EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 26.2.2020
COM(2020) 69 final

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

O UPLATŇOVÁNÍ SMĚRNICE RADY 95/50/ES O JEDNOTNÝCH POSTUPECH KONTROLY PŘI SILNIČNÍ PŘEPRAVĚ NEBEZPEČNÝCH VĚCÍ ČLENSKÝMI STÁTY

OBSAH

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ O UPLATŇOVÁNÍ SMĚRNICE RADY 95/50/ES O JEDNOTNÝCH POSTUPECH KONTROLY PŘI SILNIČNÍ PŘEPRAVĚ NEBEZPEČNÝCH VĚCÍ ČLENSKÝMI STÁTY

1. Úvod 2
2. Zprávy členských států EU a Norska 3
3. Výpočet údajů 3
4. Vývoj kontrol a jejich výsledků 4
5. Porovnání údajů 5
5.1. Četnost kontrol 5
5.2. Přehled kontrol podle místa původu 5
5.3. Podíl nevyhovujících dopravních jednotek 6
5.4. Přehled nevyhovujících dopravních jednotek podle místa původu 6
5.5. Četnost odstavení dopravních jednotek 6
5.6. Přehled podle kategorií rizik 6
5.7. Druhy sankcí 6
6. Závěry 7

1. ÚVOD

Směrnice Rady 95/50/ES o jednotných postupech kontroly při silniční přepravě nebezpečných věcí byla přijata dne 6. října 1995. Stanoví, že členské státy zajistí, aby reprezentativní podíl zásilek nebezpečných věcí přepravovaných po silnici byl předmětem stanovených kontrol a aby bezpečnostní podmínky jejich přepravy odpovídaly příslušným právním předpisům. Při provádění kontrol stanovených ve směrnici používají členské státy seznam obsažený v její příloze I a odkazují na kategorizaci rizik vyplývajících z možných zjištěných protiprávních jednání, která je stanovena v příloze II uvedené směrnice.

Směrnice 95/50/ES stanoví, že každý členský stát zašle za každý kalendářní rok nejpozději do dvanácti měsíců po skončení daného roku Komisi zprávu o uplatňování uvedené směrnice[1]. Směrnice rovněž stanoví, že Komise nejméně každý třetí rok předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o uplatňování této směrnice členskými státy[2].

Zpráva Komise vychází z výročních zpráv obdržených od členských států. Toto je sedmá zpráva o uplatňování směrnice Rady 95/50/ES v členských státech a zahrnuje období 2015–2017. První zpráva[3] zahrnovala období 1997–1998, druhá zpráva[4] období 1999–2002, třetí zpráva[5] období 2003–2005, čtvrtá zpráva[6] období 2006–2007, pátá zpráva[7] období 2008–2011 a šestá zpráva[8] období 2012–2014.

Do 30. června 2009 byly podmínky pro bezpečnou silniční přepravu nebezpečných věcí stanoveny ve směrnici Rady 94/55/ES[9], ve znění pozdějších předpisů. Od 1. července 2009 byla tato směrnice zrušena a nahrazena směrnicí 2008/68/ES[10] ve znění pozdějších předpisů.

Směrnice 2008/68/ES pokračuje v přístupu směrnice 94/55/ES tím, že uplatňuje totožná technická a správní ustanovení, jako jsou ustanovení připojená k *Evropské dohodě o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí* (dále jen „ADR“)[11], a činí je povinnými pro veškerou vnitrostátní a mezinárodní dopravu v EU. Jelikož ADR neobsahuje konkrétní ustanovení pro její prosazování, byla tato ustanovení zanesena do směrnice 95/50/ES.

Tato směrnice obsahuje harmonizovaný seznam, který mají členské státy pro tyto kontroly používat, a pokyny pro klasifikaci protiprávních jednání. V roce 2004 byly přílohy směrnice změněny[12] a systém pro klasifikaci protiprávního jednání byl pozměněn tak, že od roku 2005 obsahuje tři kategorie rizik.

