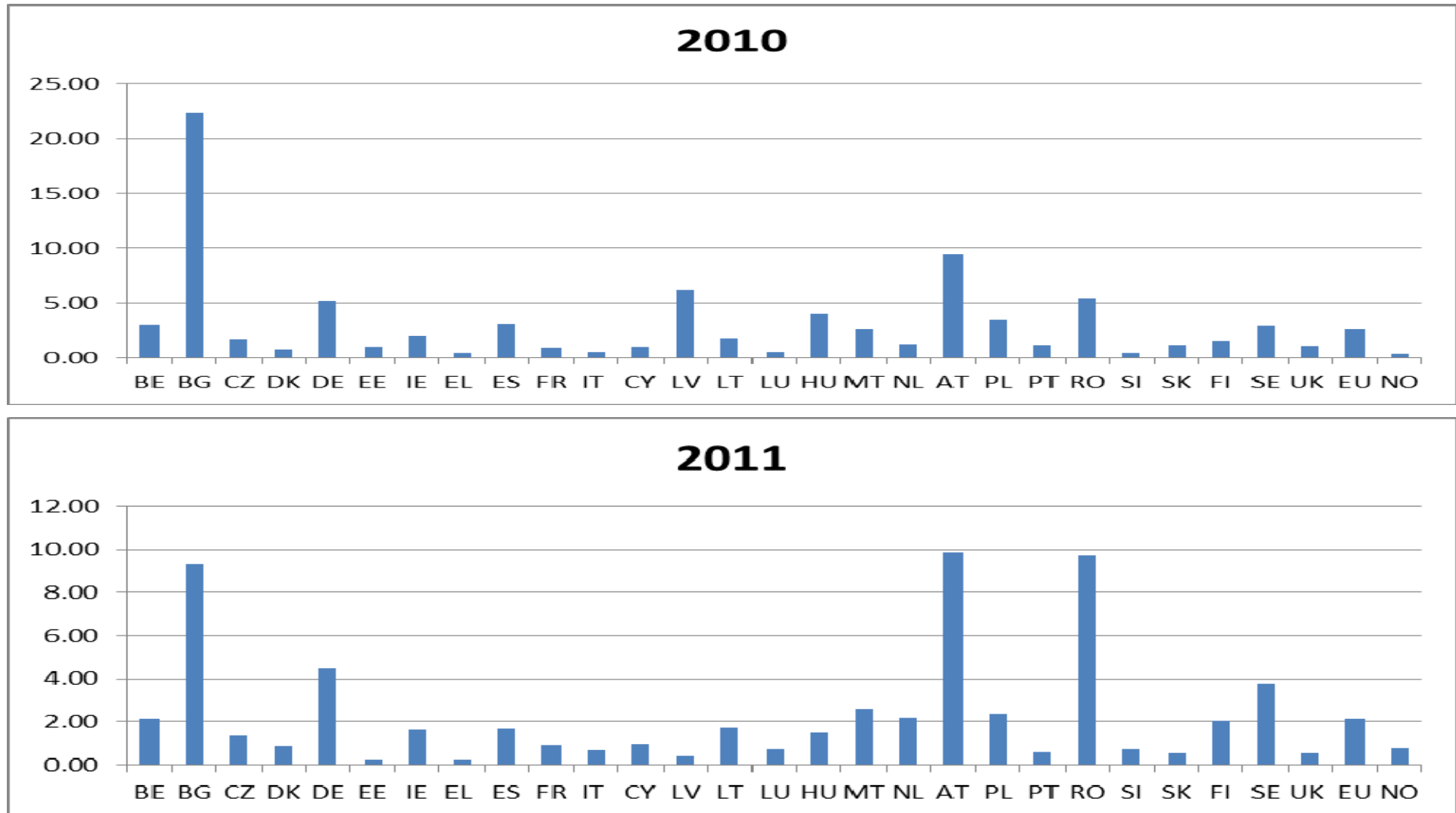
	Odstotek kršitev kategorije tveganja I	57,82 %	57,16 %	60,57 %	55,79 %	59,39 %	53,86 %
AT	Št. kontrol	7 089	7 580	6 883	9 824	10 220	11 300
	Odstotek vozil, ki niso v skladu s predpisi	36,49 %	36,00 %	35,70 %	30,99 %	28,72 %	32,50 %
	Odstotek kršitev kategorije tveganja I	24,62 %	24,55 %	23,40 %	20,70 %	21,87 %	20,40 %
PL	Št. kontrol	15 840	39 057	14 438	19 537	20 324	16 363
	Odstotek vozil, ki niso v skladu s predpisi	11,14 %	2,96 %	7,60 %	6,68 %	5,32 %	6,17 %
	Odstotek kršitev kategorije tveganja I	27,19 %	15,52 %	14,65 %	19,03 %	23,39 %	27,68 %
PT	Št. kontrol	235	137	425	566	1 065	601
	Odstotek vozil, ki niso v skladu s predpisi	76,17 %	73,72 %	58,35 %	33,75 %	29,67 %	40,72 %
	Odstotek kršitev kategorije tveganja I	N/v	42,50 %	50,81 %	41,88 %	41,14 %	41,11 %
RO	Št. kontrol	2 914	4 517	5 257	5 969	7 352	11 525
	Odstotek vozil, ki niso v skladu s predpisi	9,37 %	5,58 %	4,13 %	2,31 %	3,99 %	3,64 %
	Odstotek kršitev kategorije tveganja I	69,60 %	64,77 %	32,82 %	25,16 %	29,69 %	29,36 %
SI	Št. kontrol	1 621	1 041	291	315	253	601
	Odstotek vozil, ki niso v skladu s predpisi	17,89 %	19,50 %	48,11 %	46,03 %	39,53 %	5,99 %
	Odstotek kršitev kategorije tveganja I	42,76 %	39,41 %	28,57 %	38,62 %	36,00 %	38,89 %

