EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2020.2.26.
COM(2020) 69 final

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

A VESZÉLYES ÁRUK KÖZÚTI SZÁLLÍTÁSA ELLENŐRZÉSÉNEK EGYSÉGES ELJÁRÁSÁRÓL SZÓLÓ 95/50/EK TANÁCSI IRÁNYELV TAGÁLLAMOK ÁLTALI ALKALMAZÁSÁRÓL

TARTALOMJEGYZÉK

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK A VESZÉLYES ÁRUK KÖZÚTI SZÁLLÍTÁSA ELLENŐRZÉSÉNEK EGYSÉGES ELJÁRÁSÁRÓL SZÓLÓ 95/50/EK TANÁCSI IRÁNYELV TAGÁLLAMOK ÁLTALI ALKALMAZÁSÁRÓL

1. Bevezetés ... 2
2. Az uniós tagállamok és Norvégia jelentései ... 3
3. Adatszámítás ... 4
4. Az ellenőrzések alakulása és eredményei ... 4
5. Az adatok összevetése ... 5
5.1. Az ellenőrzések gyakorisága ... 5
5.2. Az ellenőrzések származási hely szerinti bontásban ... 6
5.3. A nem megfelelő szállítóegységek aránya ... 6
5.4. A nem megfelelő szállítóegységek származási hely szerinti bontásban ... 6
5.5. A szállítóegységek feltartóztatásának a gyakorisága ... 6
5.6. Veszélyességi kategóriák szerinti bontás ... 6
5.7. Büntetéstípusok ... 7
6. Következtetések ... 7

1. BEVEZETÉS

A Tanács 1995. október 6-án fogadta el a veszélyes áruk közúti szállítása ellenőrzésének egységes eljárásáról szóló 95/50/EK irányelvet. Az irányelv szerint a tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a közúti veszélyesáru-szállítmányokat reprezentatív arányban vessék meghatározott ellenőrzések alá, biztonsági feltételeik pedig megfeleljenek a vonatkozó jogszabályoknak. Az irányelvben előírt ellenőrzések végrehajtásához a tagállamok az irányelv I. mellékletében foglalt ellenőrző jegyzéket használják, és az esetlegesen észlelt szabálytalanságok II. mellékletben meghatározott veszélyességi kategóriáit veszik alapul.

A 95/50/EK irányelv előírja, hogy minden tagállam mindegyik naptári évre vonatkozóan nyújtson be jelentést a Bizottságnak a tárgyév végét követő tizenkét hónapon belül az irányelv végrehajtásáról[1]. Az irányelv azt is előírja, hogy a Bizottság legalább háromévente nyújtson be jelentést az Európai Parlamentnek és Tanácsnak az irányelv tagállamok által történő végrehajtásáról[2].

A Bizottság jelentése a tagállamoktól kapott éves jelentéseken alapul. Ez a hetedik jelentés a 95/50/EK tanácsi irányelv tagállamokban történő végrehajtásáról, és a 2015–2017 közötti időszakot mutatja be. Az első jelentés[3] az 1997–1998 közötti időszakra, a második[4] az 1999–2002 közötti időszakra, a harmadik[5] a 2003–2005 közötti időszakra, a negyedik a 2006–2007[6], az ötödik[7] a 2008–2011 közötti időszakra, a hatodik[8] pedig a 2012–2014 közötti időszakra vonatkozik.

2009. június 30-ig a módosított 94/55/EK tanácsi irányelv[9] határozta meg a veszélyes áruk közúti biztonságos szállítására vonatkozó feltételeket. Ezt az irányelvet 2009. július 1-jével hatályon kívül helyezték, és a módosított 2008/68/EK irányelv[10] váltotta fel.

