

Bryssel 26.2.2020
COM(2020) 69 final

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

**YHTENÄISESTÄ MENETTELYSTÄ VAARALLISTEN AINEIDEN
TIEKULJETUSTEN TARKASTUKSISSA ANNETUN NEUVOSTON DIREKTIIVIN
95/50/EY SOVELTAMISESTA JÄSENVALTIOISSA**

SISÄLLYS

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE YHTENÄISESTÄ MENETTELYSTÄ VAARALLISTEN AINEIDEN TIEKULJETUSTEN TARKASTUKSISSA ANNETUN NEUVOSTON DIREKTIIVIN 95/50/EY SOVELTAMISESTA JÄSENVALTIOISSA

1.	Johdanto	2
2.	EU:n jäsenvaltioiden ja Norjan kertomukset	3
3.	Laskutoimitukset	4
4.	Tarkastusten ja niiden tulosten kehitys	4
5.	Tietojen vertailu	5
5.1.	Tarkastustiheys.....	6
5.2.	Tarkastusten jaottelu lähtöpaikan mukaan	6
5.3.	Määräystenvastaisten kuljetusyksikköjen osuus	6
5.4.	Määräystenvastaisten kuljetusyksikköjen jaottelu lähtöpaikan mukaan.....	7
5.5.	Kuljetusyksikköjen ajokieltoon asettamisen tiheys	7
5.6.	Jaottelu vaaraluokittain	7
5.7.	Seuraamustyytit.....	7
6.	Päätelmät	8

1. JOHDANTO

Neuvoston direktiivi 95/50/EY yhtenäisestä menettelystä vaarallisten aineiden tiekuljetusten tarkastuksissa annettiin 6. lokakuuta 1995. Siinä säädetään, että jäsenvaltioiden on varmistettava, että edustavaan osaan vaarallisten aineiden tiekuljetuksia sovelletaan määrättyjä tarkastuksia ja että niiden turvallisuusolosuhteet ovat asiaankuuluvien lakien mukaisia. Direktiivissä säädettyjen tarkastusten suorittamista varten jäsenvaltioiden on käytettävä direktiivin liitteessä I vahvistettua tarkastusluetteloa ja viitattava mahdollisten havaittujen rikkomusten vaaraluokkiin, jotka on vahvistettu direktiivin liitteessä II.

Direktiivissä 95/50/EY säädetään, että kaikkien jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle viimeistään kahdentoista kuukauden kuluttua kunkin kalenterivuoden päättymisestä vuosikertomus direktiivin soveltamisesta.¹ Lisäksi direktiivissä säädetään, että komission on toimitettava Euroopan parlamentille ja neuvostolle vähintään joka kolmas vuosi kertomus direktiivin soveltamisesta jäsenvaltioissa.²

Komission kertomus perustuu jäsenvaltioilta saatuihin vuosikertomuksiin. Tämä on seitsemäs kertomus neuvoston direktiivin 95/50/EY soveltamisesta jäsenvaltioissa, ja se kattaa vuodet 2015–2017. Ensimmäinen kertomus³ kattoi vuodet 1997–1998, toinen kertomus⁴ vuodet 1999–2002, kolmas kertomus⁵ vuodet 2003–2005, neljäs kertomus⁶ vuodet 2006–2007, viides kertomus⁷ vuodet 2008–2011 ja kuudes kertomus⁸ vuodet 2012–2014.

Vaarallisten aineiden turvallisten tiekuljetusten edellytykset määriteltiin 30. kesäkuuta 2009 asti neuvoston direktiivissä 94/55/EY⁹, sellaisena kuin se on muutettuna. Kyseinen direktiivi kumottiin 1. heinäkuuta 2009 ja korvattiin direktiivillä 2008/68/EY¹⁰, sellaisena kuin se on muutettuna.

Direktiivissä 2008/68/EY noudatetaan direktiivin 94/55/EY lähestymistapaa soveltamalla *vaarallisten tavaroiden kansainvälisistä tiekuljetuksista tehdyn eurooppalaisen sopimuksen (ADR-sopimus)*¹¹ liitteenä olevia teknisiä ja hallinnollisia määräyksiä ja säätämällä ne pakollisiksi kaikkien EU:n alueella tapahtuvien kansallisten ja kansainvälisten kuljetusten osalta. Koska ADR-sopimus ei sisällä erityisiä täytäntöönpanosäännöksiä, niistä on säädetty direktiivissä 95/50/EY.