Priloga I (nadaljevanje)

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

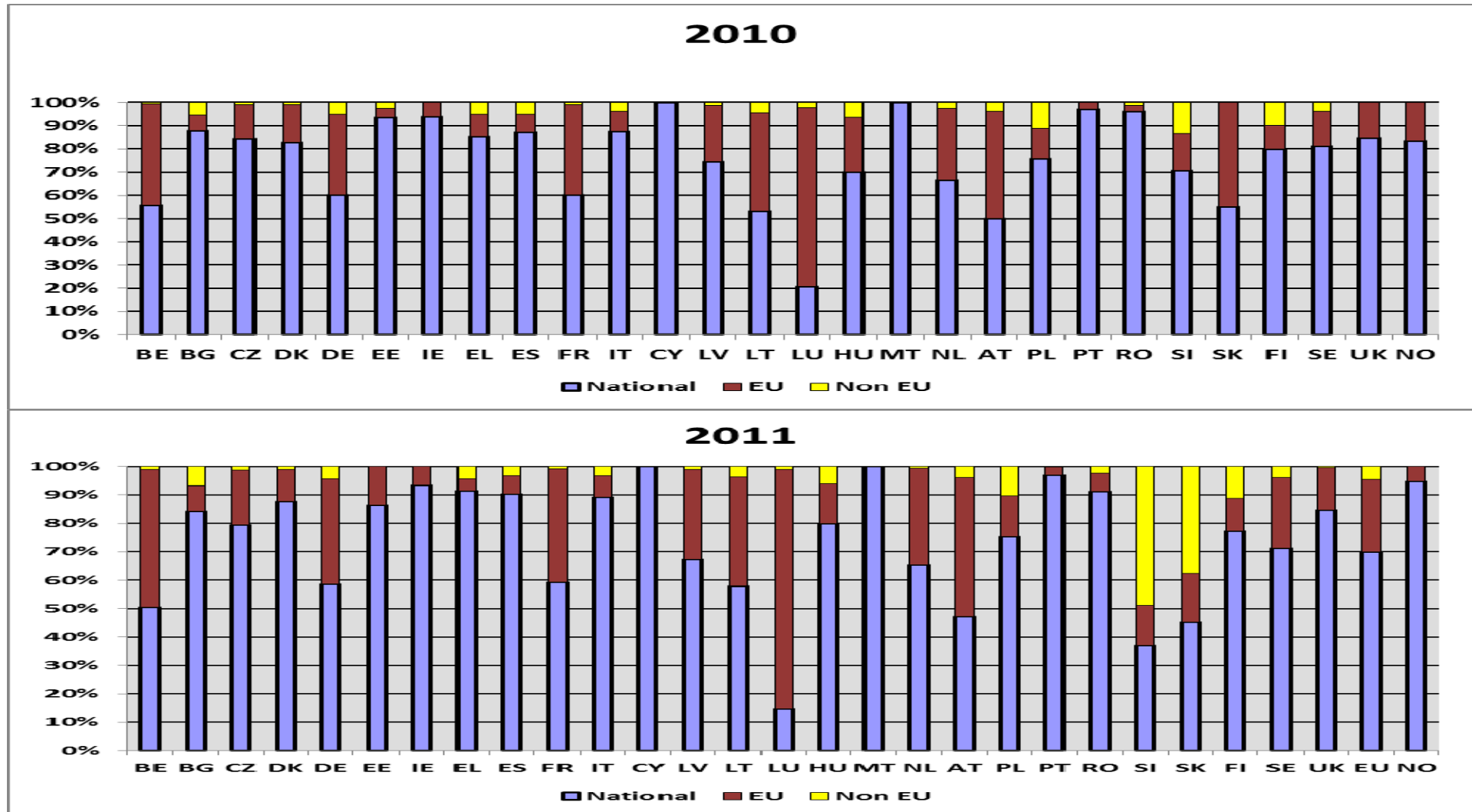
Priloga II
Pogostost kontrol na milijon ton/km