A 2008/68/EK irányelv továbbviszi a 94/55/EK irányelv által alkalmazott megközelítést, mivel *a Veszélyes Áruk Nemzetközi Közúti Szállításáról szóló Európai Megállapodáshoz* (*ADR*[11]) csatoltakkal azonos műszaki és közigazgatási rendelkezéseket tesz alkalmazandóvá minden belföldi és nemzetközi szállításra az Unión belül. Az ADR-ben nincsenek különös rendelkezések az érvényesítésére nézve, ezeket a 95/50/EK irányelv rögzíti.

Ez az irányelv tartalmaz a tagállamok által használandó harmonizált ellenőrzési jegyzéket, valamint iránymutatásokat a szabálytalanságok besorolásához. 2004-ben az irányelv mellékleteit módosították[12], a szabálytalanságok besorolási rendszere pedig úgy módosult, hogy abban 2005-től kezdődően három veszélyességi kategóriát alkalmaznak.

---

1 Az irányelv 9. cikkének (1) bekezdése.
2 Az irányelv 9. cikkének (2) bekezdése.
3 COM(2000) 517 végleges 2000.9.6.
4 COM(2005) 430 végleges 2005.9.15.
5 COM(2007) 795 végleges 2007.12.13.
6 COM(2010) 364 végleges 2010.7.7.
7 COM(2013) 815 final, 2013.11.25.
8 COM(2017) 112 final, 2017.3.6.
9 A Tanács 94/55/EK irányelve (1994. november 21.) a veszélyes áruk közúti szállítására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről (HL L 319., 1994.12.12., 7. o.).
10 Az Európai Parlament és a Tanács 2008/68/EK irányelve (2008. szeptember 24.) a veszélyes áruk szárazföldi szállításáról (HL L 260., 2008.9.30., 13. o.).
11 A Genfben 1957. szeptember 30-án az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága (ENSZ-EGB) égisze alatt megkötött, a veszélyes áruk nemzetközi közúti szállításáról szóló módosított európai megállapodás.
12 A Bizottság 2004/112/EK irányelve (2004. december 13.) a 95/50/EK tanácsi irányelv műszaki fejlődéshez történő hozzáigazításáról (HL L 367., 2004.12.14., 23. o.).

Ezek az egységes ellenőrzések a tagállam területén megvalósuló vagy harmadik országokból oda irányuló, veszélyes árukat érintő minden közúti szállítási tevékenységre vonatkoznak, függetlenül attól, hogy a szállítóegységet melyik országban vették nyilvántartásba. Az irányelv célja annak biztosítása, hogy a közúti forgalomba kerülő veszélyesáru-szállítmányok jelentős része véletlenszerű kiválasztás alapján, ugyanakkor az úthálózat komoly hányadára kiterjedően ellenőrzés alá kerüljön.

Megelőző intézkedésként vagy a biztonságot veszélyeztető közúti szabálytalanság helyszíni nyilvántartásba vételét követően a vállalkozások telephelyén is lehet végezni ellenőrzéseket. A 95/50/EK irányelv mindazonáltal nem ír elő jelentéstételi kötelezettséget ezekre az ellenőrzésekre vonatkozóan.

2. AZ UNIÓS TAGÁLLAMOK ÉS NORVÉGIA JELENTÉSEI

A jelentéstétel során a tagállamok kötelesek a 95/50/EK irányelv II. mellékletében található veszélyességi kategóriákat alkalmazni, továbbá a jelentést az irányelv III. mellékletével összhangban összeállítani. Norvégia szintén benyújtotta éves jelentéseit és kérte, hogy szerepeltessék az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak benyújtandó bizottsági jelentésben.

A legtöbb tagállam és Norvégia túlnyomó részt időben nyújtotta be a jelentését. Egyes tagállamok esetében a jelentések késedelmesen kerültek benyújtásra, ami az információk begyűjtésére, elemzésére és Bizottságnak történő továbbítására szolgáló közigazgatási eljárásokra vezethető vissza, különösen abban az esetben, ha az ilyen eljárásokban különböző közigazgatási szervek vesznek részt. Noha a helyzet 2015-ben a korábbi évekhez képest ideiglenesen javult, a következő években a jelentések benyújtásának üteme nem érte el ugyanezt a szintet, ezért a Bizottságnak ismételten fel kellett kérnie a tagállamokat, hogy javítsanak a jövőben benyújtásra kerülő adatok formátumán és egységességén.

