



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 26.2.2020
COM(2020) 69 final

**ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ**

**ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΑΠΟ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 95/50/ΕΚ ΤΟΥ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΚΑΘΙΕΡΩΣΗ ΕΝΙΑΙΩΝ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΩΝ ΣΤΟΝ
ΤΟΜΕΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ
ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ**

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ
ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΑΠΟ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 95/50/ΕΚ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ
ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΚΑΘΙΕΡΩΣΗ ΕΝΙΑΙΩΝ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΩΝ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΤΩΝ
ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

1.	Εισαγωγή.....	2
2.	Εκθέσεις των κρατών μελών της ΕΕ και της Νορβηγίας.....	3
3.	Υπολογισμός των δεδομένων.....	4
4.	Εξέλιξη των ελέγχων και των αποτελεσμάτων τους.....	4
5.	Σύγκριση των δεδομένων.....	5
5.1.	Συχνότητα των ελέγχων	6
5.2.	Ανάλυση των ελέγχων ανά τόπο προέλευσης.....	6
5.3.	Ποσοστό μη σύννομων μονάδων μεταφοράς	6
5.4.	Ανάλυση των μη σύννομων μονάδων μεταφοράς ανά τόπο προέλευσης	6
5.5.	Συχνότητα ακινητοποίησης μονάδων μεταφοράς.....	7
5.6.	Ανάλυση ανά κατηγορία κινδύνου	7
5.7.	Είδη κυρώσεων	7
6.	Συμπεράσματα	7

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η οδηγία 95/50/EK του Συμβουλίου σχετικά με την καθιέρωση ενιαίων διαδικασιών στον τομέα του ελέγχου των οδικών μεταφορών επικίνδυνων εμπορευμάτων εκδόθηκε στις 6 Οκτωβρίου 1995. Ορίζει ότι τα κράτη μέλη πρέπει να εξασφαλίζουν ότι ένα αντιπροσωπευτικό ποσοστό των οδικών μεταφορών επικίνδυνων εμπορευμάτων υπόκειται σε ειδικούς ελέγχους και ότι οι συνθήκες ασφαλείας τους είναι σύμφωνες με τους σχετικούς νόμους. Για τη διενέργεια των ελέγχων που προβλέπονται στην οδηγία, τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν τον κατάλογο ελέγχου που ορίζεται στο παράρτημα I της οδηγίας και παραπέμπουν στην κατηγοριοποίηση κινδύνου των παραβάσεων που έχουν ενδεχομένως διαπιστωθεί όπως ορίζονται στο παράρτημα II αυτής.

Η οδηγία 95/50/EK προβλέπει ότι για κάθε ημερολογιακό έτος, και το αργότερο δώδεκα μήνες μετά την παρέλευση αυτού, κάθε κράτος μέλος υποβάλλει στην Επιτροπή έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας¹. Η οδηγία προβλέπει επίσης ότι τουλάχιστον ανά τριετία, η Επιτροπή διαβιβάζει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας από τα κράτη μέλη².

Η έκθεση της Επιτροπής βασίζεται στις ετήσιες εκθέσεις που παραλαμβάνει από τα κράτη μέλη. Η παρούσα είναι η έβδομη έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 95/50/EK του Συμβουλίου στα κράτη μέλη και καλύπτει τα έτη 2015-2017. Η πρώτη έκθεση³ κάλυπτε τα έτη 1997-1998, η δεύτερη⁴ τα έτη 1999-2002, η τρίτη⁵ τα έτη 2003-2005, η τέταρτη⁶ τα έτη 2006-2007, η πέμπτη⁷ τα έτη 2008-2011 και η έκτη⁸ τα έτη 2012-2014.

Έως τις 30 Ιουνίου 2009, οι όροι για την ασφαλή οδική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων καθορίζονταν στην οδηγία 94/55/EK του Συμβουλίου⁹, όπως τροποποιήθηκε. Από την 1η Ιουλίου 2009 αυτή καταργήθηκε και αντικαταστάθηκε από την οδηγία 2008/68/EK¹⁰, όπως τροποποιήθηκε.

Η οδηγία 2008/68/EK διατηρεί την προσέγγιση που ακολουθεί η οδηγία 94/55/EK όσον αφορά την εφαρμογή πανομοιότυπων τεχνικών και διοικητικών διατάξεων με εκείνες που προσαρτώνται στην *Ευρωπαϊκή συμφωνία για τις διεθνείς οδικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων — ADR*¹¹, καθιστώντας τις υποχρεωτικές για όλες τις εθνικές και διεθνείς μεταφορές εντός της ΕΕ. Δεδομένου ότι η συμφωνία ADR δεν περιέχει ειδικές διατάξεις για την εφαρμογή της, αυτές έχουν οριστεί στην οδηγία 95/50/EK.

Στην εν λόγω οδηγία περιλαμβάνεται εναρμονισμένος κατάλογος ελέγχου τον οποίο πρέπει να χρησιμοποιούν τα κράτη μέλη για τους εν λόγω ελέγχους, καθώς και κατευθυντήριες γραμμές για τους κωδικούς ταξινόμησης των παραβάσεων. Το 2004 τα παραρτήματα της οδηγίας τροποποιήθηκαν¹², και το σύστημα των κωδικών παραβάσεων μεταβλήθηκε και από το 2005 περιλαμβάνει τρεις κατηγορίες κινδύνου.

