



Bruxelles, 26.2.2020.
COM(2020) 69 final

IZVJEŠĆE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU

O PRIMJENI U DRŽAVAMA ČLANICAMA DIREKTIVE VIJEĆA 95/50/EZ O
JEDINSTVENIM POSTUPCIMA NADZORA PRIJEVOZA OPASNIH TVARI U
CESTOVNOM PROMETU

SADRŽAJ

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

1.	Uvod.....	2
2.	Izvješća država članica EU-a i Norveške.....	3
3.	Izračunavanje podataka.....	4
4.	Razvoj i rezultati nadzora.....	4
5.	Usporedba podataka	5
5.1.	Učestalost nadzora	6
5.2.	Raščlamba nadzora prema mjestu podrijetla.....	6
5.3.	Omjer neusklađenih prijevoznih jedinica.....	6
5.4.	Raščlamba neusklađenih prijevoznih jedinica prema mjestu podrijetla	6
5.5.	Učestalost isključivanja prijevoznih jedinica iz prometa.....	6
5.6.	Raščlamba prema kategorijama rizika	7
5.7.	Vrste kazni	7
6.	Zaključci.....	7

1. UVOD

Direktiva Vijeća 95/50/EZ o jedinstvenim postupcima nadzora prijevoza opasnih tvari u cestovnom prometu donesena je 6. listopada 1995. Njome se propisuje da države članice moraju osigurati da reprezentativni broj pošiljaka opasnih tvari koje se prevoze u cestovnom prometu podliježe određenom nadzoru i da njihovi sigurnosni uvjeti budu u skladu s odgovarajućim propisima. Kako bi se proveo nadzor predviđen Direktivom, države članice upotrebljavaju zapisnik utvrđen u Prilogu I. i pozivaju se na kategorizaciju rizika mogućih otkrivenih prekršaja kako je utvrđeno u Prilogu II.

Direktivom 95/50/EZ predviđeno je da svaka država članica, za svaku kalendarsku godinu, najkasnije dvanaest mjeseci po isteku te godine, šalje Komisiji izvješće o primjeni Direktive.¹ Direktivom je isto tako predviđeno da Komisija Europskom parlamentu i Vijeću šalje barem svake tri godine izvješće o tome kako države članice primjenjuju Direktivu.²

Izvješće Komisije temelji se na godišnjim izvješćima koja su poslale države članice. Ovo je sedmo izvješće o primjeni Direktive Vijeća 95/50/EZ u državama članicama i obuhvaća razdoblje 2015. – 2017. Prvo izvješće³ obuhvaćalo je razdoblje 1997. – 1998., drugo izvješće⁴ razdoblje 1999. – 2002., treće izvješće⁵ razdoblje 2003. – 2005., četvrto izvješće⁶ razdoblje 2006. – 2007., peto izvješće⁷ razdoblje 2008. – 2011. i šesto izvješće⁸ razdoblje 2012. – 2014.

Do 30. lipnja 2009. uvjeti za siguran prijevoz opasnih tvari u cestovnom prometu bili su utvrđeni u Direktivi Vijeća 94/55/EZ⁹, kako je izmijenjena. Od 1. srpnja 2009. to je stavljeno izvan snage i zamijenjeno Direktivom 2008/68/EZ¹⁰, kako je izmijenjena.

U Direktivi 2008/68/EZ slijedi se isti pristup kao i u Direktivi 94/55/EZ tako što se primjenjuju jednake tehničke i administrativne odredbe kao i one koje su priložene *Europskom sporazumu o međunarodnom cestovnom prijevozu opasnih tvari (ADR)*¹¹, što ih čini obveznim za sav nacionalni i međunarodni prijevoz unutar EU-a. Budući da ADR ne sadržava posebne odredbe za svoju provedbu, one su utvrđene u Direktivi 95/50/EZ.