Valamennyi tagállam benyújtotta jelentését a Bizottságnak az egész időszakra vonatkozóan, de – a jelentős javulások ellenére – nem minden információt közöltek a megfelelő formában. Ráadásul a jelentések egy része hiányos volt, vagy a formanyomtatványokat rosszul töltötték ki, így az ott szereplő táblázatok egy része hiányos maradt, vagy a feltüntetett eredmények nem voltak relevánsak (ezt a „#N/A” / „nem áll rendelkezésre” jelzés tünteti fel). A tagállami jelentések összefoglalása e jelentés mellékleteiben szerepel.

A korábbi bizottsági jelentések megállapítottak bizonyos szisztematikus következetlenségeket a tagállamok által készített statisztikai jelentésekben. Mivel a tagállamok általi jelentéstétel egységessége alapvetően fontos a bizottsági jelentések minősége, összevethetősége és megbízhatósága szempontjából, a Bizottság 2011-ben e jelentések minőségének javítását célzó ajánlást[13] fogadott el.

Az ajánlás közzétételét követően a jelentések minősége jelentősen javult, és csak néhány alkalmi és kisebb következetlenség volt tapasztalható.

Az egyre kevésbé előforduló következetlenségek némelyike a szabálytalanságok veszélyességi kategóriák szerinti számával kapcsolatos[14]. A bizottsági ajánlás mellékletének 1.4. pontja hangsúlyozza, hogy egy adott esetben csak a legsúlyosabb szabálytalanságot kell jelenteni, akkor is, ha több szabálytalanságot tapasztaltak. Következésképpen a bejelentett

[13] A Bizottság ajánlása (2011.2.21.) a veszélyes áruk közúti szállításának ellenőrzésére vonatkozó jelentéstételről, C(2011) 909 végleges.

[14] A veszélyességi kategóriák fogalommeghatározását és az e kategóriákhoz kapcsolódó szabálytalanságokra vonatkozó iránymutatásokat a 2004/112/EK irányelvvel módosított 95/50/EK irányelv II. melléklete tartalmazza.

szabálytalanságok teljes számának meg kell egyeznie a rendelkezéseknek nem megfelelő szállítóegységek számával.

Úgy tűnik, hogy ezt az elvet még nem mindegyik tagállam alkalmazza megfelelően, mivel továbbra is előfordul, hogy egy szállítóegység tekintetében több szabálytalanságot jelentenek.

Az ajánlás által megoldani kívánt másik fontos probléma a közúti ellenőrzések során észlelt szabálytalanságokért kiszabott büntetések fogalma. A jogi és közigazgatási rendszer különbségei miatt egyes tagállamok nem tudták nyomon követni a gyanított szabálytalanságokat felfedő közúti ellenőrzéseket követő bírósági eljárás kimenetelét. Az ajánlás minden tagállamban alkalmazható, közös kompromisszumot javasolt, amely szerint a helyszíni ellenőrzést követően rögzíteni kell a végrehajtó szerv tagja által hozott határozatot. Egy tagállam (Franciaország) azonban még nem tudott erre vonatkozó adatokat szolgáltatni.

3. ADATSZÁMÍTÁS

A tagállamokat arra kérték, hogy jelentéseikben lehetőség szerint adják meg – tonnában vagy tonnakilométerben – a veszélyes áruk területükön történő éves szállításának becsült volumenét. A 2017. év tekintetében 16 tagállam és Norvégia közölt becslést. Az előző, 2015. és 2016. évre vonatkozóan mindössze 14 tagállam és Norvégia számolt be a veszélyes áruk becsült összmennyiségéről.