Siihen sisältyy yhdenmukaistettu tarkastusluettelo, jota jäsenvaltioiden on käytettävä tällaisia tarkastuksia suorittaessaan, sekä rikkomusten luokittelua koskevat ohjeet. Vuonna 2004

¹ Direktiivin 9 artiklan 1 kohta.

² Direktiivin 9 artiklan 2 kohta.

³ KOM(2000) 517 lopullinen, 6.9.2000.

⁴ KOM(2005) 430 lopullinen, 15.9.2005.

⁵ KOM(2007) 795 lopullinen, 13.12.2007.

⁶ KOM(2010) 364 lopullinen, 7.7.2010.

⁷ COM(2013) 815 final, 25.11.2013

⁸ COM(2017) 112 final, 6.3.2017

⁹ Neuvoston direktiivi 94/55/EY, annettu 21 päivänä marraskuuta 1994, vaarallisten aineiden tiekuljetuksia koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä (EYVL L 319, 12.12.1994, s. 7).

¹⁰ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/68/EY, annettu 24 päivänä syyskuuta 2008, vaarallisten aineiden sisämaankuljetuksista (EUVL L 260, 30.9.2008, s. 13).

¹¹ YK:n Euroopan talouskomission (UNECE) alaisuudessa Genevessä 30. syyskuuta 1957 tehty eurooppalainen sopimus vaarallisten aineiden kansainvälisistä tiekuljetuksista, sellaisena kuin se on muutettuna.

direktiivin liitteitä muutettiin¹², ja myös rikkomusten luokittelujärjestelmää muutettiin siten, että siihen on sisällytetty kolme vaaraluokkaa vuodesta 2005 alkaen.

Yhtenäiset tarkastukset koskevat kaikkia jäsenvaltion alueella tapahtuvia tai jäsenvaltioon kolmansista maista tulevia vaarallisiin aineisiin liittyviä tiekuljetustoimintoja kuljetusyksikön rekisteröintimaasta riippumatta. Direktiivin tarkoituksena on varmistaa, että edustava osa vaarallisten aineiden tiekuljetuksia tarkastetaan pistokokein ja että tarkastukset samalla kattavat laajan osan tieverkkoa.

Tarkastuksia voidaan suorittaa myös yritysten toimitiloissa ennalta ehkäisevästi tai kun maantiellä on todettu turvallisuutta vaarantavia rikkomuksia. Direktiivin 95/50/EY ei kuitenkaan sisälly tällaisia tarkastuksia koskevia raportointivaatimuksia.

2. EU:N JÄSENVALTIOIDEN JA NORJAN KERTOMUKSET

Jäsenvaltioita pyydetään käyttämään kertomuksissaan direktiivin 95/50/EY liitteessä II esitettyjä vaaraluokkia ja esittämään kertomuksensa direktiivin liitteen III mukaisesti. Norja on toimittanut vuosikertomuksensa ja pyytänyt tulla lisätyksi komission Euroopan parlamentille ja neuvostolle antamaan kertomukseen.

Useimmat jäsenvaltiot ja Norja ovat toimittaneet kertomuksensa enimmäkseen ajoissa. Jotkut kansalliset kertomukset olivat myöhässä, mikä johtui hallinnollisista menettelyistä, joita noudatetaan komissiolle toimitettavien tietojen keruussa, analysoinnissa ja siirrossa, etenkin jos tällaisiin menettelyihin osallistuu eri viranomaisia. Vaikka tilanne oli väliaikaisesti parantunut vuonna 2015 aikaisempaan verrattuna, sama tahti ei jatkunut seuraavina vuosina, ja niinpä komission oli toistettava pyyntönsä jäsenvaltioille ja kehotettava niitä parantamaan tietojen muotoa ja johdonmukaisuutta tulevaisuudessa.

Komissio on saanut kertomukset kaikilta jäsenvaltioilta koko kauden ajan, mutta huomattavista parannuksista huolimatta kaikki tiedot eivät ole olleet oikeassa muodossa. Jotkut kertomukset oli kaiken lisäksi täytetty väärin, mikä johti puutteisiin ja merkityksettömiin tuloksiin tässä kertomuksessa olevissa taulukoissa, missä on niiden kohdalla merkintä ”#N/A” (”tietoja ei ole saatavilla”). Tämän kertomuksen liitteissä esitetään yhteenveto jäsenvaltioiden toimittamista tiedoista.