¹ Άρθρο 9 παράγραφος 1.

² Άρθρο 9 παράγραφος 2.

³ COM(2000) 517 τελικό της 6.9.2000.

⁴ COM(2005) 430 τελικό της 15.9.2005.

⁵ COM(2007) 795 τελικό της 13.12.2007.

⁶ COM(2010) 364 τελικό της 7.7.2010.

⁷ COM(2013) 815 final της 25.11.2013.

⁸ COM(2017) 112 final της 6.3.2017.

⁹ Οδηγία 94/55/EK του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 1994, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τις οδικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων, ΕΕ L 319 της 12.12.1994, σ. 7.

¹⁰ Οδηγία 2008/68/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με τις εσωτερικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων, ΕΕ L 260 της 30.9.2008, σ. 13.

¹¹ Ευρωπαϊκή Συμφωνία για τις διεθνείς οδικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων που συνήφθη στη Γενεύη στις 30 Σεπτεμβρίου 1957, όπως έχει τροποποιηθεί, υπό την αιγίδα της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη των Ηνωμένων Εθνών (UNECE).

¹² Οδηγία 2004/112/EK της Επιτροπής, της 13ης Δεκεμβρίου 2004, για προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 95/50/EK του Συμβουλίου (ΕΕ L 367 της 14.12.2004, σ. 23).

Αυτοί οι ομοιόμορφοι έλεγχοι αφορούν όλες τις οδικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων στο έδαφος κράτους μέλους ή των επικίνδυνων εμπορευμάτων που εισέρχονται σε κράτος μέλος από τρίτες χώρες, ανεξαρτήτως της χώρας ταξινόμησης της μονάδας μεταφοράς. Σκοπός της οδηγίας είναι να εξασφαλισθεί αντιπροσωπευτικό ποσοστό δειγματοληπτικών ελέγχων των οδικών μεταφορών επικίνδυνων εμπορευμάτων και, παράλληλα, να καλυφθεί εκτεταμένο τμήμα του οδικού δικτύου.

Προληπτικά ή εφόσον παρατηρηθούν παραβάσεις καθ' οδόν εξαιτίας των οποίων διακυβεύεται η οδική ασφάλεια, είναι δυνατόν να διενεργούνται έλεγχοι και στις εγκαταστάσεις των επιχειρήσεων. Ωστόσο, στην οδηγία 95/50/EK δεν προβλέπεται απαίτηση αναφοράς των εν λόγω ελέγχων.

2. ΕΚΘΕΣΕΙΣ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΤΗΣ ΕΕ ΚΑΙ ΤΗΣ ΝΟΡΒΗΓΙΑΣ

Κατά τη σύνταξη των εκθέσεων τους, τα κράτη μέλη καλούνται να χρησιμοποιούν τις κατηγορίες κινδύνου που αναφέρονται στο παράρτημα II της οδηγίας 95/50/EK και να υποβάλουν την έκθεση σύμφωνα με το παράρτημα III της οδηγίας. Η Νορβηγία υπέβαλε τις ετήσιες εκθέσεις της και έχει ζητήσει να περιληφθούν στην έκθεση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.

Τα περισσότερα κράτη μέλη και η Νορβηγία υπέβαλαν τις εκθέσεις τους εγκαίρως. Ορισμένες εθνικές εκθέσεις καθυστέρησαν λόγω των διοικητικών διαδικασιών συλλογής, επεξεργασίας και διαβίβασης των πληροφοριών στην Επιτροπή, ιδίως όταν στις εν λόγω διαδικασίες εμπλέκονται διάφορες δημόσιες αρχές. Αν και η κατάσταση βελτιώθηκε προσωρινά το 2015 σε σύγκριση με το παρελθόν, δεν παρατηρήθηκε το ίδιο για τα επόμενα έτη, με αποτέλεσμα η Επιτροπή να υποχρεωθεί να επαναλάβει το αίτημά της στα κράτη μέλη και να τα καλέσει να βελτιώσουν τη μορφή και τη συνοχή των δεδομένων που θα διαβιβάζουν στο μέλλον.

Η Επιτροπή παρέλαβε εκθέσεις από όλα τα κράτη μέλη για τη συνολική περίοδο αλλά, παρά τις σημαντικές βελτιώσεις, οι πληροφορίες που παρέλαβε δεν είχαν όλες τη σωστή μορφή. Επιπλέον, ορισμένες εκθέσεις ήταν ελλιπείς ή είχαν συμπληρωθεί εσφαλμένα, με αποτέλεσμα να υπάρχουν στους πίνακες της παρούσας έκθεσης κενά και μη σχετιζόμενα αποτελέσματα, με την ένδειξη «# μ.δ.» («μη διαθέσιμο»). Η σύνοψη των εισηγήσεων των κρατών μελών περιλαμβάνεται στα παραρτήματα της παρούσας έκθεσης.