Tyto jednotné kontroly se týkají všech činností silniční přepravy nebezpečných věcí na území členského státu nebo vstupujících na jeho území ze třetích zemí, bez ohledu na to, ve které zemi je dopravní jednotka registrována. Cílem směrnice je zajistit, aby byl náhodně kontrolován reprezentativní podíl zásilek nebezpečných věcí přepravovaných po silnici, a současně pokrýt výraznou část silniční sítě.

---

1 Ustanovení čl. 9 odst. 1 uvedené směrnice.
2 Ustanovení čl. 9 odst. 2 uvedené směrnice.
3 COM(2000) 517 final, 6.9.2000.
4 KOM(2005) 430 v konečném znění, 15.9.2005.
5 KOM(2007) 795 v konečném znění, 13.12.2007.
6 KOM(2010) 364 v konečném znění, 7.7.2010.
7 COM(2013) 815 final, 25.11.2013.
8 COM(2017) 112 final, 6.3.2017.
9 Směrnice Rady 94/55/ES ze dne 21. listopadu 1994 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se silniční přepravy nebezpečných věcí (Úř. věst. L 319, 12.12.1994, s. 7).
10 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/68/ES ze dne 24. září 2008 o pozemní přepravě nebezpečných věcí (Úř. věst. L 260, 30.9.2008, s. 13).
11 Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí, uzavřená v Ženevě dne 30. září 1957, ve znění pozdějších změn, pod záštitou Evropské hospodářské komise OSN.
12 Směrnice Komise 2004/112/ES ze dne 13. prosince 2004, kterou se přizpůsobuje technickému pokroku směrnice Rady 95/50/ES (Úř. věst. L 367, 14.12.2004, s. 23).

Jako preventivní opatření nebo po zaznamenání protiprávních jednání na silnici, která ohrožují bezpečnost, lze také provádět kontroly v provozovnách podniků. Směrnice 95/50/ES však neobsahuje žádný požadavek na podávání zpráv o těchto kontrolách.

2. ZPRÁVY ČLENSKÝCH STÁTŮ EU A NORSKA

Členské státy byly vyzvány, aby při sestavování zpráv používaly kategorie rizik uvedené v příloze II směrnice 95/50/ES a zprávy předkládaly v souladu s přílohou III této směrnice. Norsko předložilo výroční zprávy a požádalo, aby byly zahrnuty do zprávy Komise Evropskému parlamentu a Radě.

Většina členských států a Norsko předložily své zprávy většinou včas. Některé zprávy příslušných států byly zpožděny v důsledku správních postupů pro sběr, analýzu a předávání informací Komisi, zejména pokud tyto postupy zahrnují různé orgány veřejné správy. Ačkoli se situace ve srovnání s minulostí v roce 2015 dočasně zlepšila, nebylo stejné tempo pozorováno v následujících letech, a tak musela Komise zopakovat svůj požadavek a členské státy vyzvat, aby do budoucna zlepšily formát a konzistentnost poskytovaných údajů.

Komise obdržela od všech členských států zprávy za celé období, ale i přes značné zlepšení nepřišly všechny informace ve správném formátu. Kromě toho byly některé zprávy neúplné nebo nesprávně vyplněné. Z toho důvodu jsou v tabulkách předložených v této zprávě prázdná místa a irelevantní výsledky, označené znaky „#N/A“ („není k dispozici“). Souhrn příspěvků členských států je uveden v přílohách této zprávy.

Dřívější zprávy Komise zaznamenaly určité systémové nesrovnalosti ve statistických zprávách členských států. Vzhledem k tomu, že pro kvalitu, srovnatelnost a spolehlivost zpráv Komise je zásadní jednotné podávání zpráv členskými státy, přijala Komise v roce 2011 doporučení[13], jehož cílem je zvýšit kvalitu těchto zpráv.

Po zveřejnění doporučení se zprávy výrazně zlepšily a byly zaznamenány pouze příležitostné a drobné nesrovnalosti.