Mivel nem minden tagállam tudott közölni ilyen adatokat, a tagállamok közötti objektív összehasonlítás lehetővé tétele érdekében a veszélyes áruk szállításának mennyiségére vonatkozóan e jelentésben szereplő adatok az Eurostat adatbázisában szereplő információkon alapulnak[15]. Ezen információk alapján becsülik meg az ellenőrzések gyakoriságának a szállítási mennyiséghez viszonyított arányát, noha az irányelv (sem abszolút értékben, sem százalékos arányként) nem írja elő az elvégzendő ellenőrzések minimális számát.

Máltára vonatkozóan azonban nincs Eurostat-statisztika, mivel Málta számára eltérést engedélyeztek a közúti árufuvarozásra vonatkozó statisztikai adatgyűjtésről szóló, 2012. január 18-i 70/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet alkalmazása alól. A veszélyes áruk szállítása mennyiségének becslése ezért Málta esetében az illetékes máltai hatóság által rendelkezésre bocsátott adatok alapján történik.

Az Eurostat-statisztika e jelentés IX. mellékletében szerepel.

4. AZ ELLENŐRZÉSEK ALAKULÁSA ÉS EREDMÉNYEI

Az I. mellékletben az egyes tagállamok által elvégzett ellenőrzéseknek, a rendelkezéseknek nem megfelelő szállítóegységek százalékos arányának, továbbá az I. veszélyességi kategóriába tartozó szabálytalanságok számának az alakulása szerepel. Ez utóbbi a legsúlyosabb szabálytalansági kategória, amelynél az ADR vonatkozó rendelkezéseinek be nem tartása halál, személyi sérülés vagy jelentős környezetkárosodás magas fokú kockázatával jár, így azonnali és megfelelő helyesbítő intézkedéseket, például a jármű feltartóztatását teszi szükségessé.

A táblázat végén az Európai Unióra vonatkozó átlagértékek és a Norvégiára vonatkozó statisztika szerepel.

[15] Az Eurostat „DS-073082” táblázata: Veszélyes áruk éves közúti fuvarozása, veszélyes áru típusa és tevékenység szerinti bontásban

Az összegyűjtött adatmennyiség részletes és összesített elemzésre is lehetőséget kínál. Az így levont következtetések közül az alábbiak emelhetők ki:

- az ellenőrzött szállítóegységek jelentésben szereplő száma, valamint az ADR-nek megfelelő szállítóegységek száma között bizonyos egyenlőtlenség figyelhető meg. Például Görögország 2015-re vonatkozóan arról számolt be, hogy 324 szállítóegységet ellenőrzött, közülük pedig csak egynél fordult elő az I. veszélyességi kategóriába tartozó szabálytalanság. A helyzet javulni látszott 2016-ban, amikor 6290 ellenőrzés történt, és 39 szabálytalanságról számoltak be (ami az összes ellenőrzés 0,62 %-át teszi ki), de a szabálytalanságok száma a beszámolási időszak utolsó évében, 2017-ben is nagyon alacsony maradt (42) az ellenőrzések teljes számához képest, amely 20 870-re emelkedett, így a szabálytalanságok aránya 0,20 % volt, ami az uniós átlag nyolcada. Összehasonlításképpen Németországban a megfelelő számadatok szerint 2015-ben 45 961 ellenőrzésből 11 548 alkalommal, 2016-ban 41 290 ellenőrzésből 11 137 alkalommal, 2017-ben pedig 40 956 ellenőrzésből 10 429 alkalommal állapítottak meg szabálytalanságot, tehát a szabálytalanságok aránya 25 % körül alakult;
- több tagállam (Dánia, Észtország, Spanyolország, Olaszország, Ciprus, Lettország és Portugália) nem számolt be feltartóztatásról e jelentés hároméves tárgyidőszaka alatt. Ennek az lehet az oka, hogy egyes országokban a rendészeti hatóságok hatásköre nem terjed ki a járművek feltartóztatására. Más esetekben (pl. Görögország, Luxemburg és Szlovákia) ez csak egyszer fordult elő a tárgyidőszakban;
- az I. veszélyességi kategória részarányára vonatkozó adatok nem állnak rendelkezésre Ciprus esetében a teljes beszámolási időszakra, Litvánia esetében pedig a 2016. és 2017. évre vonatkozóan, noha ez utóbbi ország beszámolt az említett években történt feltartóztatásokról.