Aikaisemmissa komission kertomuksissa pantiin merkille tiettyjä järjestelmällisiä epäjohtonmukaisuuksia jäsenvaltioiden tilastoraporteissa. Koska yhdenmukaisella raportoinnilla on ratkaiseva merkitys komission kertomusten laadun, vertailtavuuden ja luotettavuuden kannalta, komissio antoi vuonna 2011 suosituksen¹³, jolla pyritään parantamaan näiden kertomusten laatua.

Kyseisen suosituksen julkaisemisen jälkeen kertomukset ovat parantuneet huomattavasti ja niissä on havaittu vain joitakin pieniä, satunnaisia epäjohtonmukaisuuksia.

Jotkut epäjohtonmukaisuuksista, jotka ovat vähenemään päin, liittyvät vaaraluokittain ilmoitettujen rikkomusten määrään.¹⁴ Komission suosituksen liitteessä olevassa 1.4 kohdassa korostetaan, että on ilmoitettava ainoastaan kaikkein vakavin rikkomus, vaikka havaittaisiin

¹² Neuvoston direktiivin 95/50/EY mukauttamisesta tekniikan kehitykseen 13. joulukuuta 2004 annettu komission direktiivi 2004/112/EY (EUVL L 367, 14.12.2004, s. 23).

¹³ Komission suositus, annettu 21.2.2011, vaarallisten aineiden maantiekuljetuksia koskevien tarkastusten ilmoittamisesta, C(2011) 909 lopullinen.

¹⁴ Vaaraluokkien määritelmä ja kyseisiin luokkiin kuuluvia rikkomuksia koskevat ohjeet esitetään direktiivin 95/50/EY liitteessä II, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 2004/112/EY.

useita rikkomuksia. Vaaraluokittain jaoteltujen rikkomusten kokonaismäärän on näin ollen oltava yhtä suuri kuin säännösten vastaisten kuljetusyksikköjen lukumäärä.

On ilmennyt, ettei tätä periaatetta sovelleta vielä oikein kaikissa jäsenvaltioissa, koska kuljetusyksiköittäin ilmoitetaan edelleen useita rikkomuksia.

Toinen suosituksessa käsitelty keskeinen asia oli määrättyjen seuraamusten määrä, kun rikkomus havaitaan tienvarsitarkastuksessa. Oikeudellisissa ja hallinnollisissa järjestelyissä olevien erojen vuoksi jotkin jäsenvaltiot eivät pystyneet jäljittämään tuomioistuinkäsittelyn tuloksia sellaisten tarkastusten jälkeen, joissa epäillyt rikkomukset paljastuivat. Suosituksessa ehdotettiin yhteistä kompromissia, jota voitaisiin käyttää kaikissa jäsenvaltioissa, nimittäin sitä, että mainitaan päätös, jonka valvontaviranomainen on tehnyt paikalla suorittamansa tarkastuksen perusteella. Yksi jäsenvaltio (Ranska) ei kuitenkaan vielä pysty ilmoittamaan kyseisiä tietoja.

3. LASKUTOIMITUKSET

Jäsenvaltioita pyydetään esittämään kertomuksissaan mahdollisuuksien mukaan arvio alueellaan vuosittain kuljetettujen vaarallisten aineiden määrästä tonneina tai tonnikipometreinä. Vuonna 2017 arvion esitti 16 jäsenvaltiota ja Norja. Edeltävinä vuosina 2015 ja 2016 vain 14 jäsenvaltiota ja Norja esittivät arvion vaarallisten aineiden kokonaismäärästä.

Koska kaikki jäsenvaltiot eivät pystyneet toimittamaan näitä tietoja, tässä kertomuksessa mainittu kuljetettujen vaarallisten aineiden määrä perustuu Eurostatin tietokannassa oleviin tietoihin¹⁵, jotta jäsenvaltioita voidaan vertailla objektiivisesti. Näitä tietoja käytettiin arvioitaessa kuljetettujen aineiden määrää koskevien tarkastusten tiheyttä. Direktiivissä ei kuitenkaan säädetä tehtävien tarkastusten (absoluuttista tai prosentuaalista) vähimmäismäärää.