Některé z těchto nesrovnalostí, jejichž počet se postupně snižuje, se týká počtu protiprávních jednání podle kategorií rizik[14]. Bod 1.4 přílohy doporučení Komise zdůrazňuje, že pokud je zjištěno více případů protiprávního jednání, do zprávy se uvede pouze nejzávažnější z nich. Celkový počet uvedených protiprávních jednání podle kategorie rizik by měl být tedy roven počtu dopravních jednotek, které nejsou v souladu s předpisy.

Zdá se, že tato zásada není ve všech členských státech dosud řádně uplatňována, protože bývá stále hlášeno několik případů protiprávního jednání na jednu dopravní jednotku.

Dalším hlavním problémem, kterým se doporučení zabývá, byl koncept sankcí ukládaných v případě zjištění protiprávního jednání během silniční kontroly. V důsledku rozdílů v právních a správních opatřeních nebyly některé členské státy schopny sledovat výsledek soudního řízení, které následovalo po kontrolách, jež odhalily podezření na protiprávní jednání. Doporučení navrhlo společný kompromis, který by mohl být použit ve všech členských státech, totiž zaznamenávání rozhodnutí pracovníka donucovacího orgánu po provedení kontroly na místě. Jeden členský stát (Francie) však stále není schopen takové údaje vykazovat.

3. VÝPOČET ÚDAJŮ

Členské státy byly vyzvány, aby, pokud je to možné, předložily svůj odhad ročního objemu přepravy nebezpečných věcí uskutečněné na jejich území v tunách nebo tunokilometrech. Pro rok 2017 poskytlo

[13] Doporučení Komise ze dne 21. února 2011 týkající se podávání zpráv o kontrolách při silniční přepravě nebezpečných věcí (K(2011) 909 v konečném znění).

[14] Definice kategorií rizik a pokyny k protiprávním jednáním, která spadají do těchto kategorií, jsou uvedeny v příloze II směrnice 95/50/ES ve znění směrnice 2004/112/ES.

odhad 16 členských států a Norsko. V předchozích letech (2015 a 2016) poskytlo odhad celkového množství nebezpečných věcí pouze 14 členských států a Norsko.

Ne všechny členské státy byly schopny tyto údaje poskytnout. Aby bylo možné provést objektivní srovnání mezi členskými státy, je proto objem přepravy nebezpečných věcí uvedený v této zprávě založen na informacích dostupných v databázi Eurostatu[15]. Tyto informace se používají k odhadu četnosti kontrol v poměru k objemu přepravy, ačkoli směrnice nestanoví minimální počet kontrol (ani absolutní hodnotě, ani v %), které mají být provedeny.

Eurostat však nemá k dispozici žádné statistické údaje pro Maltu, protože jí byla v souvislosti s uplatňováním nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 70/2012 ze dne 18. ledna 2012 o statistickém vykazování silniční přepravy zboží udělena výjimka. Objem přepravy nebezpečných věcí na Maltě je proto odhadován na základě údajů poskytnutých příslušným maltským orgánem.

Statistiky z Eurostatu jsou uvedeny v příloze IX této zprávy.

4. VÝVOJ KONTROL A JEJICH VÝSLEDKŮ

Příloha I uvádí vývoj počtu kontrol provedených členskými státy, podíl dopravních jednotek, které nebyly v souladu s předpisy, a podíl protiprávního jednání kategorie rizika I, tj. nejzávažnější kategorie protiprávního jednání, kdy nedodržení příslušných ustanovení ADR představuje vysoké riziko úmrtí, závažného poranění osoby nebo významného poškození životního prostředí, a vyžaduje proto okamžité přijetí vhodných nápravných opatření, jako je odstavení vozidla.

Na konci tabulky jsou uvedeny průměrné hodnoty za Evropskou unii a statistiky z Norska.