Ta Direktiva uključuje usklađeni zapisnik o nadzoru prijevoza opasnih tvari koji države članice upotrebljavaju prilikom nadzora i smjernica za klasifikaciju prekršaja. Prilozi Direktivi izmijenjeni su¹² 2004. te je sustav klasifikacije prekršaja izmijenjen i sadržavao je tri kategorije rizika od 2005. nadalje.

Jedinstveni nadzor odnosi se na sve operacije cestovnog prijevoza opasnih tvari na području države članice ili operacije cestovnog prijevoza u državu članicu iz trećih zemalja, neovisno o

¹ Članak 9. stavak 1. Direktive.

² Članak 9. stavak 2. Direktive.

³ COM(2000) 517 final, 6.9.2000.

⁴ COM(2005) 430 final, 15.9.2005.

⁵ COM(2007) 795 final, 13.12.2007.

⁶ COM(2010) 364 final, 7.7.2010.

⁷ COM(2013) 815 final, 25.11.2013.

⁸ COM(2017) 112 final, 6.3.2017.

⁹ Direktiva Vijeća 94/55/EZ od 21. studenoga 1994. o usklađivanju zakonodavstava država članica o prijevozu opasnih tvari u cestovnom prometu, SL L 319, 12.12.1994., str. 7.

¹⁰ Direktiva 2008/68/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 24. rujna 2008. o kopnenom prijevozu opasnih tvari, SL br. L 260, 30.9.2008., str. 13.

¹¹ Europski sporazum o međunarodnom cestovnom prijevozu opasnih tvari sklopljen u Ženevi 30. rujna 1957. pod pokroviteljstvom Gospodarske komisije Ujedinjenih naroda za Europu (UNECE), kako je izmijenjen.

¹² 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.)

državi registracije prijevozne jedinice. Cilj je Direktive osigurati provedbu nasumičnog nadzora na reprezentativnom broju pošiljaka opasnih tvari koje se prevoze u cestovnom prometu, istodobno obuhvaćajući što je moguće veći dio cestovne mreže.

Nadzor se može provoditi i u prostorijama poduzeća, bilo kao preventivna mjera ili slijedom nadzora na cesti ako su ustanovljeni prekršaji koji ugrožavaju sigurnost prijevoza opasnih tvari. Međutim, u Direktivi 95/50/EZ ne postoje zahtjevi povezani s izvješćivanjem o takvom nadzoru.

2. IZVJEŠĆA DRŽAVA ČLANICA EU-A I NORVEŠKE

Prilikom izrade svojih izvješća države članice trebaju upotrebljavati kategorije rizika iz Priloga II. Direktivi 95/50/EZ i predstaviti izvješće u skladu s Prilogom III. toj Direktivi. Norveška je podnijela godišnja izvješća i zatražila je da te informacije budu uključene u izvješće Komisije Europskom parlamentu i Vijeću.

Većina država članica i Norveška pravodobno su podnijele svoja izvješća. Zabilježena su kašnjenja u podnošenju izvješća nekih država članica zbog administrativnih postupaka za prikupljanje, analiziranje i prijenos informacija Komisiji, osobito kada ti postupci obuhvaćaju različita javna tijela. Iako se situacija u 2015. privremeno poboljšala u usporedbi s prethodnim razdobljem, isti napredak nije zabilježen u sljedećim godinama te je Komisija ponovila svoj zahtjev državama članicama i pozvala ih da poboljšaju format i dosljednost podataka koji će se ubuduće dostavljati.

Komisija je zaprimila izvješća od svih država članica za cijelo razdoblje, no unatoč znatnim poboljšanjima nisu sve informacije zaprimljene u ispravnom formatu. Štoviše, neki su podatci nepotpuni ili su pogrešno uneseni, što je dovelo do nedostatnih i nebitnih rezultata u tablicama iz ovog izvješća, koji su označeni oznakom „#N/D” („nije dostupno”). Sažetak podataka koje su dostavile države članice naveden je u prilogima ovom izvješću.