Dodatni podatki o teh grafikonih so navedeni v odstavku 8.1 tega poročila.



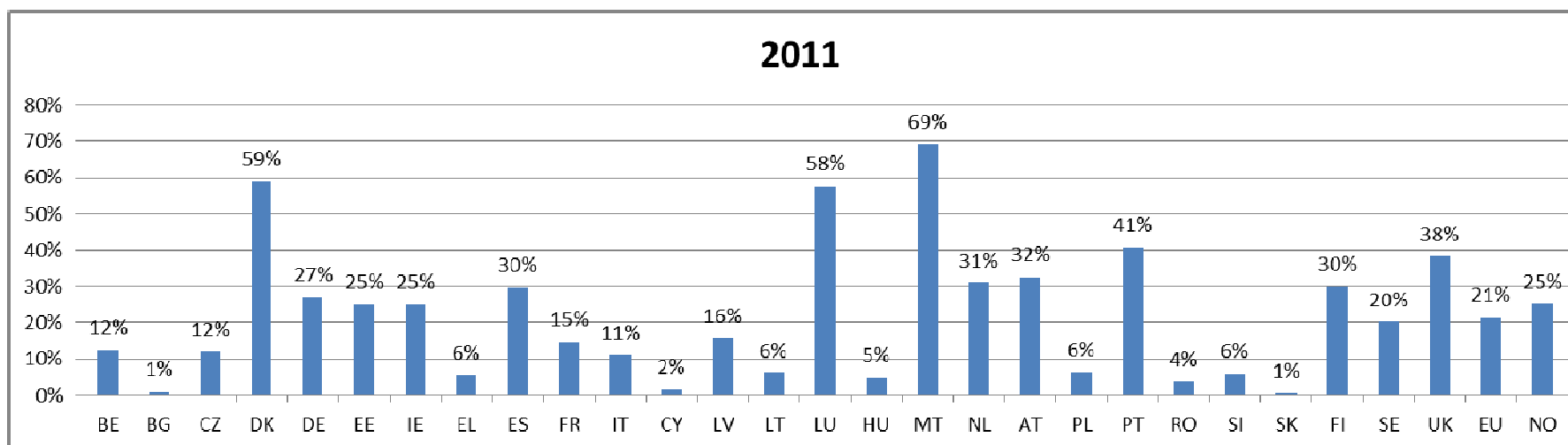
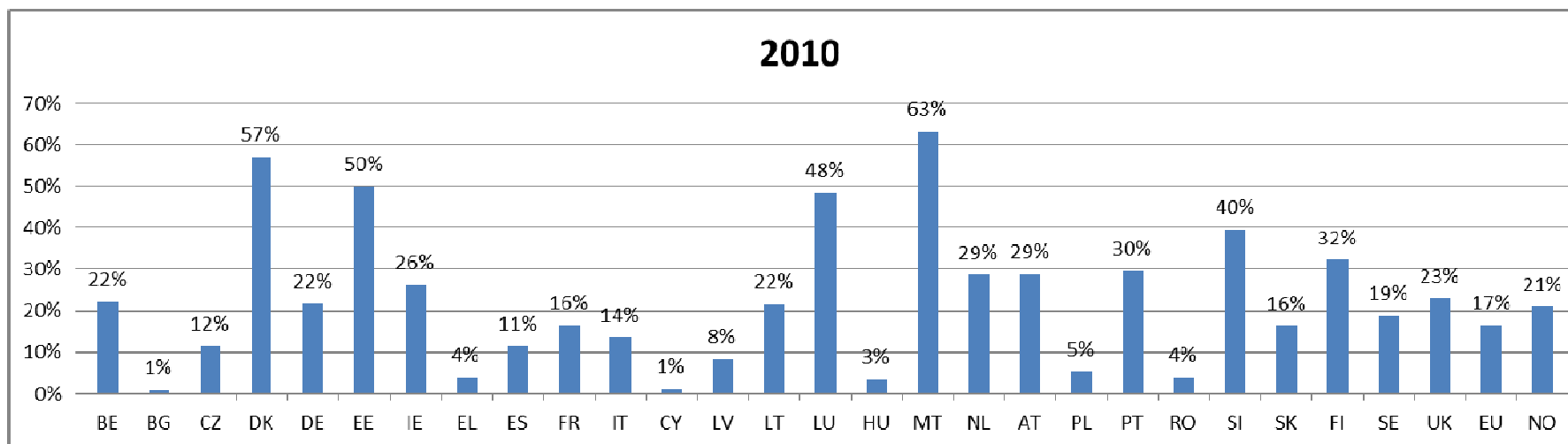
Priloga III
Razvrstitev kontrol po kraju porekla