Množství shromážděných údajů umožňuje jak podrobné, tak souhrnné analýzy. Z hlavních úvah, které z nich vyplývají, lze zdůraznit následující:

- existuje určitá nerovnováha mezi vykazovanými údaji o počtu zkontrolovaných dopravních jednotek a počtu dopravních jednotek v souladu ADR. Například Řecko v roce 2015 nahlásilo 324 zkontrolovaných dopravních jednotek, přičemž uvedlo, že pouze jedna dopravní jednotka představovala protiprávní jednání spadající do kategorie rizik I. Situace se podle všeho zlepšila v roce 2016, kdy bylo vykázáno 6290 kontrol a 39 případů nesouladu s předpisy (tj. 0,62 % z celkového počtu kontrol), ale v posledním roce vykazovaného období, tj. v roce 2017, byl počet případů nesouladu s předpisy (42) ve srovnání s celkovým počtem kontrol, který se zvýšil na 20 870, velmi nízký: to představuje míru nesouladu 0,20 %, což je osmkrát méně než průměr EU. Pro srovnání: v Německu tyto údaje činily 11 548 případů nesouladu s předpisy ze 45 961 kontrol v roce 2015, 11 137 případů ze 41 290 kontrol v roce 2016 a 10 429 případů ze 40 956 kontrol v roce 2017, což představuje míru nesouladu přibližně 25 %,
- několik členských států (Dánsko, Estonsko, Španělsko, Itálie, Kypr, Lotyšsko a Portugalsko) během tříletého období, na které se vztahuje tato zpráva, nehlásilo žádné odstavení vozidla. To by mohlo být způsobeno skutečností, že v některých zemích donucovací orgány nemají pravomoc odstavovat vozidla. V jiných zemích (v Řecku, Lucembursku a na Slovensku) k tomu ve vykazovaném období došlo pouze jednou,
- podíl kategorie rizik I chybí pro celé vykazované období v případě Kypru a pro roky 2016 a 2017 i v případě Litvy, a to i přes skutečnost, že posledně uvedená země vykázala v těchto konkrétních letech případy odstavení vozidel.

Ukazatel týkající se podílu protiprávních jednání spadajících do kategorie rizik I zvláště citlivě reaguje na řádné podávání zpráv. Pokud bylo na dopravní jednotku hlášeno více než jedno protiprávní jednání, je podíl protiprávních jednání spadajících do kategorie rizik I nižší než správná hodnota.

V roce 2015 nahlásily některé členské státy (např. Belgie, Česká republika, Finsko, Irsko, Lotyšsko, Maďarsko, Německo a Nizozemsko) nižší celkový počet případů protiprávního jednání, než byl počet

[15] Tabulka Eurostatu „DS-073082“: Roční objem nákladní silniční přepravy nebezpečných věcí, rozděleno podle druhů nebezpečných věcí a podle činnosti.

přepravních jednotek, u nichž bylo zjištěno, že nejsou v souladu s předpisy, zatímco jiné členské státy (např. Dánsko, Chorvatsko a Slovensko) vykázaly větší počet případů protiprávního jednání, než byl počet přepravních jednotek, u nichž byl zjištěn nesoulad s předpisy. Tato nerovnováha se vyskytovala i v letech 2016 a 2017. V některých případech donucovací orgány uváděly pouze skutečnost, že byly zjištěny případy protiprávního jednání, ale již neposkytly žádné informace ani o těchto protiprávních jednáních, ani o uplatněných sankcích.

Smíšené informace obdržené v souvislosti s celkovým počtem případů protiprávního jednání, soustavná absence protiprávních jednání spadajících do kategorie rizika I v některých členských státech a nedostatečná soudržnost mezi mírou nesouladu s předpisy na úrovni EU by mohly být způsobeny nedostatečným proškolením pracovníků donucovacích orgánů. Komise chce tímto podnítit další výměnu informací a osvědčených postupů v této oblasti mezi členskými státy.