Στις προηγούμενες εκθέσεις της Επιτροπής επισημάνθηκαν ορισμένες συστηματικές ασυνέπειες στις στατιστικές εκθέσεις των κρατών μελών. Επειδή η ομοιομορφία των εκθέσεων των κρατών μελών είναι καθοριστικής σημασίας για την ποιότητα, τη συγκρισιμότητα και την αξιοπιστία των εκθέσεων της Επιτροπής, η Επιτροπή εξέδωσε το 2011 σύσταση¹³ με στόχο την βελτίωση της ποιότητας των εν λόγω εκθέσεων.

Μετά τη δημοσίευση της σύστασης οι εκθέσεις βελτιώθηκαν σημαντικά και παρατηρήθηκαν μόνο μερικές περιστασιακές και δευτερεύουσες ασυνέπειες.

Οι περισσότερες από τις εν λόγω ασυνέπειες, οι οποίες έχουν φθίνουσα πορεία, σχετίζονται με τον αριθμό των παραβάσεων ανάλογα με την κατηγορία κινδύνου¹⁴. Στην παράγραφο 1.4 του παραρτήματος της σύστασης της Επιτροπής υπογραμμίζεται ότι πρέπει να αναφέρονται μόνο οι σοβαρότερες παραβάσεις ακόμη κι όταν διαπιστώνονται πολλές παραβάσεις. Συνεπώς, ο συνολικός αριθμός παραβάσεων ανά κατηγορία κινδύνου θα πρέπει να είναι ίσος με τον αριθμό των μονάδων μεταφοράς που δεν πληρούν τις διατάξεις.

Φαίνεται ότι η εν λόγω αρχή δεν εφαρμόζεται ακόμη σωστά σε όλα τα κράτη μέλη, αφού εξακολουθούν να αναφέρονται αρκετές παραβάσεις ανά μονάδα μεταφοράς.

¹³ Σύσταση της Επιτροπής, της 21.2.2011, με αντικείμενο τη σύνταξη εκθέσεων για τους ελέγχους σχετικά με τις οδικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων, E(2011) 909 τελικό.

¹⁴ Ο ορισμός των κατηγοριών κινδύνου και οι κατευθυντήριες οδηγίες για τις παραβάσεις στις εν λόγω κατηγορίες περιλαμβάνονται στο παράρτημα II της οδηγίας 95/50/EK, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 2004/112/EK.

Ένα άλλο σημαντικό ζήτημα που πραγματευόταν η σύσταση ήταν η έννοια των κυρώσεων που επιβάλλονται όταν διαπιστώνεται παράβαση σε καθ' οδόν έλεγχο. Λόγω των διαφορών σε επίπεδο νομικών και διοικητικών ρυθμίσεων ορισμένα κράτη μέλη δεν ήταν σε θέση να παρακολουθήσουν το αποτέλεσμα της δικαστικής διαδικασίας σε συνέχεια των ελέγχων με τους οποίους επιβεβαιώθηκαν υποψίες για παραβάσεις. Η σύσταση πρότεινε κοινό συμβιβασμό που θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί σε όλα τα κράτη μέλη, δηλαδή καταγραφή της απόφασης του οργάνου δημόσιας τάξης μετά τον επιτόπιο έλεγχο. Ωστόσο, ένα κράτος μέλος (Γαλλία) δεν είναι ακόμη σε θέση να αναφέρει τέτοια δεδομένα.

3. ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

Τα κράτη μέλη καλούνται να εκτιμήσουν στην έκθεσή τους, εφόσον είναι δυνατό, τις ετήσιες μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων στο έδαφος τους σε τόνους ή σε τονοχιλιόμετρα. Για το 2017, παρείχαν εκτίμηση 16 κράτη μέλη και η Νορβηγία. Για τα προηγούμενα έτη, 2015 και 2016, μόνο 14 κράτη μέλη και η Νορβηγία παρείχαν εκτίμηση της συνολικής ποσότητας επικίνδυνων εμπορευμάτων.

Δεδομένου ότι δεν ήταν όλα τα κράτη μέλη σε θέση να παράσχουν τα εν λόγω δεδομένα, προκειμένου να καταστεί δυνατή η αντικειμενική σύγκριση μεταξύ των κρατών μελών, ο όγκος των μεταφορών επικίνδυνων εμπορευμάτων που αναφέρεται στην παρούσα έκθεση βασίζεται στις πληροφορίες που είναι διαθέσιμες στη βάση δεδομένων της Eurostat¹⁵. Οι πληροφορίες αυτές χρησιμοποιούνται για την εκτίμηση της συχνότητας των ελέγχων που αφορούν τον όγκο των μεταφορών, παρόλο που η οδηγία δεν απαιτεί τη διενέργεια ελάχιστου αριθμού ελέγχων (είτε σε απόλυτες τιμές είτε σε ποσοστό %).

Ωστόσο, η Eurostat δεν διαθέτει στατιστικά δεδομένα για τη Μάλτα, καθώς στην εν λόγω χώρα έχει χορηγηθεί παρέκκλιση από την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 70/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Ιανουαρίου 2012, σχετικά με τις στατιστικές καταγραφές των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων. Ο όγκος των μεταφορών επικίνδυνων εμπορευμάτων στη Μάλτα εκτιμάται με βάση τα δεδομένα που παρέχει η αρμόδια αρχή της Μάλτας.