Eurostatilla ei kuitenkaan ole Maltaa koskevia tilastoja, koska Maltalle myönnetään poikkeus maanteiden tavarakuljetusten tilastoista 18. tammikuuta 2012 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 70/2012 soveltamisesta. Siksi Maltalla kuljetettujen vaarallisten aineiden määrä arvioidaan Maltan toimivaltaisen viranomaisen toimittamien tietojen perusteella.

Eurostatin tilastot on esitetty tämän kertomuksen liitteessä IX.

4. TARKASTUSTEN JA NIIDEN TULOSTEN KEHITYS

Liitteessä I esitetään kunkin jäsenvaltion tekemien tarkastusten lukumäärän kehitys, määräystenvastaisten kuljetusyksikköjen osuus sekä vaaraluokkaan I kuuluvien rikkomusten osuus. Ne ovat vakavimpien rikkomusten luokkaan kuuluvia rikkomuksia, joissa asiaankuuluvien ADR-määräysten noudattamatta jättäminen aiheuttaa suuren kuolemanvaaran, suuren vakavaa loukkaantumista koskevan vaaran tai suuren merkittävää ympäristövahinkoa koskevan vaaran. Tällaiset rikkomukset edellyttävät siksi välittömiä asianmukaisia korjaavia toimenpiteitä, kuten ajoneuvon asettamista ajokieltoon.

Taulukon lopussa esitetään Euroopan unionin keskiarvot ja Norjan tiedot.

Kerättyjen tietojen määrä mahdollistaa sekä yksityiskohtaiset että kootut analyysit. Niiden perusteella tehtyjen huomioiden joukosta voidaan nostaa esille seuraavat seikat:

¹⁵ Eurostatin taulukko ”DS-073082”: Annual road freight transport of dangerous goods, by type of dangerous goods and broken down by activity.

- Tarkastettujen kuljetusyksikköjen määrää ja ADR-määräysten mukaisten kuljetusyksikköjen määrää koskevien tietojen välillä on tietty epätasapaino. Esimerkiksi Kreikka ilmoitti tarkastaneensa 324 kuljetusyksikköä vuonna 2015, ja vain yhden kuljetusyksikön ilmoitettiin syyllistyneen vaaraluokan I rikkomukseen. Tilanne vaikutti parantuneen vuonna 2016, jolloin tehtiin 6 290 tarkastusta ja ilmoitettiin 39 määräystenvastaisuudesta (eli niiden osuus oli 0,62 prosenttia kaikista tehdyistä tarkastuksista), mutta viimeisenä raportointivuonna 2017 määräystenvastaisuuksien määrä (42) säilyi hyvin pienenä verrattuna tarkastusten kokonaismäärään, joka nousi 20 870:een: näin ollen määräystenvastaisuuksien osuus on 0,20 prosenttia, joka on kahdeksan kertaa EU:n keskiarvoa pienempi osuus. Tähän verrattuna Saksassa luvut olivat 11 548 määräystenvastaisuutta vuonna 2015 tehdyissä 45 961 tarkastuksessa, 11 137 määräystenvastaisuutta vuonna 2016 tehdyissä 41 290 tarkastuksessa ja 10 429 tarkastusta vuonna 2017 tehdyissä 40 956 tarkastuksessa. Näin ollen määräystenvastaisuuksien osuus on noin 25 prosenttia.
- On useita jäsenvaltioita (Tanska, Viro, Espanja, Italia, Kypros, Latvia ja Portugali), jotka eivät ilmoittaneet ajokieltoon asettamisista tämän kertomuksen kattaman kolmivuotisen kauden aikana. Tämä voi johtua siitä, ettei valvontaviranomaisilla ole joissakin maissa valtuuksia asettaa ajoneuvoja ajokieltoon. Muissa tapauksissa (Kreikassa, Luxemburgissa ja Slovakiassa) näin tapahtui vain kerran kauden aikana.
- Vaaraluokan I osuus puuttuu koko raportointijaksolta Kyproksen osalta ja vuosilta 2016 ja 2017 myös Liettuan osalta siitä huolimatta, että viimeksi mainittu maa ilmoitti ajokieltoon asettamisista kyseisiltä vuosilta.