5. POROVNÁNÍ ÚDAJŮ

Celkový počet kontrol provedených v EU a Norsku během období zahrnutého do této zprávy nebyl meziročně stálý a kolísal mezi 136 966 kontrolami v roce 2015 (ve srovnání s 150 348 v roce 2014), 133 360 kontrolami v roce 2016 a 144 056 v roce 2017. Je třeba poznamenat, že počet kontrol se v roce 2015 ve srovnání s rokem 2014 snížil o 10,68 % a pokles pokračoval i v roce 2016, zatímco v roce 2017 bylo možné pozorovat mírné zvýšení počtu kontrol (ačkoli nebylo dosaženo úrovně z roku 2014).

Vnitrostátní trendy se liší, neboť pouze 6 členských států (Řecko, Lucembursko, Estonsko, Slovinsko, Irsko a Švédsko) zvýšilo počet kontrol za období sledované v této zprávě o více než 25 %, zatímco Belgie, Dánsko, Chorvatsko, Itálie, Bulharsko a Spojené království vykázaly nejvyšší snížení počtu provedených kontrol.

Pokud jde o absolutní počet kontrol v EU, v roce 2015 mělo nejvyšší podíl Německo (33,56 %), následovalo Polsko (14,95 %) a poté Rakousko (9,44 %). Totéž pořadí bylo zaznamenáno v roce 2016, kdy Německo provedlo 30,96 % celkového počtu kontrol v EU, Polsko 12,03 % a Rakousko 8,96 %, zatímco v roce 2017 vykázalo nejvyšší podíl Německo (28,43 %), následovalo Řecko (14,49 %) a Polsko (11,27 %). Je třeba zdůraznit, že tento ukazatel souvisí z velké části s velikostí členského státu.

5.1. Četnost kontrol

V příloze II je uveden přehled četnosti silničních kontrol v členských státech v letech 2015–2017. Četnost je vypočítána jako podíl počtu kontrol na milion tunokilometrů přepravovaných nebezpečných věcí v každém členském státě.

V roce 2015 činil průměr v EU 1,70 kontroly na milion tunokilometrů, v roce 2016 klesl na 1,65, což představuje roční pokles o 3 %, zatímco v roce 2017 vystoupil na úroveň 1,75. Nejvyšší četnost kontrol v roce 2015 byla zaznamenána v Rakousku (13,94 na milion tunokilometrů), na Slovensku (9,04) a v Maďarsku (5,69), v roce 2016 byly na prvních místech Rakousko (11,38), Slovensko (8,39) a Řecko (7,88) a v roce 2017 Řecko (14,38), Rakousko (10,71) a Slovensko (7,09). Je vidět, že v roce 2015 byla četnost kontrol v Rakousku 8,2krát vyšší než průměr EU a že podobného poměru dosáhlo Řecko v roce 2017.

5.2. Přehled kontrol podle místa původu

V příloze III této zprávy je uveden přehled kontrol podle místa původu dopravních jednotek.

Tento ukazatel je ovlivněn nejen rozhodnutími donucovacích orgánů, ale také zeměpisnou polohou členského státu; například na ostrovech je méně mezinárodní silniční přepravy. Konkrétně v tomto vykazovaném období neprovedly Malta a Kypr ani jednu kontrolu dopravních jednotek registrovaných mimo EU.

Podíl dopravních jednotek registrovaných v zemi kontroly činil 63 % v roce 2015, 62 % v roce 2016 a 65 % v roce 2017. Podíl zkontrolovaných jednotek pocházejících z jiných zemí EU v letech 2015 a

2016 odpovídal 32 % a v roce 2017 klesl na 29 %, zatímco podíl kontrol u jednotek registrovaných mimo EU byl stabilní a pohyboval se v rozmezí od 5 % do 6 % v závislosti na vykazovaném roce.

5.3. Podíl nevyhovujících dopravních jednotek

Podíl kontrolovaných dopravních jednotek, u kterých bylo zjištěno alespoň jedno protiprávní jednání, je uveden v příloze IV.