Τα στατιστικά δεδομένα που ελήφθησαν από την Eurostat παρατίθενται στο παράρτημα ΙΧ της παρούσας έκθεσης.

4. ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΕΛΕΓΧΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΤΟΥΣ

Στο παράρτημα Ι παρουσιάζεται η εξέλιξη του αριθμού των ελέγχων που διενεργούνται από τα κράτη μέλη, το ποσοστό των μονάδων μεταφοράς που δεν συμμορφώνονται με τις διατάξεις και το ποσοστό των παραβάσεων της κατηγορίας κινδύνου Ι, ήτοι της σοβαρότερης κατηγορίας παραβάσεων, στην οποία προβλέπεται ότι η μη συμμόρφωση με τις σχετικές διατάξεις ADR δημιουργεί υψηλό κίνδυνο θανάτου, σοβαρού ατομικού τραυματισμού ή σημαντικής ζημίας στο περιβάλλον, και ως εκ τούτου απαιτείται η άμεση λήψη κατάλληλων διορθωτικών μέτρων, όπως η ακινητοποίηση του οχήματος.

Στο τέλος του πίνακα αναφέρονται οι μέσοι όροι για την Ευρωπαϊκή Ένωση και τα στατιστικά δεδομένα της Νορβηγίας.

Ο όγκος των δεδομένων που συλλέγονται καθιστά δυνατή τη διενέργεια τόσο λεπτομερών όσο και συγκεντρωτικών αναλύσεων. Ανάμεσα στις σημαντικότερες εκτιμήσεις που προκύπτουν από αυτές, μπορούν να επισημανθούν οι εξής:

- υπάρχει κάποια ανισορροπία μεταξύ των αναφερόμενων δεδομένων για τον αριθμό των μονάδων μεταφοράς που ελέγχθηκαν και τον αριθμό των μονάδων μεταφοράς που πληρούσαν την ADR. Για παράδειγμα, η Ελλάδα δήλωσε ότι έλεγξε 324 μονάδες μεταφοράς το 2015, από τις οποίες μόνο μία καταγράφηκε ως παράβαση κατηγορίας Ι. Η κατάσταση φάνηκε να βελτιώνεται το 2016, έτος κατά το οποίο αναφέρθηκαν 6 290 έλεγχοι και 39 περιπτώσεις μη συμμόρφωσης (δηλαδή

¹⁵ Πίνακας της Eurostat «DS-073082»: Ετήσιες οδικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων, ανά είδος επικίνδυνων εμπορευμάτων και ανά δραστηριότητα.

ποσοστό 0,62 % του συνολικού αριθμού των ελέγχων), ενώ το 2017, το τελευταίο έτος της περιόδου υποβολής στοιχείων, οι περιπτώσεις μη συμμόρφωσης, των οποίων ο αριθμός ανήλθε σε 42, παρέμεινε πολύ χαμηλός σε σύγκριση με τον συνολικό αριθμό των ελέγχων, οι οποίοι αυξήθηκαν σε 20 870: αυτό συνεπάγεται ποσοστό μη συμμόρφωσης ύψους 0,20 %, δηλαδή 8 φορές χαμηλότερο από τον μέσο όρο της ΕΕ. Συγκριτικά, για τη Γερμανία, τα εν λόγω αριθμητικά στοιχεία αντιστοιχούσαν σε 11 548 περιπτώσεις μη συμμόρφωσης από 45 961 ελέγχους το 2015, σε 11 137 από 41 290 το 2016 και σε 10 429 από 40 956 το 2017· ήτοι ποσοστό μη συμμόρφωσης περίπου 25 %.

- αρκετά κράτη μέλη (Δανία, Εσθονία, Ισπανία, Ιταλία, Κύπρος, Λετονία και Πορτογαλία) δεν ανέφεραν καμία ακινητοποίηση κατά τη διάρκεια της τριετούς περιόδου που καλύπτεται από την παρούσα έκθεση. Αυτό θα μπορούσε να οφείλεται στο γεγονός ότι, σε ορισμένες χώρες, οι αρχές επιβολής του νόμου δεν έχουν εξουσιοδότηση για την ακινητοποίηση οχημάτων. Σε άλλες περιπτώσεις (Ελλάδα, Λουξεμβούργο και Σλοβακία), αυτό συνέβη μόνο μία φορά κατά την περίοδο αναφοράς·
- το ποσοστό παραβάσεων κατηγορίας κινδύνου Ι για τη συνολική περίοδο αναφοράς ελλείπει για την Κύπρο, καθώς και για το 2016 και το 2017 για τη Λιθουανία, παρά το γεγονός ότι η τελευταία καταγράφει περιπτώσεις ακινητοποίησης για τα συγκεκριμένα έτη.

Ο δείκτης του ποσοστού των παραβάσεων κατηγορίας κινδύνου Ι είναι ιδιαίτερα σημαντικός για τη σωστή υποβολή των στοιχείων. Στις περιπτώσεις που αναφέρθηκαν περισσότερες από μία παραβάσεις ανά μονάδα μεταφοράς, το ποσοστό των παραβάσεων της κατηγορίας Ι τείνει να είναι χαμηλότερο από την ορθή τιμή.