Dodatni podatki o teh grafikonih so navedeni v odstavku 8.2 tega poročila.



Priloga IV
Delež prevoznih enot, ki niso v skladu s predpisi

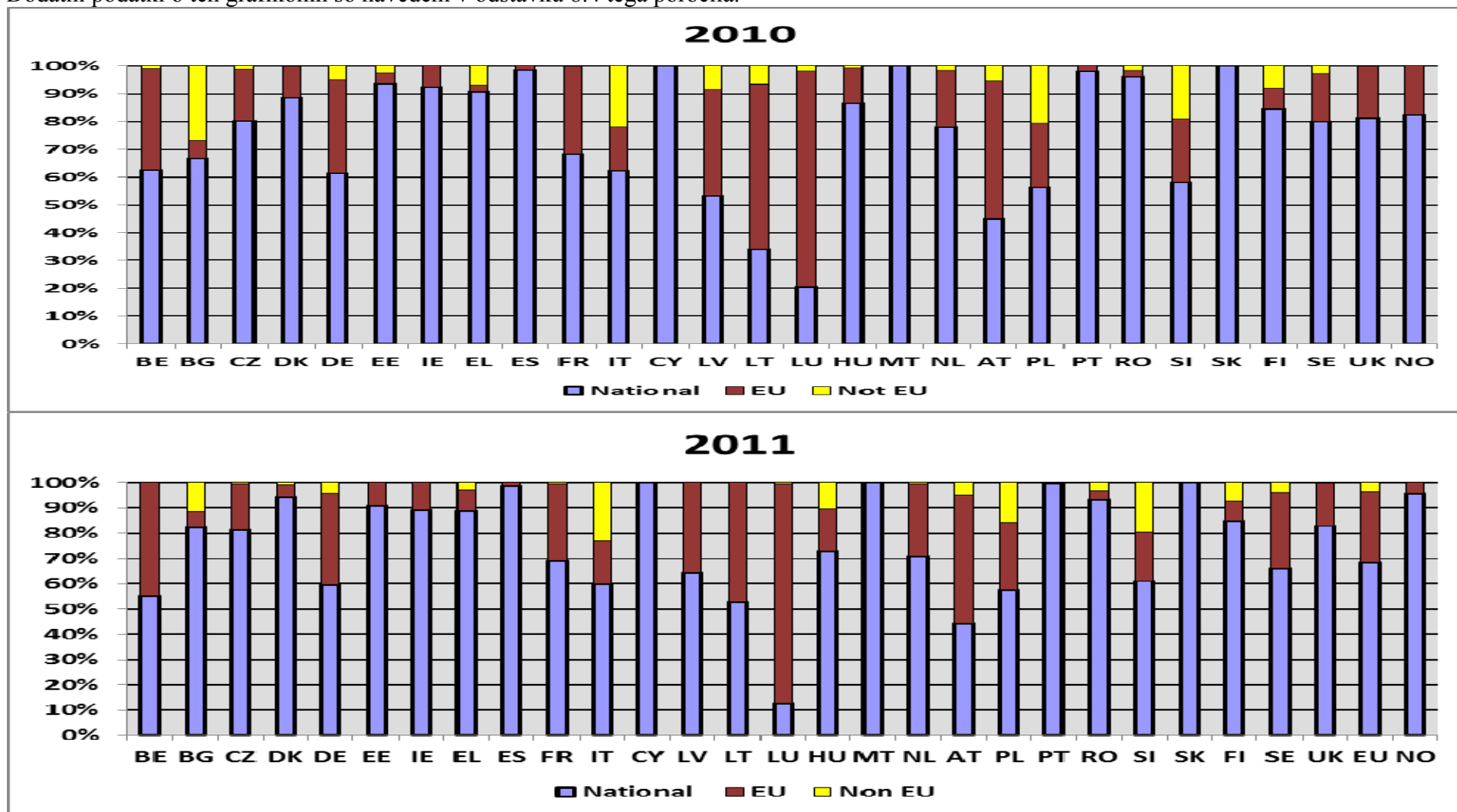
Dodatni podatki o teh grafikonih so navedeni v odstavku 8.3 tega poročila.