Podíl nevyhovujících jednotek z celkového počtu kontrol byl v letech 2015 a 2016 konstantní (20 %) a v roce 2017 poklesl na 17 %. Některé členské státy (Bulharsko, Řecko, Rumunsko a Slovensko) vykázaly každý rok méně než 5 % případů nesouladu, některé vykázaly 0 % případů protiprávního jednání za jeden rok (Slovensko) nebo dva roky (Itálie) a Kypr vykázal 0 % případů protiprávního jednání za celé období.

5.4. Přehled nevyhovujících dopravních jednotek podle místa původu

Grafy v příloze V podávají přehled dopravních jednotek, které nesplňovaly předpisy, podle místa původu dopravní jednotky.

Stejně jako je tomu v bodě 5.2 výše, zeměpisná poloha členského státu značně ovlivňuje i tento ukazatel (např. ostrovní nebo okrajový členský stát může vykazovat významné rozdíly v dopravě ze třetích zemí).

5.5. Četnost odstavení dopravních jednotek

Graf v příloze VI zobrazuje podíl odstavených vozidel mezi těmi, u kterých bylo nahlášeno protiprávní jednání. Odstavení vozidla je důsledkem protiprávního jednání spadajícího do kategorie rizik I a znamená, že vozidlo je odstaveno do doby, než dojde k jeho uvedení do souladu s ADR, nebo dokud není náklad přeložen na jiné vozidlo, které je v souladu s ADR. Četnost odstavování dopravních jednotek během vykazovaného období kolísala jen nepatrně: podíl odstavených vozidel v roce 2015 činil 28 % a v roce 2016 a 2017 se snížil na 27 %.

Kupříkladu nejvyšší četnost odstavování byla v roce 2015 zaznamenána v Norsku (67 %), Nizozemsku (54 %), Německu (46 %) a Litvě (36 %). Dánsko, Estonsko, Španělsko, Itálie, Kypr, Lotyšsko a Portugalsko nevykázaly v letech 2015 až 2017 žádná odstavení a Slovensko začalo vykazovat odstavování od roku 2016.

5.6. Přehled podle kategorií rizik

Grafy v příloze VII zobrazují rozdělení závažnosti protiprávních jednání. Vykazovány by měly být pouze případy spadající do kategorie nejvyššího rizika, které byly při kontrole zjištěny.

Většina členských států oznámila alespoň jednu kategorii protiprávního jednání na každou kontrolovanou dopravní jednotku. Kypr však za celé vykazované období 2015–2017 nevykázal žádné případy protiprávního jednání v žádné kategorii rizik a Litva nevykázala žádná protiprávní jednání v žádné kategorii rizik v letech 2016 a 2017.

V rámci kontrol prováděných v EU v roce 2015 bylo 40 % zjištěných protiprávních jednání zařazeno do kategorie rizik I (vysoké riziko úmrtí, závažného poranění osoby nebo významného poškození životního prostředí, které vyžaduje okamžité přijetí vhodných nápravných opatření, jako je odstavení vozidla), 37 % do kategorie rizik II (protiprávní jednání, které představuje riziko poranění osoby nebo poškození životního prostředí, kde však lze přijmout vhodná nápravná opatření, a to na místě kontroly, pokud je to možné a vhodné, nejpozději však po dokončení přepravy stávajícího nákladu), a zbývajících 23 % do kategorie rizik III (protiprávní jednání, které představuje nízké riziko poranění osoby nebo poškození životního prostředí a kdy není třeba provádět vhodná nápravná opatření přímo na místě).

5.7. Druhy sankcí

Grafy v příloze VIII zobrazují rozdělení sankcí u každého členského státu.

Před zveřejněním doporučení Komise uvedeného v bodě 2 této zprávy se při shromažďování těchto informací vyskytovaly závažné obtíže. Poté, co bylo doporučení zveřejněno, se situace výrazně zlepšila a v období 2015–2017 nevykázala žádné statistiky týkající se sankcí pouze Francie.