Az I. veszélyességi kategória arányának mutatója különösen érzékeny a megfelelő jelentéstételre. Amennyiben szállítóegységenként több mint egy szabálytalanságról számoltak be, az I. kategóriába tartozó szabálytalanságok százalékos aránya a tényleges értéknél alacsonyabb.

2015-ben egyes tagállamoknál a jelentésben szereplő szabálytalanságok összesített száma kisebb volt, mint amennyi nem megfelelő szállítóegységről tettek jelentést (például Belgium, Csehország, Németország, Írország, Lettország, Magyarország, Hollandia és Finnország), míg más tagállamok összesítve több szabálytalanságról számoltak be, mint amennyi szállítóegység nem volt megfelelő (például Dánia, Horvátország és Szlovákia). Ez az egyenlőtlenség 2016-ban és 2017-ben is fennállt. Egyes esetekben a rendészeti hatóságok csak a szabálytalanságok megállapításának tényéről számoltak be, e szabálytalanságról vagy a kiszabott büntetésről azonban nem adtak további tájékoztatást.

A szabálytalanságok teljes számával kapcsolatosan kapott vegyes információk, bizonyos országokban az I. veszélyességi kategóriába tartozó szabálytalanságok állandó hiánya, valamint a szabálytalanságok arányában uniós szinten tapasztalható következetlenség arra vezethető vissza, hogy a rendészeti hatóságoknál nincs megfelelő képzés. A Bizottság ezúton ösztönözni kívánja az információk és bevált módszerek további cseréjét e téren a tagállamok között.

5. AZ ADATOK ÖSSZEVETÉSE

Az e jelentésben tárgyalt időszakban az EU-ban és Norvégiában végzett ellenőrzések teljes száma nem volt minden évben állandó: 2015-ben 136 966 (a 2014. évi 150 348-hoz képest), 2016-ban 133 360, 2017-ben pedig 144 056 volt. Megállapítható, hogy az ellenőrzések száma

2015-ben 10,68 %-kal csökkent 2014-hez képest, és a csökkenő tendencia 2016-ban is folytatódott, 2017-ben viszont az ellenőrzések száma kismértékben növekedett (noha nem érte el a 2014-es szintet).

A nemzeti tendenciák különbözőek, mivel e jelentés tárgyidőszakában mindössze hat tagállamban (Görögország, Luxemburg, Észtország, Szlovénia, Írország és Svédország) növekedett az ellenőrzések száma több mint 25 %-kal, Belgiumban, Dániában, Horvátországban, Olaszországban, Bulgáriában és az Egyesült Királyságban viszont az eddigi legnagyobb csökkenés volt tapasztalható az elvégzett ellenőrzések számában.

Az Unión belüli ellenőrzések abszolút számát tekintve 2015-ben Németország hajtott végre a legnagyobb arányban ellenőrzéseket (33,56 %), majd Lengyelország (14,95 %) és Ausztria (9,44 %) következett. Ugyanez volt a sorrend 2016-ban is, amikor az Unión belüli ellenőrzések 30,96 %-át Németországban, 12,03 %-át Lengyelországban, 8,96 %-át pedig Ausztriában végezték, míg 2017-ben ugyan továbbra is Németországban volt a legnagyobb ez az arány (28,43 %), utána azonban Görögország (14,49 %), majd Lengyelország (11,27 %) következett. Kiemelendő, hogy ez a mutató nagymértékben összefügg a tagállam méretével.

5.1. Az ellenőrzések gyakorisága

A II. melléklet áttekintést nyújt a tagállamokban a 2015–2017 közötti időszakban végrehajtott közúti ellenőrzések gyakoriságáról. A gyakoriság az ellenőrzések számának és az egyes tagállamokban történő veszélyesáru-szállítás millió tonnakilométerben megadott értékének az arányában került kiszámításra.