Asianmukainen raportointi vaikuttaa erityisesti vaaraluokkaan I kuuluvien rikkomusten osuutta koskevaan indikaattoriin. Jos kuljetusyksikköä kohden on merkitty useampi kuin yksi rikkomus, vaaraluokkaan I kuuluvien rikkomusten osuus on oikeaa arvoa pienempi.

Vuonna 2015 joissain jäsenvaltioissa rikkomusten kokonaismäärä oli alhaisempi kuin määräystenvastaisiksi havaittujen kuljetusyksiköiden määrä (esimerkiksi Belgiassa, Tšekissä, Saksassa, Irlannissa, Latviassa, Unkarissa, Alankomaissa ja Suomessa), kun taas muissa jäsenvaltioissa rikkomusten kokonaismäärä oli suurempi kuin määräystenvastaisiksi havaittujen kuljetusyksiköiden määrä (esimerkiksi Tanskassa, Kroatiassa ja Slovakiassa). Tämä epätasapaino jatkui vuosina 2016 ja 2017. On tapauksia, joissa valvontaviranomaiset raportoivat ainoastaan, että rikkomuksia on havaittu, mutta eivät anna tietoja näistä rikkomuksista tai määrätyistä seuraamuksista.

Rikkomusten kokonaismäärästä saadut vaihtelevat tiedot, vaaraluokkaan I kuuluvien rikkomusten jatkuva puuttuminen tietyistä jäsenvaltioista ja määräystenvastaisuuksien välinen epäjohtonmukaisuus EU:n tasolla voivat johtua siitä, ettei valvontaviranomaisille ole järjestetty riittävästi asianmukaista koulutusta. Komissio haluaa kannustaa tietojen ja parhaiden käytäntöjen vaihdon jatkamista tällä alalla jäsenvaltioiden välillä.

5. TIETOJEN VERTAILU

Tämän kertomuksen kattaman kauden aikana tehtyjen tarkastusten kokonaismäärä ei säilynyt vakiona vuodesta toiseen. Tarkastusten määrä vaihteli 136 966 tarkastuksesta vuonna 2015 (verrattuna 150 348 tarkastukseen vuonna 2014) 133 360 tarkastukseen vuonna 2016 ja 144 056 tarkastukseen vuonna 2017. Voidaan todeta, että tarkastusten määrä laski vuonna 2015 yhteensä 10,68 prosenttia verrattuna vuoteen 2014. Laskusuuntaus jatkui vuonna 2016, kun taas vuonna 2017 tarkastusten määrässä on havaittavissa pienoista kasvua (vaikka määrä ei yltänyt vuoden 2014 tasolle).

Kansalliset suuntaukset vaihtelevat, sillä tarkastusten määrä kasvoi tämän kertomuksen kattamalla ajanjaksolla yli 25 prosenttia vain kuudessa jäsenvaltiossa (Kreikka, Luxemburg, Viro, Slovenia, Irlanti ja Ruotsi), kun taas tehtyjen tarkastusten määrä laski eniten Belgiassa, Tanskassa, Kroatiaassa, Italiassa, Bulgariassa ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa.

Vuonna 2015 EU:n jäsenvaltioissa tehtyjen tarkastusten osuus oli absoluuttisesti mitattuna suurin Saksassa (33,56 prosenttia), Puolassa (14,95 prosenttia) ja Itävallassa (9,44 prosenttia). Järjestys oli sama vuonna 2016, jolloin 30,96 prosenttia EU:ssa tehdyistä tarkastuksista tehtiin Saksassa, 12,03 prosenttia Puolassa ja 8,96 prosenttia Itävallassa, kun taas vuonna 2017 osuus oli suurin Saksassa (28,43 prosenttia), Kreikassa (14,49 prosenttia) ja Puolassa (11,27 prosenttia). On korostettava, että tämä indikaattori liittyy pitkälti jäsenvaltion kokoon.

5.1. Tarkastustiheys

Liitteessä II esitetään yleiskuva jäsenvaltioissa tehtyjen tienvarsitarkastusten tiheydestä vuosina 2015–2017. Tiheys lasketaan tarkastusten lukumäärän suhteena kussakin jäsenvaltiossa kuljetettuun miljoonaan tonnikipometriin vaarallisia aineita.