Například během kontrol provedených v EU v roce 2015 bylo uděleno 3 216 napomenutí, pokuty byly uloženy ve 14 446 případech a 2 777 případů vedlo k jiným sankcím, včetně trestních a správních soudních řízení. Jinými slovy, na úrovni EU v procentním vyjádření byly za protiprávní jednání uděleny pokuty v 71 % případů, napomenutí v 17 % a jiné sankce v 13 % případů (přičemž mezi členskými státy jsou značné rozdíly).

6. ZÁVĚRY

Směrnice 95/50/ES byla ode dne 1. ledna 1997 provedena do vnitrostátních právních předpisů členských států. Podrobnosti ustanovení o podávání zpráv byly v roce 2004 změněny a upravená ustanovení začala platit dne 14. prosince 2005. Z důvodů určitých systémových nesrovnalostí při podávání zpráv zveřejnila Komise v roce 2011 doporučení týkající se této otázky.

Nejnovější zprávy jasně ukazují mírný pokles počtu kontrol od roku 2014. Ve srovnání s referenčním obdobím předchozí zprávy (2012–2014) se zdá, že počet vykázaných kontrol klesl v roce 2015 na 136 966 kontrol v celé Unii. K dalšímu snížení celkového počtu kontrol v EU na 133 360 došlo v roce 2016, zatímco v roce 2017 byl zaznamenán mírný vzestup na 144 056 kontrol. Navzdory tomuto oživení však počet kontrol stále zaostává údaji za rok 2014 (150 348) a je výrazně nižší ve srovnání s počty kontrol za rok 2006 (244 710) nebo 2007 (285 466)[16] (tj. prvními referenčními roky, pro něž jsou k dispozici údaje z EU-27).

Počet protiprávních jednání zůstal během referenčního období této zprávy relativně stabilní: v roce 2015 jedna z pěti kontrol potvrdila nebo vyvolala podezření protiprávního jednání při přepravě nebezpečných věcí; v roce 2017 se jednalo o jednu ze 5,8 kontrol. V číselných údajích to odpovídá 79 103 z celkového počtu 417 343 silničních kontrol provedených v EU a Norsku za tři roky, jichž se týká tato zpráva.

Pokud byla zjištěna protiprávní jednání, jednalo se ve 40 % případů o protiprávní jednání nejzávažnějšího typu. V důsledku toho bylo 7 442 vozidel odstaveno v roce 2015, 7 282 vozidel v roce 2016 a 6 706 vozidel v roce 2017.

Je třeba poznamenat, že vysoký počet protiprávních jednání nahlášených členskými státy může být rovněž způsoben jejich politikou cílených kontrol, jejímž cílem je identifikovat a sankcionovat dopravce s nejhoršími výsledky, aby byly co nejlépe využity dostupné omezené zdroje. To znamená, že předkládané statistiky nemusí plně odrážet situaci na trhu přepravy nebezpečných věcí v EU, jež může být v praxi mnohem bezpečnější, než se může z vykázaných údajů jevit.

Celkově, v souladu se směrnicí 95/50/ES, všechny členské státy provádějí kontroly vozidel přepravujících nebezpečné věci a obecně podávají o těchto kontrolách poměrně přesné zprávy. Nicméně některé nesrovnalosti přetrvávají a Komise bude pokračovat ve svém úsilí, aby zajistila, že budou plněny požadavky na podávání zpráv podle směrnice 95/50/ES a že se bude každý rok postupně zlepšovat soulad s předpisy.

S ohledem na vykázané údaje a jejich analýzu uvedenou v této zprávě lze pozorovat obecný trend snižování počtu ročních kontrol prováděných členskými státy, jakož i přetrvávající obtíže ve způsobu vykazování.

Vzhledem k tomu, že je v zájmu členských států odhalovat veškerá nebezpečí, která mohou nastat při přepravě těchto věcí, a předcházet jim, by Komise ráda podnítila další investice v této oblasti, zejména do zlepšení školení pracovníků donucovacích orgánů a do výměny odborných znalostí a osvědčených postupů.

[16] KOM(2010) 364 v konečném znění, s. 10.