Το 2015 ορισμένα κράτη μέλη ανέφεραν λιγότερες συνολικά παραβάσεις από τον αριθμό των μονάδων μεταφοράς για τις οποίες διαπιστώθηκε μη συμμόρφωση με τις διατάξεις (π.χ. το Βέλγιο, η Τσεχική Δημοκρατία, η Γερμανία, η Ιρλανδία, η Λετονία, η Ουγγαρία, οι Κάτω Χώρες και η Φινλανδία), ενώ άλλα κράτη μέλη ανέφεραν περισσότερες συνολικά παραβάσεις από τον αριθμό των μονάδων μεταφοράς για τις οποίες διαπιστώθηκε μη συμμόρφωση με τις διατάξεις (π.χ. Δανία, Κροατία και Σλοβακία). Η ανισορροπία αυτή διατηρήθηκε το 2016 και το 2017. Υπάρχουν περιπτώσεις στις οποίες οι αρχές επιβολής του νόμου ανέφεραν μόνον ότι διαπιστώθηκαν παραβάσεις, χωρίς όμως να παρέχουν καμία περαιτέρω πληροφορία για τις παραβάσεις ή τις κυρώσεις που επιβλήθηκαν.

Οι ανάμεικτες πληροφορίες που ελήφθησαν σχετικά με τις συνολικές παραβάσεις, η διαρκής απουσία παραβάσεων κατηγορίας κινδύνου Ι σε ορισμένα κράτη μέλη και η έλλειψη συνοχής μεταξύ του ποσοστού μη συμμόρφωσης σε επίπεδο ΕΕ πιθανώς οφείλονται στην έλλειψη κατάλληλης κατάρτισης των αρχών επιβολής του νόμου. Με την παρούσα έκθεση, η Επιτροπή επιθυμεί να ενθαρρύνει την περαιτέρω ανταλλαγή πληροφοριών και βέλτιστων πρακτικών στον τομέα αυτό μεταξύ των κρατών μελών.

5. ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

Ο συνολικός αριθμός των ελέγχων που διενεργήθηκαν στην ΕΕ και τη Νορβηγία κατά τη διάρκεια της περιόδου που καλύπτει η παρούσα έκθεση δεν ήταν σταθερός σε ετήσια βάση, κυμαινόμενος από 136 966 το 2015 (σε σύγκριση με 150 348 το 2014) σε 133 360 το 2016 και 144 056 το 2017. Επισημαίνεται ότι ο αριθμός των ελέγχων μειώθηκε το 2015 κατά 10,68 % σε σύγκριση με το 2014, τάση μείωσης που διατηρήθηκε το 2016, ενώ παρατηρήθηκε ελαφρά αύξηση του αριθμού των ελέγχων κατά το έτος 2017 (χωρίς ωστόσο να φτάνει τα επίπεδα του 2014).

Οι τάσεις ανά χώρα ποικίλλουν, καθώς μόνο σε 6 κράτη μέλη (Ελλάδα, Λουξεμβούργο, Εσθονία, Σλοβενία, Ιρλανδία και Σουηδία) ο αριθμός των ελέγχων αυξήθηκε κατά τη διάρκεια της περιόδου που καλύπτεται από την παρούσα έκθεση σε ποσοστό άνω του 25 %, ενώ στο Βέλγιο, τη Δανία, την Κροατία, την Ιταλία, τη Βουλγαρία και το Ηνωμένο Βασίλειο ο αριθμός ελέγχων που διενεργήθηκαν παρουσίασε την υψηλότερη μείωση.

Όσον αφορά τον απόλυτο αριθμό ελέγχων στην ΕΕ, το ποσοστό της Γερμανίας ήταν το υψηλότερο το 2015 (33,56 %), ακολουθούμενο από αυτό της Πολωνίας (14,95 %) και της Αυστρίας (9,44 %). Η ίδια κατάταξη παρατηρήθηκε το 2016 με το 30,96 % των ελέγχων της ΕΕ να διενεργείται από τη Γερμανία, το 12,03 % από την Πολωνία και το 8,96 % από την Αυστρία, ενώ το 2017 η Γερμανία είχε το υψηλότερο ποσοστό (28,43 %), με την Ελλάδα (14,49 %) και την Πολωνία (11,27 %) να έπονται. Πρέπει να υπογραμμιστεί ότι ο δείκτης αυτός σχετίζεται σε μεγάλο βαθμό με το μέγεθος του κράτους μέλους.

5.1. Συχνότητα των ελέγχων

Στο παράρτημα II παρουσιάζεται επισκόπηση της συχνότητας των καθ' οδόν ελέγχων στα κράτη μέλη κατά την περίοδο 2015-2017. Η συχνότητα υπολογίζεται ως ο λόγος του αριθμού των ελέγχων ανά εκατομμύριο τονοχιλιόμετρα επικίνδυνων εμπορευμάτων που μεταφέρονται σε κάθε κράτος μέλος.