Priloga V

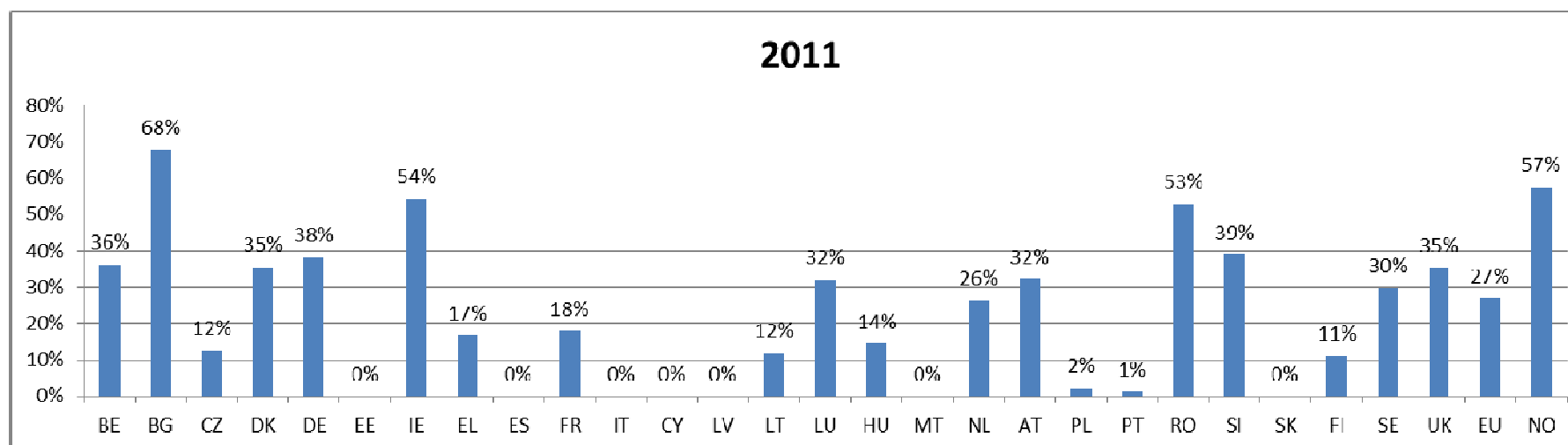
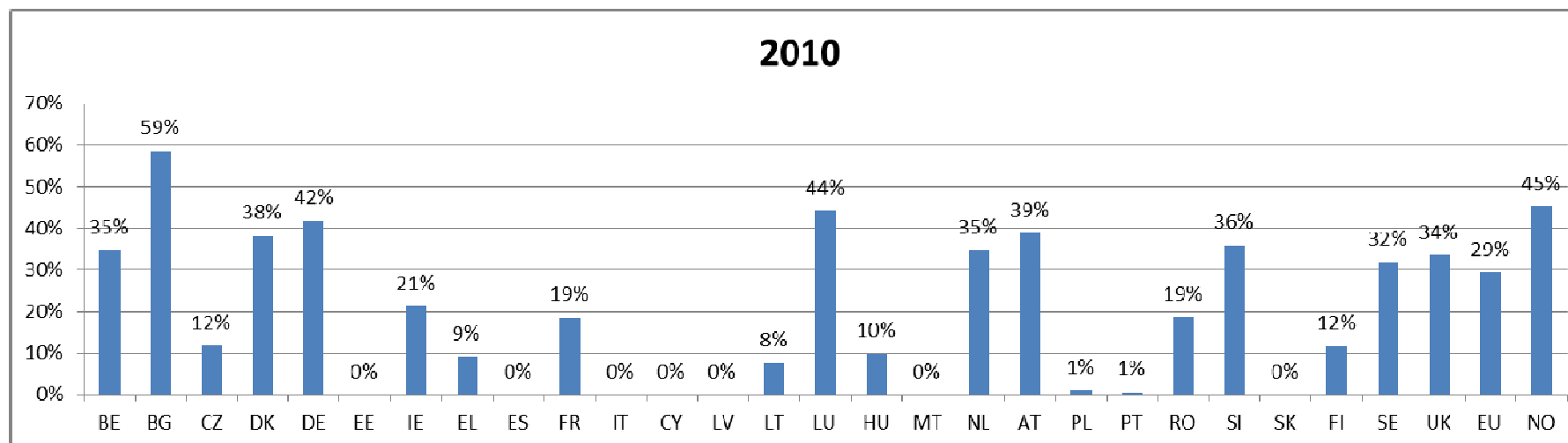
Razvrstitev prevoznih enot, ki niso v skladu s predpisi, glede na kraj porekla posamezne prevozne enote

Dodatni podatki o teh grafikonih so navedeni v odstavku 8.4 tega poročila.