Komisija je u prethodnim izvješćima uočila određene sustavne nedosljednosti u statističkim izvješćima država članica. S obzirom na to da je jedinstveno izvješćivanje država članica nužno za kvalitetu, usporedivost i pouzdanost podataka izvješća Komisije, Komisija je 2011. donijela preporuku¹³ želeći poboljšati kvalitetu tih izvješća.

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

Većina tih nedosljednosti, čiji je broj u opadanju, odnosi se na broj prekršaja prema kategoriji rizika¹⁴. U točki 1.4. priloga Preporuci Komisije naglašava se da je potrebno izvještavati samo o najtežim prekršajima, čak i kada se utvrdi više prekršaja. Stoga bi ukupan broj prekršaja prema kategoriji rizika trebao biti jednak broju prijevoznih jedinica koje nisu u skladu s odredbama.

Čini se da ovo načelo sve države članice još uvijek ne upotrebljavaju ispravno s obzirom na to da se i dalje izvješćuje o više prekršaja po prijevoznoj jedinici.

Još jedno važno pitanje obuhvaćeno preporukom jest pojam kazni izrečenih prilikom utvrđivanja prekršaja tijekom nadzora na cesti. Zbog razlika u pravnim i administrativnim propisima neke države članice nisu bile u mogućnosti pratiti ishode sudskih postupaka nakon

¹³ Preporuka Komisije od 21. 2. 2011. o izvješćivanju o nadzoru prijevoza opasnih tvari u cestovnom prometu, C (2011) 909 final

¹⁴ 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

nadzora prilikom kojih su otkriveni mogući prekršaji. Preporukom je predložen zajednički kompromis koji bi se mogao upotrebljavati u svim državama članicama, to jest bilježenje odluke koju je donio službenik za provedbu nakon nadzora na licu mjesta. Međutim, jedna država članica (Francuska) još nije u mogućnosti dostaviti takve podatke.

3. IZRAČUNAVANJE PODATAKA

Od država članica zahtijeva se dostavljanje, ako je moguće, procjene količine godišnjeg prijevoza opasnih tvari, izražene u tonama ili u tonskim kilometrima, koji se provodi na njihovu državnom području. Procjenu za 2017. dostavilo je 16 država članica i Norveška. Procjenu ukupne količine opasnih tvari za prethodne godine, 2015. i 2016., dostavilo je samo 14 država članica i Norveška.

Budući da nisu sve države članice mogle dostaviti te podatke, kako bi se omogućila objektivna usporedba između država članica, količina prijevoza opasnih tvari iz ovog izvješća temelji se na raspoloživim podacima iz baze podataka Eurostata¹⁵. Ti se podatci upotrebljavaju za procjenu učestalosti nadzora u odnosu na količinu prijevoza, iako se Direktivom ne zahtijeva obavljanje najmanjeg broja nadzora (u apsolutnom iznosu ili u %).

Međutim, 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 robe. Količina prijevoza opasnih tvari na Malti stoga se procjenjuje na temelju podataka koje je dostavilo malteško nadležno tijelo.

Statistike Eurostata predstavljene su u Prilogu IX. ovom izvješću.

4. RAZVOJ I REZULTATI NADZORA

U Prilogu I. prikazan je razvoj broja nadzora koje provode države članice, udio prijevoznih jedinica koje nisu u skladu s odredbama i udio prekršaja iz kategorije rizika I., tj. najozbiljnije kategorije prekršaja, u slučaju kojih neusklađenost s odgovarajućim odredbama ADR-a dovodi do visokog rizika od smrti, ozbiljnih tjelesnih ozljeda ili znatne štete po okoliš, zbog čega su potrebne trenutačne i odgovarajuće korektivne mjere kao što je isključivanje vozila iz prometa.