Az EU-ban 2015-ben átlagosan 1,70 ellenőrzést végeztek millió tonnakilométerenként, 2016-ban ez visszaesett 1,65 ellenőrzésre, ami éves szinten 3 %-os csökkenést jelent, 2017-ben viszont 1,75-ra nőtt ez az érték. Az ellenőrzések gyakorisága 2015-ben Ausztriában (millió tonnakilométerenként 13,94), Szlovákiában (9,04) és Magyarországon (5,69) volt a legnagyobb, míg 2016-ban Ausztria állt a sorrend első helyén (11,38), majd Szlovákia (8,39) és Görögország (7,88) követte, végezetül pedig 2017-ben Görögország került az élre (14,38), megelőzve Ausztriát (10,71) és Szlovákiát (7,09). Megállapítható, hogy 2015-ben az ellenőrzések gyakorisága Ausztriában az uniós átlag csaknem 8,2-szerese volt, és Görögország is hasonló arányt ért el 2017-ben.

5.2. Az ellenőrzések származási hely szerinti bontásban

A jelentés III. mellékletében az ellenőrzéseket a szállítóegységek származási helye szerinti bontásban tekintjük át.

Erre a mutatóra nem csupán a rendészeti hatóságok határozatai, de a tagállam földrajzi jellemzői is hatással vannak: például szigetek esetében kisebb arányú a közúti nemzetközi tranzit. Kiemelendő, hogy ebben a beszámolási időszakban Málta és Ciprus egyetlen EU-n kívül bejegyzett szállítóegységet sem ellenőrzött.

Az ellenőrzés helye szerinti országban nyilvántartásba vett szállítóegységek aránya 2015-ben 63 %, 2016-ban 62 %, 2017-ben pedig 65 % volt. A másik uniós tagállamból érkező ellenőrzött egységek aránya 2015-ben és 2016-ban 32 %-nak felelt meg, 2017-ben viszont 29 %-ra csökkent, míg az Unión kívül bejegyzett szállítóegységek ellenőrzésének aránya viszonylag állandó volt, a beszámolási évtől függően 5–6 % között alakult.

5.3. A nem megfelelő szállítóegységek aránya

Az olyan ellenőrzött szállítóegységek arányát, ahol legalább egy szabálytalanságot találtak, a IV. melléklet ismerteti.

A nem megfelelő egységeknek az összes ellenőrzéshez viszonyított aránya 2015-ben és 2016-ban nem változott, 20 %-volt, 2017-ben viszont 17 %-ra csökkent. Egyes tagállamok (Bulgária, Görögország, Románia és Szlovákia) arról számolt be, hogy a szabálytalanságok aránya évente nem érte el az 5 %-ot, míg mások 0 %-os szabálytalansági arányt jelentettek egy évre (Szlovákia) vagy két évre (Olaszország) vonatkozóan, Ciprus pedig 0 %-os szabálytalansági arányt közölt a teljes időszakra.

5.4. A nem megfelelő szállítóegységek származási hely szerinti bontásban

Az V. mellékletben szereplő diagram a rendelkezéseknek nem megfelelő szállítóegységek származási hely szerinti megoszlását ismerteti.

A fenti 5.2. pontban foglaltakhoz hasonlóan e mutatóra is jelentős hatással vannak a tagállam földrajzi jellemzői (például szigeten vagy peremterületen elhelyezkedő tagállam jelentős eltérésekről számolhat be a harmadik országokból érkező áruforgalomban).