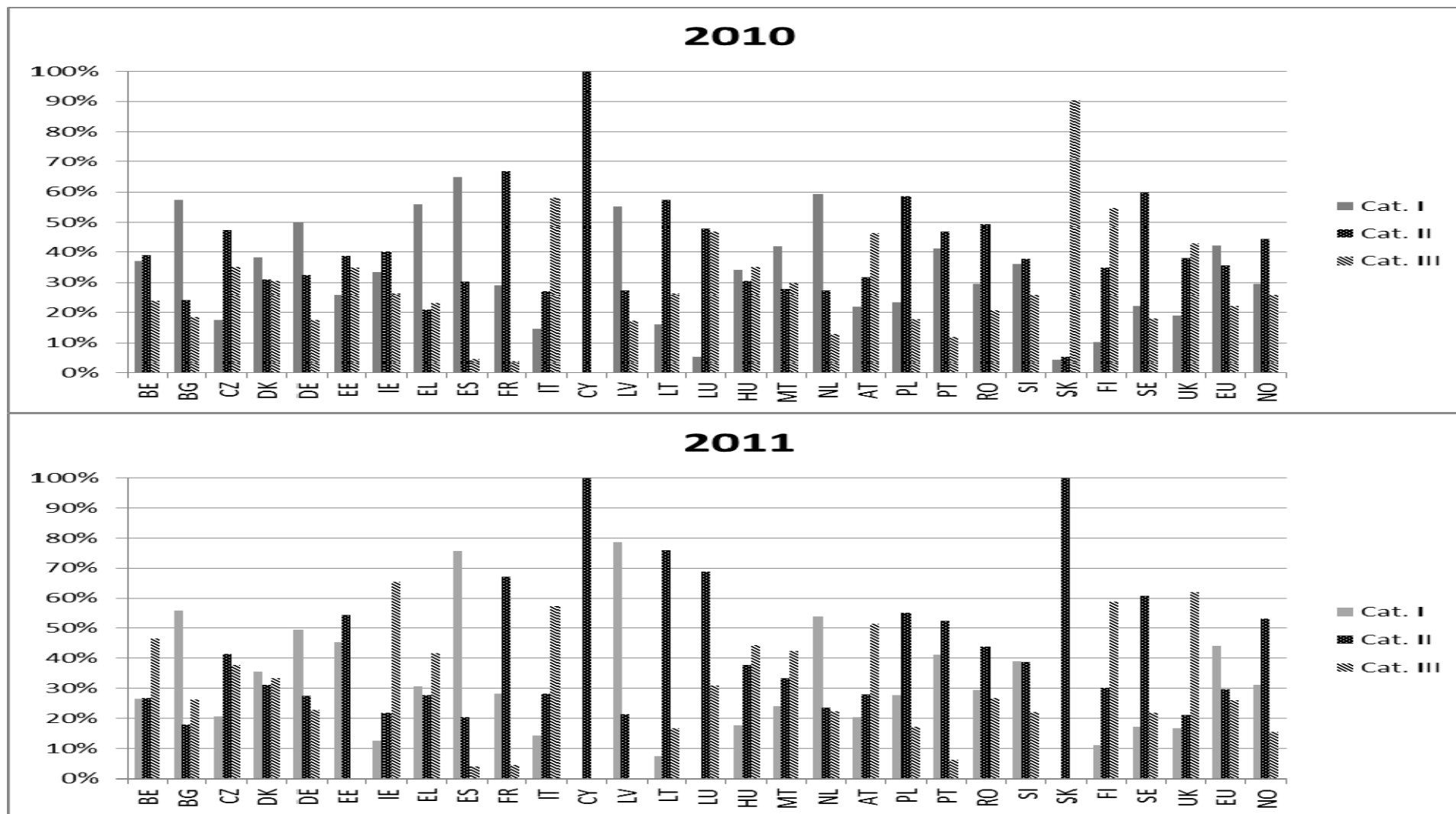
Priloga VI
Pogostost umika prevoznih enot, ki niso v skladu s predpisi, iz prometa

Dodatni podatki o teh grafikonih so navedeni v odstavku 8.5 tega poročila.