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

Količina prikupljenih podataka omogućuje detaljne i zbirne analize. Od glavnih pitanja koja iz njih proizlaze mogu se istaknuti sljedeća:

- postoji nerazmjer između prijavljenih podataka o broju pregledanih prijevoznih jedinica i broju prijevoznih jedinica koje nisu u skladu s ADR-om. Na primjer, Grčka je izvijestila da je 2015. provjerila samo 324 prijevozne jedinice, od kojih je samo za jednu zabilježen prekršaj iz kategorije rizika I. Činilo se da se situacija za 2016. poboljšala, sa 6290 nadzora i 39 prijavljenih neusklađenosti (tj. 0,62 % od ukupnog broja nadzora), ali za posljednju godinu izvještajnog razdoblja, 2017., broj neusklađenosti, ukupno 42, ostao je vrlo nizak u usporedbi s ukupnim brojem nadzora koji su se povećali na 20 870: to predstavlja stopu neusklađenosti od 0,20 %, koja je 8 puta niža od prosjeka EU-a. Za usporedbu, u Njemačkoj je 2015. zabilježeno 11 548 neusklađenosti na 45 961 provedenih

¹⁵ Tablica Eurostata „DS-073082”: Godišnji teretni cestovni promet opasnih tvari prema vrsti opasnih tvari i podijeljen prema aktivnosti.

nadzora, 2016. zabilježeno je 11 137 neusklađenosti na 41 290 provedenih nadzora, a 2017. zabilježeno je 10 429 neusklađenosti na 40 956 provedenih nadzora; tj. stopa neusklađenosti od približno 25 %;

- postoji nekoliko država članica (Danska, Estonija, Španjolska, Italija, Cipar, Latvija i Portugal) koje nisu izvjestile o isključivanju iz prometa tijekom trogodišnjeg razdoblja obuhvaćenog ovim izvješćem. To bi moglo biti zbog toga što u nekim zemljama provedbena tijela ne raspolažu ovlastima za isključivanje vozila iz prometa. U drugim slučajevima, (Grčka, Luksemburg i Slovačka) to se dogodilo samo jedanput tijekom referentnog razdoblja;
- nedostaje udio kategorije rizika I. za cijelo izvještajno razdoblje za Cipar, kao i za godine 2016. i 2017. za Litvu, unatoč činjenici da je ta zemlja izvjestila o isključivanju iz prometa za te posebne godine.

Pokazatelj udjela prekršaja iz kategorije rizika I. posebno je osjetljiv na ispravno izvješćivanje. Ako je zabilježeno više od jednog prekršaja po prijevoznoj jedinici, udio prekršaja iz kategorije rizika I. niži je od ispravne vrijednosti.

U 2015. neke su države članice izvjestile o manjem broju ukupnih prekršaja od broja prijevoznih jedinica za koje je utvrđeno da nisu u skladu s odredbama (npr. Belgija, Češka, Njemačka, Irska, Latvija, Mađarska, Nizozemska i Finska), dok su druge države članice izvjestile o većem broju ukupnih prekršaja od broja prijevoznih jedinica za koje je utvrđeno da nisu u skladu s odredbama (npr. Danska, Hrvatska i Slovačka). Ta je neravnoteža zadržana u 2016. i 2017. To su slučajevi u kojima su provedbena tijela izvjestila samo o tome da su prekršaji utvrđeni, no nisu dostavila daljnje informacije o prekršajima ili kaznama.

Raznolike informacije zaprimljene u pogledu ukupnih prekršaja, stalno nepostojanje prekršaja iz kategorije rizika I. u određenim državama članicama i nedosljednost između stopa usklađenosti na razini EU-a mogli bi biti posljedica nedovoljnog odgovarajućeg osposobljavanja provedbenih tijela. Komisija ovime želi potaknuti daljnju razmjenu informacija i najboljih praksi u tom području među državama članicama.

5. USPOREDBA PODATAKA

Na godišnjoj razini ukupan broj nadzora provedenih u EU-u i Norveškoj tijekom razdoblja obuhvaćenog ovim izvješćem nije bio stalan i kretao se u rasponu od 136 966 u 2015. (u usporedbi s 150 348 u 2014.) do 133 360 u 2016. i 144 056 u 2017. Može se primijetiti da se broj nadzora u 2015. smanjio za 10,68 % u usporedbi s 2014., a tendencija smanjenja zadržana je u 2016., dok se broj nadzora neznatno povećao u 2017. (iako ne doseže razine iz 2014.).