Το 2015 ο μέσος όρος στην ΕΕ ήταν 1,70 έλεγχοι ανά εκατομμύριο τονοχιλιόμετρα· το 2016 μειώθηκε σε 1,65, αριθμός που συνεπάγεται ετήσια μείωση 3 %, ενώ το 2017 ανήλθε σε 1,75. Η μεγαλύτερη συχνότητα ελέγχων το 2015 καταγράφηκε στην Αυστρία (13,94 ανά εκατομμύριο τονοχιλιόμετρα), τη Σλοβακία (9,04) και την Ουγγαρία (5,69), ενώ το 2016 στις πρώτες θέσεις της κατάταξης βρέθηκαν η Αυστρία (11,38), η Σλοβακία (8,39) και η Ελλάδα (7,88), και στις οποίες το 2017 τελικά βρέθηκαν η Ελλάδα (14,38), η Αυστρία (10,71) και η Σλοβακία (7,09). Παρατηρείται ότι το 2015 η συχνότητα των ελέγχων στην Αυστρία ήταν 8,2 φορές υψηλότερη από το μέσο όρο της ΕΕ και ότι παρόμοια αναλογία επιτεύχθηκε από την Ελλάδα το 2017.

5.2. Ανάλυση των ελέγχων ανά τόπο προέλευσης

Στο παράρτημα III της παρούσας έκθεσης παρουσιάζεται ανασκόπηση των ελέγχων ανά τόπο προέλευσης των μονάδων μεταφοράς.

Ο δείκτης αυτός επηρεάζεται όχι μόνον από τις αποφάσεις των αρχών επιβολής του νόμου αλλά και από τη γεωμορφολογία του κράτους μέλους· για παράδειγμα στα νησιά πραγματοποιούνται λιγότερες διεθνείς οδικές μεταφορές. Συγκεκριμένα, κατά την παρούσα περίοδο αναφοράς, η Μάλτα και η Κύπρος δεν πραγματοποίησαν ελέγχους μονάδων μεταφοράς καταχωρισμένων εκτός της ΕΕ.

Το ποσοστό των μονάδων μεταφοράς που ήταν καταχωρισμένες στη χώρα ελέγχου ήταν 63 % το 2015, 62 % το 2016 και 65 % το 2017. Το ποσοστό των μονάδων που ελέγχθηκαν και προέρχονταν από άλλες χώρες της ΕΕ αντιστοιχούσε σε 32 % το 2015 και το 2016 και μειώθηκε σε 29 % το 2017, ενώ το ποσοστό των ελέγχων που αφορούν τις μονάδες που είναι καταχωρισμένες εκτός της ΕΕ παρέμεινε σταθερό, παρουσιάζοντας διακυμάνσεις μεταξύ 5 % και 6 %, ανάλογα με το έτος αναφοράς.

5.3. Ποσοστό μη σύννομων μονάδων μεταφοράς

Το ποσοστό των μονάδων μεταφοράς που ελέγχθηκαν και στις οποίες διαπιστώθηκε μία τουλάχιστον παράβαση, παρουσιάζεται στο παράρτημα IV.

Το ποσοστό των μη σύννομων μονάδων σε σχέση με τον συνολικό αριθμό των ελέγχων ήταν σταθερό στο 20 % το 2015 και το 2016, και μειώθηκε το 2017 σε 17 %. Ορισμένα κράτη μέλη (Βουλγαρία, Ελλάδα, Ρουμανία και Σλοβακία) ανέφεραν ποσοστό περιπτώσεων μη συμμόρφωσης χαμηλότερο από 5 % κάθε χρόνο, ενώ άλλα παρουσίασαν ποσοστό παραβάσεων 0 % για ένα (Σλοβακία) ή δύο έτη (Ιταλία) και η Κύπρος ανέφερε ποσοστό παραβάσεων 0 % για τη συνολική περίοδο.

5.4. Ανάλυση των μη σύννομων μονάδων μεταφοράς ανά τόπο προέλευσης

Στα γραφήματα του παραρτήματος V παρουσιάζεται η κατανομή των μη σύννομων μονάδων μεταφοράς, ανάλογα με τον τόπο προέλευσης της μονάδας μεταφοράς.

Όπως επισημάνθηκε στην παράγραφο 5.2 ανωτέρω, η γεωμορφολογία του κράτους μέλους επηρεάζει σημαντικά αυτόν τον δείκτη (π.χ. ένα νησί ή ένα περιφερειακό κράτος μέλος μπορεί να παρουσιάσει σημαντικές διακυμάνσεις όσον αφορά την κυκλοφορία σε σχέση με τρίτες χώρες).

5.5. Συχνότητα ακινητοποίησης μονάδων μεταφοράς

Στο γράφημα του παραρτήματος VI απεικονίζεται το ποσοστό των οχημάτων που ακινητοποιήθηκαν σε σχέση με αυτά για τα οποία αναφέρθηκε παράβαση. Η ακινητοποίηση οφείλεται στην παρουσία παράβασης κατηγορίας κινδύνου I και σημαίνει ότι το όχημα παύει να κινείται είτε μέχρι να συμμορφωθεί με την ADR είτε μέχρι το φορτίο να μεταφερθεί σε άλλο όχημα που συμμορφώνεται με την ADR. Παρατηρήθηκαν μικρές διακυμάνσεις όσον αφορά τη συχνότητα ακινητοποίησης των μονάδων μεταφοράς κατά την περίοδο αναφοράς: το ποσοστό των οχημάτων που ακινητοποιήθηκαν το 2015 ήταν 28 % και μειώθηκε σε 27 % το 2016 και το 2017.