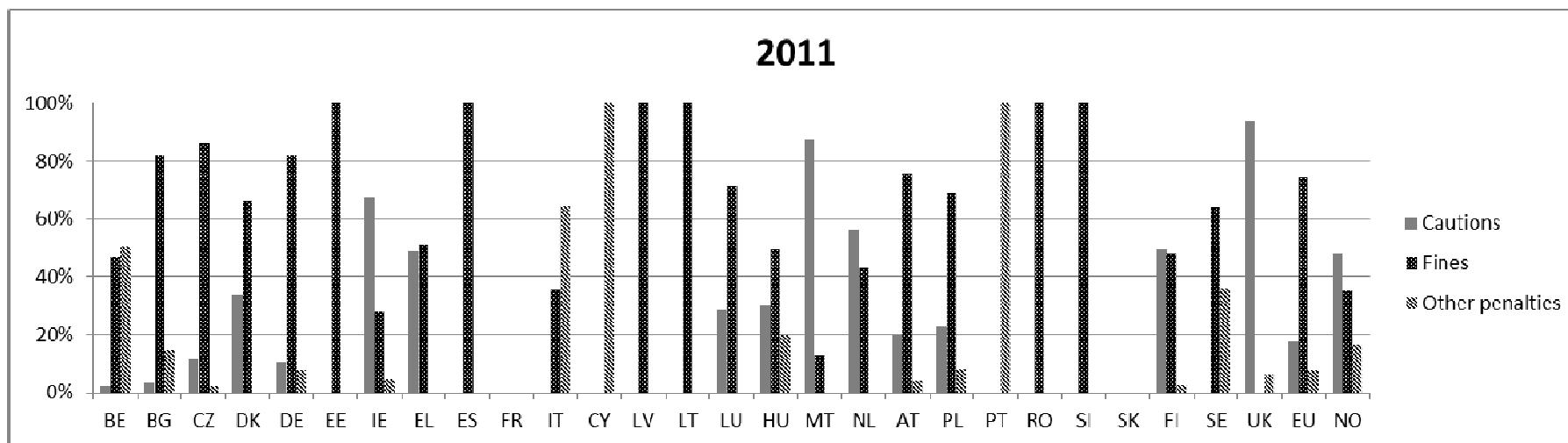
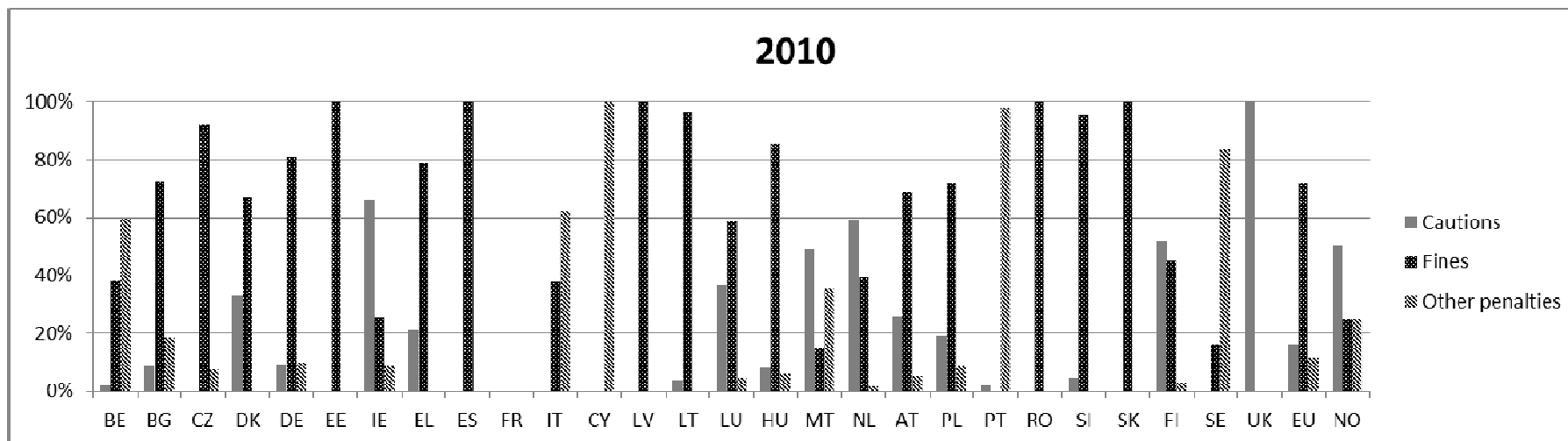
Priloga VII
Razvrstitev po kategorijah tveganja

Dodatni podatki o teh grafikonih so navedeni v odstavku 8.6 tega poročila.



Priloga VIII
Vrste kazni na prevozno enoto, ki ni bila v skladu s predpisi

Dodatni podatki o teh grafikonih so navedeni v odstavku 8.7 tega poročila.



Priloga IX
Letni prevoz nevarnega blaga po cesti v milijonih ton/km

Dodatni podatki o tej tabeli so navedeni v odstavku 6 tega poročila.

	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: začasni podatki za referenčno leto 2011; ne vključujejo Madžarske za referenčno leto 2006.

(2) Grčija in Združeno kraljestvo: za referenčno leto 2011 so bili uporabljeni podatki iz leta 2010.

(3) Malta: odstopanje v skladu z Uredbo (EU) št. 70/2012.

Vir: Eurostat (spletna podatkovna koda: road_go_ta_dg).