Nacionalni trendovi variraju jer je samo 6 država članica (Grčka, Luksemburg, Estonija, Slovenija, Irska i Švedska) povećalo broj nadzora tijekom razdoblja obuhvaćenog ovim izvješćem za više od 25 %, dok su Belgija, Danska, Hrvatska, Italija, Bugarska i Ujedinjena Kraljevina imale najveća smanjenja broja provedenih nadzora.

Kad je riječ o ukupnom broju nadzora u EU-u, najveći udio u 2015. imala je Njemačka (33,56 %), a slijede je Poljska (14,95 %) i Austrija (9,44 %). Isti poredak zabilježen je u 2016., s 30,96 % nadzora EU-a provedenih u Njemačkoj, 12,03 % u Poljskoj i 8,96 % u Austriji, dok je u 2017. najveći udio imala Njemačka (28,43 %), a slijede je Grčka (14,49 %) i Poljska (11,27 %). Naglašava se da je taj pokazatelj uglavnom povezan s veličinom države članice.

5.1. Učestalost nadzora

U Prilogu II. prikazan je pregled učestalosti nadzora na cesti u državama članicama za razdoblje 2015. – 2017. Učestalost se izračunava kao omjer broja nadzora po milijunu tonskih kilometara prevezenih opasnih tvari u svakoj državi članici.

U 2015. prosječna učestalost nadzora u EU-u bila je 1,70 nadzora po milijunu tonskih kilometara; u 2016. učestalost se smanjila na 1,65, što je godišnje smanjenje od 3 %, a u 2017. taj se broj povećao na 1,75. Najveća učestalost nadzora u 2015. zabilježena je u Austriji (13,94 po milijunu tonskih kilometara), Slovačkoj (9,04) i Mađarskoj (5,69), dok je u 2016. u tom poretku na prvom mjestu Austrija (11,38), zatim Slovačka (8,39) i Grčka (7,88), a u 2017. Grčka (14,38), zatim Austrija (10,71) i Slovačka (7,09.). Može se primijetiti da je u 2015. učestalost nadzora u Austriji bila 8,2 puta veća od prosjeka EU-a, a sličan je omjer postignut u Grčkoj u 2017.

5.2. Raščlamba nadzora prema mjestu podrijetla

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

Na taj pokazatelj ne utječu samo odluke provedbenih tijela nego i zemljopisni položaj države članice jer je, primjerice, na otocima manje međunarodnog provoza cestovnim putem. Konkretno, u ovom izvještajnom razdoblju Malta i Cipar nisu nadzirali prijevozne jedinice registrirane izvan EU-a.

Udio prijevoznih jedinica na kojima je nadzor proveden u državi registracije iznosio je oko 63 % u 2015., 62 % u 2016. i 65 % u 2017. Udio jedinica iz drugih država članica EU-a na kojima je proveden nadzor iznosio je 32 % u 2015. i 2016., a u 2017. smanjio se na 29 %, dok je udio nadzora provedenih na jedinicama registriranim izvan EU-a bio stabilan i kretao se u rasponu od 5 % do 6 %, ovisno o godini izvješćivanja.

5.3. Omjer neusklađenih prijevoznih jedinica

Udio nadziranih prijevoznih jedinica za koje je zabilježen barem jedan prekršaj prikazan je u Prilogu IV.

Udio neusklađenih jedinica u odnosu na ukupan broj nadzora bio je stalan u 2015. i 2016., tj. iznosio je 20 %, a u 2017. smanjio se na 17 %. Neke države članice (Bugarska, Grčka, Rumunjska i Slovačka) u sve su tri godine zabilježile manje od 5 % neusklađenosti, dok su druge prijavile 0 % prekršaja za jednu (Slovačka) ili dvije godine (Italija), a Cipar je prijavio 0 % prekršaja za cijelo razdoblje.