Vuonna 2015 EU:n keskiarvo oli 1,70 tarkastusta miljoonaa tonnikipometriä kohti; vuonna 2016 se laski 1,65:een, mikä merkitsi 3 prosentin vuotuista vähennystä, mutta keskiarvo nousi 1,75:een vuonna 2017. Tarkastustiheys oli vuonna 2015 suurin Itävallassa (13,94 tarkastusta miljoonaa tonnikipometriä kohti), Slovakiassa (9,04) ja Unkarissa (5,69), kun taas vuonna 2016 tarkastustiheys oli suurin Itävallassa (11,38), Slovakiassa (8,39) ja Kreikassa (7,88) ja vuonna 2017 Kreikassa (14,38), Itävallassa (10,71) ja Slovakiassa (7,09). Havaittavissa on, että vuonna 2015 tarkastustiheys oli Itävallassa 8,2 kertaa EU:n keskiarvoa suurempi ja että Kreikassa päästiin vastaavanlaiseen suhteeseen vuonna 2017.

5.2. Tarkastusten jaottelu lähtöpaikan mukaan

Tämän kertomuksen liitteessä III tarkastukset jaotellaan kuljetusyksikön lähtöpaikan mukaan.

Tähän indikaattoriin vaikuttaa valvontaviranomaisten päätösten lisäksi jäsenvaltion maantieteellinen sijainti. Esimerkiksi saarilla on vähemmän kansainvälisiä maantiekuljetuksia. Erityisesti Malta ja Kypros eivät tarkastaneet tällä raportointijaksolla yhtään EU:n ulkopuolella rekisteröityä kuljetusyksikköä.

Tarkastuksen tehneessä maassa rekisteröityjen kuljetusyksikköjen osuus oli 63 prosenttia vuonna 2015, 62 prosenttia vuonna 2016 ja 65 prosenttia vuonna 2017. Muista EU:n jäsenvaltioista tulevien tarkastettujen yksikköjen osuus oli 32 prosenttia vuonna 2015 ja 2016. Osuus laski 29 prosenttiin vuonna 2017, kun taas tarkastettujen EU:n ulkopuolella rekisteröityjen yksikköjen osuus säilyi vakaana vaihdellen 5–6 prosentin välillä raportointivuodesta riippuen.

5.3. Määräystenvastaisten kuljetusyksikköjen osuus

Liitteessä IV esitetään niiden tarkastettujen kuljetusyksikköjen osuus, joissa on havaittu vähintään yksi rikkomus.

Määräystenvastaisten kuljetusyksikköjen osuus tarkastusten kokonaismäärästä oli vuosina 2015 ja 2016 vakaa eli 20 prosenttia ja laski 17 prosenttiin vuonna 2017. Jotkin jäsenvaltiot (Bulgaria, Kreikka, Romania ja Slovakia) ilmoittivat alle 5 prosenttia määräystenvastaisuuksista kunakin vuonna, kun taas toisten jäsenvaltioiden osuus rikkomuksista oli 0 prosenttia yhtenä (Slovakia) tai kahtena (Italia) vuonna, ja Kypros raportoi 0 prosenttia rikkomuksista koko ajanjaksolla.

5.4. Määräystenvastaisten kuljetusyksikköjen jaottelu lähtöpaikan mukaan

Liitteen V kaavioissa esitetään määräystenvastaisten kuljetusyksikköjen jakautuminen niiden lähtöpaikan mukaan.

Kuten edellä 5.2 kohdassa on pantu merkille, myös jäsenvaltion maantieteellinen sijainti vaikuttaa merkittävästi tähän indikaattoriin (esimerkiksi saarella tai syrjäisessä jäsenvaltiossa voi esiintyä suurta vaihtelua kolmansista maista tulevassa liikenteessä).

5.5. Kuljetusyksikköjen ajokieltoon asettamisen tiheys

Liitteen VI kaaviossa esitetään, kuinka suuri osuus ajoneuvoista, joissa on havaittu jokin rikkomus, on asetettu ajokieltoon. Ajokieltoon asettaminen johtuu vaaraluokkaan I kuuluvan rikkomuksen havaitsemisesta ja tarkoittaa sitä, että ajoneuvo pysäytetään, kunnes se on saatettu ADR-määräysten mukaiseksi tai kunnes kuorma on siirretty toiseen ADR-määräysten mukaiseen ajoneuvoon. Kuljetusyksikköiden ajokieltoon asettamisen tiheydessä ei juuri esiintynyt vaihtelua raportointijakson aikana: ajokieltoon asetettujen ajoneuvojen osuus oli 28 prosenttia vuonna 2015, ja se laski 27 prosenttiin vuosiksi 2016 ja 2017.