5.5. A szállítóegységek feltartóztatásának a gyakorisága

A VI. mellékletben szereplő diagram az olyan feltartóztatott járművek arányát ismerteti, amelyekről legalább egy szabálytalanságot jelentettek. A feltartóztatás oka az I. veszélyességi kategóriába tartozó szabálytalanság fennállása, és azt jelenti, hogy a járműnek mindaddig meg kell állnia, amíg meg nem felel az ADR rendelkezéseinek, vagy a rakományát át nem helyezik az ADR rendelkezéseinek megfelelő járműre. A szállítóegységek feltartóztatásának gyakorisága tekintetében csekély eltérések mutatkoztak a beszámolási időszak során: a feltartóztatott járművek aránya 2015-ben 28 % volt, 2016-ban és 2017-ben pedig 27 %-ra csökkent.

A feltartóztatási gyakoriság például Norvégiában (67 %), Hollandiában (54 %), Németországban (46 %) és Litvániában (36 %) volt a legnagyobb 2015-ben. Dánia, Észtország, Spanyolország, Olaszország, Ciprus, Lettország és Portugália nem számolt be feltartóztatásról 2015 és 2017 között, Szlovákia pedig 2016 óta jelenti a feltartóztatásokat.

5.6. Veszélyességi kategóriák szerinti bontás

A VII. mellékletben szereplő diagramok a szabálytalanságok súlyosságának a megoszlását ismertetik. A jelentésben csak az ellenőrzés során feltárt legmagasabb veszélyességi kategóriát kell feltüntetni.

A legtöbb tagállam ellenőrzött szállítóegységenként legalább egy szabálytalansági kategóriáról beszámolt. Ciprus viszont egyik veszélyességi kategóriába tartozó szabálytalanságot sem jelentett a teljes, 2015–2017 közötti beszámolási időszakban, Litvánia pedig a 2016. és 2017. évre vonatkozóan nem számolt be semmilyen szabálytalanságról.

Az Európai Unióban 2015 folyamán végzett ellenőrzések közül az észlelt szabálytalanságok 40 %-a az I. veszélyességi kategóriába (halál, személyi sérülés vagy jelentős környezetkárosodás magas fokú kockázata, amely azonnali és megfelelő helyesbítő intézkedéseket, például a jármű feltartóztatását teszi szükségessé), 37 %-a a II. veszélyességi kategóriába (szabálytalanságok, amelyek személyi sérülés vagy környezetkárosodás veszélyét idézik elő, a megfelelő helyesbítő intézkedések azonban végrehajthatók az ellenőrzés helyén, ha lehetséges és indokolt, vagy legkésőbb a folyamatban lévő szállítás befejezésekor), a fennmaradó 23 % pedig a III. veszélyességi kategóriába (szabálytalanságok, amelyek alacsony kockázati fokú személyi sérülés vagy környezetkárosodás veszélyét idézik elő, de a megfelelő helyesbítő intézkedéseket nem szükséges a közúton végrehajtani) tartozott.

5.7. Büntetéstípusok

A VIII. mellékletben szereplő diagramok a büntetések tagállamonkénti megoszlását ismertetik.

Az e jelentés 2. pontjában említett bizottsági ajánlás kihirdetését megelőzően alapvető nehézségek jellemezték az erre vonatkozó információk begyűjtését. Az ajánlás közzétételét követően a helyzet jelentősen javult, és a 2015–2017 közötti időszakban csupán Franciaország nem szerepeltette jelentésében a büntetésekre vonatkozó statisztikát.

Az Európai Unióban 2015-ben végrehajtott ellenőrzések során például 3216 esetben figyelmeztetés történt, 14 446 esetben pénzbírságot szabtak ki, 2777 eset pedig egyéb szankcióhoz, többek között jogi és közigazgatási bírósági eljáráshoz vezetett. Tehát uniós szinten százalékos értékben kifejezve az észlelt szabálytalanságokért az esetek 71 %-ában pénzbírság, 17 %-ában figyelmeztetés, 13 %-ában pedig egyéb szankció járt (a tagállamok között ugyanakkor jelentős különbségek tapasztalhatók).