5.4. Raščlamba neusklađenih prijevoznih jedinica prema mjestu podrijetla

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

Kako je navedeno u prethodnoj točki 5.2., zemljopisni položaj države članice znatno utječe i na taj pokazatelj (npr. otok ili rubna država članica mogu prijaviti znatne razlike u prometu iz trećih zemalja).

5.5. Učestalost isključivanja prijevoznih jedinica iz prometa

U grafičkom prikazu u Prilogu VI. prikazan je udio vozila koji je isključen iz prometa unutar skupine vozila za koja je izvješteno počinjenje prekršaja. Isključivanje iz prometa odnosi se na postojanje prekršaja iz kategorije rizika I. i znači da je vozilo zaustavljeno dok se ne uskladi s ADR-om ili se teret prenese na drugo vozilo koje je u skladu s ADR-om.

Zabilježeno je malo razlika u odnosu na učestalost isključivanja iz prometa prijevoznih jedinica tijekom izvještajnog razdoblja: udio vozila koji je isključen iz prometa iznosio je 28 % u 2015., dok se u 2016. i 2017. smanjio na 27 %.

Na primjer, najveća učestalost isključivanja iz prometa u 2015. zabilježena je u Norveškoj (67 %), Nizozemskoj (54 %), Njemačkoj (46 %) i Litvi (36 %). Danska, Estonija, Španjolska, Italija, Cipar, Latvija i Portugal nisu izvijestile o isključivanju iz prometa u razdoblju od 2015. do 2017., dok je Slovačka počela izvješćivati o isključivanju iz prometa od 2016.

5.6. Raščlamba prema kategorijama rizika

U grafičkim prikazima u Prilogu VII. prikazana je raspodjela ozbiljnosti prekršaja. Trebalo bi prijaviti samo najveću kategoriju rizika otkrivenu tijekom nadzora.

Većina država članica izvijestila je barem o jednoj kategoriji prekršaja po nadziranoj prijevoznoj jedinici. Međutim, Cipar nije izvijestio o prekršajima iz bilo koje kategorije rizika za cijelo izvještajno razdoblje 2015. – 2017., dok Litva nije izvijestila o prekršajima iz bilo koje kategorije rizika u 2016. i 2017.

U nadzorima provedenima u EU-u u 2015. godini 40 % otkrivenih prekršaja svrstano je u kategoriju rizika I. (visok stupanj rizika od smrti, ozbiljnih tjelesnih ozljeda ili znatne štete po okoliš, za koje je potrebno poduzimanje hitnih i odgovarajućih korektivnih mjera kao što je isključivanje vozila iz prometa), 37 % u kategoriju rizika II. (prekršaji koji stvaraju rizik od tjelesnih ozljeda ili štete po okoliš za koje se, međutim, mogu poduzeti odgovarajuće korektivne mjere na lokaciji nadzora, ako je to moguće i primjereno, ili najkasnije po okončanju kretanja trenutačnog prijevoza), a preostalih 23 % u kategoriju rizika III. (prekršaji koji kao posljedicu imaju nisku razinu rizika od tjelesnih ozljeda ili štete po okoliš za koje se odgovarajuće korektivne mjere ne moraju poduzimati na cesti).

5.7. Vrste kazni

U grafičkim prikazima u Prilogu VIII. prikazana je raspodjela kazni po državama članicama.

Prije objave preporuke Komisije iz točke 2. ovog izvješća postojale su ključne poteškoće u prikupljanju tih informacija. Nakon donošenja preporuke situacija se znatno poboljšala i u razdoblju 2015. – 2017. samo Francuska nije izvijestila o statistikama o kaznama.

Na primjer, tijekom nadzora provedenih u EU-u 2015. izdano je 3 216 upozorenja; u 14 446 slučajeva izrečene su novčane kazne, a 2 777 slučajeva rezultiralo je ostalim kaznama, uključujući kaznene i administrativne sudske postupke. Drugim riječima, na razini EU-a, izraženi u postocima, otkriveni prekršaji doveli su do kazni u 71 % slučajeva, do upozorenja u 17 % slučajeva i drugih kazni u 13 % slučajeva (iako s velikim razlikama među državama članicama).