Esimerkki: ajokieltoon asettamisen tiheys oli vuonna 2015 suurin Norjassa (67 prosenttia), Alankomaissa (54 prosenttia), Saksassa (46 prosenttia) ja Liettuassa (36 prosenttia). Tanska, Viro, Espanja, Italia, Kypros, Latvia ja Portugali eivät ilmoittaneet yhtään ajokieltoon asettamista vuosina 2015–2017, kun taas Slovakia alkoi ilmoittaa ajokieltoon asettamisia vuodesta 2016 alkaen.

5.6. Jaottelu vaaraluokittain

Liitteessä VII olevat kaaviot kuvaavat rikkomusten jakautumista niiden vakavuuden mukaan. Ainoastaan korkein tarkastuksessa havaittu vaaraluokka pitää ilmoittaa.

Suurin osa jäsenvaltioista on ilmoittanut vähintään yhden vaaraluokan tarkastettua kuljetusyksikköä kohden. Kypros ei kuitenkaan ilmoittanut yhtään rikkomusta mistään vaaraluokasta koko raportointijaksolla 2015–2017, kun taas Liettua ei ilmoittanut yhtään rikkomusta mistään vaaraluokasta vuosina 2016–2017.

EU:ssa vuonna 2015 tehdyistä tarkastuksista 40 prosentissa havaittiin vaaraluokkaan I luokiteltuja rikkomuksia (suuri kuolemanvaara, suuri vakavaa loukkaantumista koskeva vaara tai suuri merkittävää ympäristövahinkoa koskeva vaara, mikä edellyttää välittömiä asianmukaisia korjaavia toimenpiteitä, kuten ajoneuvon asettamista ajokieltoon), 37 prosentissa havaittiin vaaraluokkaan II luokiteltuja rikkomuksia (rikkomukset, jotka aiheuttavat loukkaantumisvaaran tai ympäristövahingon vaaran mutta joiden osaltaan voidaan toteuttaa korjaavia toimenpiteitä joko tarkastuspaikalla, jos se on mahdollista ja asianmukaista, ja joka tapauksessa viimeistään kyseessä olevan kuljetuksen päätyttyä) ja 23 prosentissa havaittiin vaaraluokkaan III kuuluvia rikkomuksia (rikkomukset, jotka aiheuttavat vähäisen loukkaantumisvaaran tai vähäisen ympäristövahinkoa koskevan vaaran ja jotka eivät edellytä asianmukaisten korjaavien toimenpiteiden toteuttamista tienvarrella).

5.7. Seuraamustyyppit

Liitteessä VIII olevat kaaviot osoittavat seuraamusten jakautumisen jäsenvaltioissa.

Ennen tämän raportin 2 kohdassa mainitun komission suosituksen julkaisemista näiden tietojen keruussa oli perusluonteisia ongelmia. Suosituksen julkaisemisen jälkeen tilanne on parantunut huomattavasti, ja jaksolla 2015–2017 ainoastaan Ranska ei toimittanut seuraamuksia koskevia tilastoja.

Esimerkiksi EU:ssa vuonna 2015 tehdyissä tarkastuksissa annettiin 3 216 huomautusta ja määrättiin sakkoja 14 446 tapauksessa, kun taas 2 777 tapausta johti muihin seuraamuksiin, muun muassa rikos- ja hallinto-oikeudellisiin tuomioistuinkäsittelyihin. Toisin sanoen EU:n tasolla sakkoihin johtaneiden havaittujen rikkomusten osuus tapauksista oli 71 prosenttia, huomauksiin johtaneiden havaittujen rikkomusten osuus 17 prosenttia ja muihin seuraamuksiin johtaneiden havaittujen rikkomusten osuus 13 prosenttia (tosin osuudet vaihtelivat suuresti jäsenvaltioiden välillä).