Για παράδειγμα, οι υψηλότερες συχνότητες ακινητοποιήσεων το 2015 καταγράφηκαν στη Νορβηγία (67 %), στις Κάτω Χώρες (54 %), στη Γερμανία (46 %) και στη Λιθουανία (36 %). Η Δανία, η Εσθονία, η Ισπανία, η Ιταλία, η Κύπρος, η Λετονία και η Πορτογαλία δεν υπέβαλαν αναφορές για ακινητοποιήσεις μεταξύ 2015 και 2017, ενώ η Σλοβακία άρχισε να υποβάλλει αναφορές για ακινητοποιήσεις το 2016.

5.6. Ανάλυση ανά κατηγορία κινδύνου

Τα γραφήματα του παραρτήματος VII απεικονίζουν την κατανομή των παραβάσεων ανάλογα με τη σοβαρότητά τους. Κατά τον έλεγχο πρέπει να καταγράφεται μόνο η υψηλότερη κατηγορία κινδύνου που έχει διαπιστωθεί.

Όλα τα κράτη μέλη ανέφεραν τουλάχιστον μία κατηγορία παράβασης ανά μονάδα μεταφοράς που ελέγχθηκε. Ωστόσο, η Κύπρος δεν ανέφερε παραβάσεις σε καμία κατηγορία κινδύνου για το σύνολο της περιόδου αναφοράς 2015-2017, ενώ η Λιθουανία δεν ανέφερε παραβάσεις για καμία κατηγορία κινδύνου το 2016 και το 2017.

Μεταξύ των ελέγχων που πραγματοποιήθηκαν στην ΕΕ το 2015, το 40 % των παραβάσεων που εντοπίστηκαν εντάχθηκαν στην κατηγορία κινδύνου I (υψηλός κίνδυνος θανάτου, σοβαρού ατομικού τραυματισμού ή σημαντικής ζημίας στο περιβάλλον, που απαιτεί την άμεση λήψη κατάλληλων διορθωτικών μέτρων, όπως για παράδειγμα ακινητοποίηση του οχήματος), το 37 % στην κατηγορία κινδύνου II (παραβάσεις που δημιουργούν κίνδυνο σοβαρού τραυματισμού ή ζημίας του περιβάλλοντος, περιπτώσεις, ωστόσο, για τις οποίες μπορούν να ληφθούν κατάλληλα διορθωτικά μέτρα είτε στον τόπο του ελέγχου, αν αυτό είναι δυνατόν και ενδείκνυται, είτε το αργότερο κατά την ολοκλήρωση της αντίστοιχης μεταφοράς) και το υπόλοιπο 23 % στην κατηγορία κινδύνου III (παραβάσεις που δημιουργούν χαμηλό κίνδυνο τραυματισμού ή ζημίας του περιβάλλοντος και όπου δεν απαιτείται η άμεση λήψη διορθωτικών μέτρων καθ' οδόν).

5.7. Είδη κυρώσεων

Τα γραφήματα του παραρτήματος VIII απεικονίζουν την κατανομή των κυρώσεων σε κάθε κράτος μέλος.

Πριν από τη δημοσίευση της σύστασης της Επιτροπής που αναφέρθηκε στο σημείο 2 της παρούσας έκθεσης, υπήρχαν ουσιαστικές δυσκολίες στην συλλογή αυτών των πληροφοριών. Μετά τη δημοσίευση της σύστασης η κατάσταση βελτιώθηκε ριζικά και κατά την περίοδο 2015-2017 μόνο η Γαλλία δεν ανέφερε στατιστικά στοιχεία περί κυρώσεων.

Για παράδειγμα, κατά τους ελέγχους που διενεργήθηκαν στην ΕΕ το 2015 εκδόθηκαν 3 216 προειδοποιήσεις, επιβλήθηκαν πρόστιμα σε 14 446 περιπτώσεις, ενώ 2 777 κατέληξαν σε άλλες κυρώσεις, μεταξύ άλλων ποινικές και διοικητικές δικαστικές διαδικασίες. Με άλλα λόγια, σε επίπεδο ΕΕ, οι διαπιστωθείσες παραβάσεις οδήγησαν σε επιβολή προστίμων στο 71 % των περιπτώσεων, σε προειδοποιήσεις στο 17 % και σε άλλες κυρώσεις στο 13 % των περιπτώσεων (αν και με σημαντικές διαφορές μεταξύ των κρατών μελών).

6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η οδηγία 95/50/EK έχει ενσωματωθεί στην εθνική νομοθεσία των κρατών μελών από την 1η Ιανουαρίου 1997. Οι λεπτομέρειες σχετικά με την υποβολή εκθέσεων τροποποιήθηκαν το 2004 και

άρχισαν να ισχύουν στις 14 Δεκεμβρίου 2005. Σε συνέχεια ορισμένων συστηματικών ασυνεπειών στην υποβολή εκθέσεων η Επιτροπή δημοσίευσε σχετική σύσταση το 2011.