6. KÖVETKEZTETÉSEK

A 95/50/EK irányelv 1997. január 1-je óta minden tagállam nemzeti jogszabályaiba átültetésre került. A jelentéstételre vonatkozó részletes rendelkezések 2004-ben módosultak, és 2005. december 14-én vált alkalmazandóvá. A jelentésben tapasztalt bizonyos rendszerszintű következetlenségekre tekintettel a Bizottság 2011-ben erre vonatkozó ajánlást tett közzé.

A legutóbbi jelentésekből egyértelműen kiderült, hogy az ellenőrzések száma némileg csökkent 2014 óta. Az előző jelentés tárgyidőszakával (2012–2014) összehasonlítva megállapítható, hogy a jelentett ellenőrzések uniós szinten összesített száma 2015-ben 136 966-ra csökkent. Az uniós szinten összesített szám tovább csökkenés után 133 360-on állt 2016-ban, 2017-ben viszont némi emelkedést mutatott, 144 056 volt. Az ellenőrzések száma e javulás ellenére is elmaradt a 2014. évi 150 348-tól, és lényegesen alacsonyabb volt a 2006. évi 244 710 vagy a 2007. évi 285 466 ellenőrzéshez[16] képest (vagyis azokhoz az első olyan tárgyévekhez viszonyítva, amelyekről rendelkezésre állnak az EU 27 tagállamára vonatkozó adatok).

A szabálysértések száma e jelentés tárgyidőszakában viszonylag stabil maradt: 2015-ben minden ötödik ellenőrzés szabálytalanságot erősített meg vagy annak gyanúját vetette fel a veszélyes anyagok szállítása terén, míg 2017-ben ez az arány 5,8 ellenőrzésenként egy volt. Ez a számadatokat tekintve az e jelentés hároméves tárgyidőszaka alatt az Európai Unió és Norvégia területén végzett összesen 417 343 közúti ellenőrzés közül 79 103-nak felel meg.

Ahol szabálytalanságokat tapasztaltak, ott az esetek 40 %-ában a legsúlyosabb típusról volt szó. Következésképpen 2015-ben 7442, 2016-ban 7282, 2017-ben pedig 6706 járművet tartóztattak fel.

Megjegyzendő, hogy a tagállamok által jelentett szabálytalanságok magas száma célzott ellenőrzési stratégiájuknak is betudható, amelynek célja, hogy azonosítsa és szankcionálja a legrosszabb teljesítményt nyújtó szállítókat, hogy a rendelkezésre álló szűkös erőforrások hatékonyságát a lehető legjobban kiaknázza. Ez azt is jelenti, hogy a megjelenő statisztika nem feltétlenül tekinthető teljesen reprezentatívnak a veszélyes áruk szállításának uniós piacára nézve, amely a gyakorlatban jóval biztonságosabb lehet, mint az a jelentett adatokból kitűnhet.

[16] COM(2010)364 végleges, 10. oldal.

Összegezve tehát a 95/50/EK irányelv előírásainak megfelelően minden tagállam végez ellenőrzéseket a veszélyes árukat közúton szállító járműveken, és ezekről az ellenőrzésekről általában véve meglehetősen pontos jelentést készít. Továbbra is fennáll néhány kisebb következetlenség, ugyanakkor a Bizottság fenntartja a 95/50/EK irányelvben előírt jelentéstételi követelmények betartásának és a megfelelés évről évre bekövetkező javításának biztosítására irányuló erőfeszítéseit.

A közölt adatokra és az e jelentésben ismertetett elemzésükre figyelemmel megállapítható, hogy a tagállamokban éves szinten végrehajtott ellenőrzések száma általános csökkenő tendenciát mutat, és az adatszolgáltatás módja is állandó problémát jelent.

Mivel a tagállamok érdekében áll, hogy észleljenek és megelőzzenek minden, az érintett áruk szállítása során esetlegesen jelentkező veszélyt, a Bizottság ösztönözni kívánja a beruházásokat e téren, különösen a rendészeti hatóságoknál tartott képzések színvonalának javítása, valamint a szakmai ismeretek és bevált módszerek cseréjének fokozása érdekében.