6. PÄATELMÄT

Direktiivi 95/50/EY saatettiin jäsenvaltioissa osaksi kansallista oikeutta viimeistään 1. tammikuuta 1997. Raportointia koskevia säännöksiä muutettiin vuonna 2004, ja niitä alettiin soveltaa 14. joulukuuta 2005. Raportoinnissa havaittujen tiettyjen järjestelmällisten epäjohtonmukaisuuksien vuoksi komissio antoi asiasta suosituksen vuonna 2011.

Viimeisimmät kertomukset osoittavat selvästi tarkastusten määrässä tapahtuneen lievän laskun. Edelliseen raportointikauteen (2012–2014) verrattuna voidaan nähdä, että ilmoitettujen tarkastusten kokonaismäärä laski EU:ssa vuonna 2015 yhteensä 136 966:een. EU:ssa tehtyjen tarkastusten kokonaismäärä laski vuonna 2016 edelleen 133 360:een ja nousi vuonna 2017 hieman eli 144 056:een. Tässä elpymisessä ei ole kuitenkaan vielä päästy vuoden 2014 lukemiin (150 348 tarkastusta), ja määrä on huomattavasti pienempi kuin vuonna 2006 tehdyt 244 710 tarkastusta tai vuonna 2007 tehdyt 285 466 tarkastusta¹⁶ (eli ensimmäisinä viitevuosina, joilta tiedot ovat saatavilta 27:ltä EU:n jäsenvaltiolta).

Rikkomusten määrä pysyi suhteellisen vakaana tämän kertomuksen kattamalla viiteajanjaksolla: vuonna 2015 yhdessä tarkastuksessa viidestä vahvistettiin vaarallisten aineiden kuljetuksessa tapahtunut rikkomus tai epäiltiin sitä, kun tämä osuus oli vuonna 2017 yksi 5,8 tarkastuksesta. Määrinä esitettynä tämä vastaa 79 103 tarkastusta yhteensä 417 343:sta EU:ssa ja Norjassa tämän kertomuksen kattamien vuosien aikana tehdyistä tienvarsitarkastuksesta.

Havaitut rikkomukset olivat 40 prosentissa tapauksista kaikkein vakavinta tyyppiä. Sen seurauksena ajoneuvoja asetettiin ajokieltoon 7 442 vuonna 2015, 7 282 vuonna 2016 ja 6 706 vuonna 2017.

On kuitenkin pantava merkille, että jäsenvaltioiden ilmoittamien rikkomusten suuri määrä voi johtua myös niiden tavasta kohdentaa tarkastukset, joissa pyritään tunnistamaan ja rankaisemaan heikoimmin suoriutuvia liikenteenharjoittajia käytettävissä olevien niukkojen resurssien tehokkuuden maksimoimiseksi. Näin ollen esitetyt tilastot eivät ehkä vastaa täysin vaarallisten aineiden kuljetusten eurooppalaisia markkinoita, jotka olisivat tosiasiallisesti paljon turvallisemmat kuin mitä ilmoitetuista tiedoista voi päätellä.

Yhteenvedona voidaan todeta, että direktiivissä 95/50/EY edellytetyn mukaisesti kaikki jäsenvaltiot tarkastavat vaarallisia aineita teillä kuljettavia ajoneuvoja ja ilmoittavat tällaiset tarkastukset yleensä tarkasti. Joitakin epäjohtonmukaisuuksia esiintyy kuitenkin edelleen, ja komissio pyrkii varmistamaan, että direktiivin 95/50/EY raportointivaatimuksia noudatetaan ja että noudattaminen edistyy joka vuosi.

Ilmoitettujen tietojen ja niistä tässä kertomuksessa esitetyn analyysin perusteella voidaan havaita, että jäsenvaltioiden vuosittain tekemien tarkastusten määrä on yleisesti laskussa, minkä lisäksi raportoinnissa esiintyy edelleen ongelmia.

¹⁶ KOM(2010) 364 lopullinen, s. 10.

Koska vaarallisten aineiden kuljetuksista mahdollisesti aiheutuvien vaarojen havaitseminen ja ehkäiseminen on jäsenvaltioiden etujen mukaista, komissio haluaa kannustaa lisäämään tälle alalle tehtäviä investointeja, erityisesti valvontaviranomaisten koulutuksen sekä asiantuntemuksen ja parhaiden käytäntöjen vaihdon parantamiseksi.