Οι τελευταίες εκθέσεις καταδεικνύουν μέτρια μείωση του αριθμού των ελέγχων από το 2014. Σε σύγκριση με την περίοδο αναφοράς της προηγούμενης έκθεσης (2012-2014), παρατηρείται ότι ο αριθμός των ελέγχων που αναφέρθηκαν μειώθηκε το 2015 συνολικά στην ΕΕ σε 136 966. Περαιτέρω μείωση του συνολικού αριθμού των ελέγχων στην ΕΕ σε 133 360 παρατηρείται το 2016, ενώ μικρή επάνοδος καταγράφηκε για το έτος 2017, σε 144 056. Ωστόσο, η ανάκαμψη αυτή εξακολουθεί να υπολείπεται των αριθμών για το 2014, έτος κατά το οποίο αναφέρθηκαν 150 348 έλεγχοι, και είναι σημαντικά χαμηλότερη σε σύγκριση με το 2006, κατά το οποίο αναφέρθηκαν 244 710 έλεγχοι ή σε σύγκριση με το 2007, κατά το οποίο αναφέρθηκαν 285 466 έλεγχοι¹⁶ (ήτοι τα πρώτα έτη αναφοράς για τα οποία υπάρχουν διαθέσιμα δεδομένα της ΕΕ των 27).

Ο αριθμός των παραβάσεων παρέμεινε σχετικά σταθερός κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς της παρούσας έκθεσης: το 2015 σε έναν στους 5 ελέγχους επιβεβαιώθηκε ή δημιουργήθηκε υποψία παράβασης κατά τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, ενώ το 2017 η αναλογία ήταν ένας στους 5,8 ελέγχους. Σε αριθμούς, αυτό αντιστοιχεί σε 79 103 ελέγχους από συνολικά 17 343 οδικούς ελέγχους που διενεργήθηκαν στην ΕΕ και τη Νορβηγία κατά τα τρία έτη που καλύπτονται από την παρούσα έκθεση.

Στις περιπτώσεις που εντοπίστηκαν παραβάσεις, στο 40 % των περιπτώσεων επρόκειτο για παραβάσεις του σοβαρότερου τύπου. Ως εκ τούτου, 7 442 οχήματα ακινητοποιήθηκαν το 2015, 7 282 το 2016 και 6 706 το 2017.

Πρέπει να σημειωθεί ότι ο μεγάλος αριθμός των παραβάσεων που αναφέρθηκαν από τα κράτη μέλη οφείλεται ίσως και στην πολιτική στοχευμένων ελέγχων που σκοπό έχουν τον εντοπισμό και την επιβολή κυρώσεων στις επιχειρήσεις μεταφορών με τις χειρότερες επιδόσεις, ώστε να μεγιστοποιηθεί η αποδοτικότητα των περιορισμένων διαθέσιμων πόρων. Αυτό συνεπάγεται ότι τα στατιστικά στοιχεία που υποβλήθηκαν ενδεχομένως δεν είναι εντελώς αντιπροσωπευτικά της αγοράς μεταφορών επικίνδυνων εμπορευμάτων της ΕΕ, η οποία στην πραγματικότητα φαίνεται να είναι πολύ ασφαλέστερη σε σχέση με ό,τι πιθανώς εμφανίζεται στα υποβληθέντα στοιχεία.

Συνοπτικά, όπως απαιτείται από την οδηγία 95/50/EK, όλα τα κράτη μέλη διενεργούν ελέγχους στα οχήματα που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα οδικώς και εν γένει αναφέρουν τους εν λόγω ελέγχους με αρκετή ακρίβεια. Παραμένουν, ωστόσο, ορισμένες ασυνέπειες, και η Επιτροπή συνεχίζει τις προσπάθειές της για να εξασφαλισθεί συμμόρφωση με τις απαιτήσεις υποβολής εκθέσεων βάσει της οδηγίας 95/50/EK και σταδιακή βελτίωση της συμμόρφωσης κάθε χρόνο.

Με βάση τα υποβληθέντα στοιχεία και την ανάλυσή τους που παρουσιάζεται στην παρούσα έκθεση, παρατηρείται μια γενική τάση μείωσης του αριθμού των ετήσιων ελέγχων που διενεργούν τα κράτη μέλη, καθώς και ένα μόνιμο πρόβλημα στον τρόπο υποβολής.

Δεδομένου ότι είναι προς το συμφέρον των κρατών μελών να εντοπίζουν και να προλαμβάνουν τυχόν κινδύνους που ενδέχεται να προκύψουν κατά τη μεταφορά των εν λόγω εμπορευμάτων, η Επιτροπή θα ήθελε να ενθαρρύνει την αύξηση των επενδύσεων στον τομέα αυτό, με στόχο κυρίως τη βελτίωση της κατάρτισης των αρχών επιβολής του νόμου και την ανταλλαγή εμπειρογνώσιας και βέλτιστων πρακτικών.

¹⁶

COM(2010) 364 τελικό, σ. 10.