6. ZAKLJUČCI

Direktiva 95/50/EZ prenesena je u nacionalna zakonodavstva svih država članica od 1. siječnja 1997. Pojediniosti o odredbama o izvješćivanju izmijenjeni su 2004. te su se one počele primjenjivati 14. prosinca 2005. Nakon određenih sustavnih nedosljednosti u izvješćivanju Komisija je 2011. objavila preporuku o tom pitanju.

Najnovija izvješća jasno pokazuju umjereno smanjenje broja nadzora od 2014. U usporedbi s referentnim razdobljem prethodnog izvješća (2012. – 2014.) može se vidjeti da se broj prijavljenih nadzora u 2015. smanjio na ukupni broj od 136 966 nadzora u EU-u. U 2016. može se primijetiti daljnje smanjenje ukupnog broja nadzora u EU-u na 133 360, dok je

neznatno ponovno povećanje zabilježeno za 2017., tj. 144 056 nadzora. Međutim, to povećanje i dalje zaostaje za brojevima prijavljenima za 2014., tijekom koje je provedeno 150 348 nadzora, te je taj broj znatno manji u usporedbi s 2006., tijekom koje je provedeno 244 710 nadzora, ili u usporedbi s 2007., tijekom koje je provedeno 285 466 nadzora¹⁶ (tj. prve referentne godine za koje su dostupni podatci za skupinu zemalja EU 27).

Tijekom referentnog razdoblja sadašnjeg izvješća broj prekršaja ostao je relativno stabilan: u 2015. pri jednom od svakih pet nadzora potvrdilo se ili sumnjalo na prekršaj u prijevozu opasnih tvari, dok je u 2017. to zabilježeno pri svakih 5,8 nadzora. Kada se gledaju brojke, to je 79 103 prekršaja na ukupno 417 343 nadzora na cesti provedenih u EU-u i Norveškoj tijekom razdoblja od tri godine koje je obuhvaćeno ovim izvješćem.

Kada su prekršaji otkriveni, u 40 % slučajeva bila je riječ o najozbiljnijim prekršajima. Stoga je u 2015. iz prometa isključeno 7 442 vozila, u 2016. godini 7 282 vozila i u 2017. godini 6 706 vozila.

Potrebno je napomenuti da je visoki broj kršenja koji su prijavile države članice možda posljedica njihovih ciljanih politika nadzora usmjerenih na utvrđivanje i kažnjavanje najgorih prijevoznika radi ostvarivanja najveće moguće učinkovitosti u odnosu na nedostatna raspoloživa sredstva. Iz toga proizlazi da predstavljeni statistički podatci možda nisu u cijelosti reprezentativni za tržište prijevoza opasnih tvari u EU-u, koje bi u praksi moglo biti sigurnije nego što se to može zaključiti iz prijavljenih podataka.

Ukratko, u skladu sa zahtjevima iz Direktive 95/50/EZ, sve države članice provode nadzor nad vozilima koja prevoze opasne tvari u cestovnom prometu i općenito precizno izvješćuju o tom nadzoru. Ipak, postoje određene nedosljednosti i Komisija nastavlja ulagati napore kako bi osigurala poštovanje zahtjeva o izvješćivanju iz Direktive 95/50/EZ i postupno poboljšavanje usklađenosti iz godine u godinu.

S obzirom na dostavljene podatke i njihove analize iznesene u ovom izvješću, može se primijetiti opći trend smanjenja broja godišnjih nadzora koje provode države članice, kao i stalni problem u načinu izvješćivanja.

Budući da je u interesu država članica da otkriju i spriječe opasnosti koje mogu nastati u prijevozu tih tvari, Komisija želi potaknuti više ulaganja u tom području, osobito kako bi se poboljšalo osposobljavanje provedbenih tijela te razmjena stručnog znanja i najboljih praksi.

¹⁶ COM(2010) 364 final, stranica 10.