KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 26.2.2020 r.
COM(2020) 69 final

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

DOTYCZĄCE STOSOWANIA PRZEZ PAŃSTWA CZŁONKOWSKIE DYREKTYWY RADY 95/50/WE W SPRAWIE UJEDNOLICONYCH PROCEDUR KONTROLI DROGOWEGO TRANSPORTU TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH

SPIS TREŚCI

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY DOTYCZĄCE STOSOWANIA PRZEZ PAŃSTWA CZŁONKOWSKIE DYREKTYWY RADY 95/50/WE W SPRAWIE UJEDNOLICONYCH PROCEDUR KONTROLI DROGOWEGO TRANSPORTU TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH

1. Wprowadzenie 2
2. Sprawozdania państw członkowskich UE i Norwegii 3
3. Obliczanie danych 4
4. Rozwój sytuacji w zakresie kontroli i ich wyniki 5
5. Porównanie danych 6
5.1. Częstotliwość kontroli 6
5.2. Podział kontroli według miejsca pochodzenia 6
5.3. Odsetek jednostek transportowych naruszających przepisy 7
5.4. Podział jednostek transportowych naruszających przepisy według miejsca pochodzenia 7
5.5. Częstotliwość unieruchomień jednostek transportowych 7
5.6. Podział według kategorii ryzyka 7
5.7. Rodzaje kar 8
6. Wnioski 8

1. WPROWADZENIE

Dyrektywa Rady 95/50/WE w sprawie ujednoliconych procedur kontroli drogowego transportu towarów niebezpiecznych została przyjęta w dniu 6 października 1995 r. Zgodnie z dyrektywą państwa członkowskie muszą zapewnić, aby reprezentatywna część dostaw towarów niebezpiecznych przewożonych w transporcie drogowym była objęta określonymi kontrolami, oraz aby warunki bezpieczeństwa były zgodne z odpowiednimi przepisami. Aby przeprowadzać kontrole przewidziane w dyrektywie, państwa członkowskie stosują wykaz kontrolny ustanowiony w załączniku I do dyrektywy i odnoszą się do kategorii ryzyka możliwych wykrytych naruszeń, jak określono w załączniku II do dyrektywy.

Zgodnie z dyrektywą 95/50/WE każde państwo członkowskie musi przesłać Komisji za każdy rok kalendarzowy, nie później niż w ciągu dwunastu miesięcy od zakończenia danego roku, sprawozdanie ze stosowania dyrektywy[1]. Dyrektywa przewiduje również, że Komisja przesyła Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, co najmniej raz na trzy lata, sprawozdanie w sprawie stosowania wspomnianej dyrektywy przez państwa członkowskie[2].

Sprawozdanie Komisji przygotowywane jest na podstawie sprawozdań rocznych otrzymywanych od państw członkowskich. Niniejsze sprawozdanie jest siódmym sprawozdaniem ze stosowania dyrektywy Rady 95/50/WE w państwach członkowskich i obejmuje lata 2015–2017. Pierwsze sprawozdanie[3] obejmowało lata 1997–1998, drugie sprawozdanie[4] lata 1999–2002, trzecie sprawozdanie[5] lata 2003–2005, czwarte sprawozdanie[6] lata 2006–2007, piąte sprawozdanie[7] lata 2008–2011, a szóste sprawozdanie[8] lata 2012–2014.

Do dnia 30 czerwca 2009 r. warunki bezpiecznego transportu drogowego towarów niebezpiecznych były określone w dyrektywie Rady 94/55/WE[9] ze zm. Dyrektywa ta została uchylona i zastąpiona dyrektywą 2008/68/WE[10] ze zm. od dnia 1 lipca 2009.

Dyrektywa 2008/68/WE przewiduje kontynuację podejścia wynikającego z dyrektywy 94/55/WE w zakresie stosowania przepisów technicznych i administracyjnych identycznych z tymi, które są załączone do *Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych – ADR*[11]; dyrektywa wprowadza obowiązek stosowania tych przepisów w odniesieniu do całości transportu krajowego i międzynarodowego w UE. Ponieważ umowa ADR nie zawiera szczegółowych przepisów dotyczących jej egzekwowania, przepisy takie zostały ustanowione w dyrektywie 95/50/WE.

Dyrektywa ta zawiera zharmonizowany wykaz kontrolny, który ma być wykorzystywany przez państwa członkowskie na potrzeby takich kontroli, jak również wytyczne dotyczące

---

1 Art. 9 ust. 1.
2 Art. 9 ust. 2.
3 COM(2000) 517 final z 6.9.2000.
4 COM(2005) 430 final z 15.9.2005.
5 COM(2007) 795 final z 13.12.2007.
6 COM(2010) 364 final z 7.7.2010.
7 COM(2013) 815 final z 25.11.2013.
8 COM(2017) 112 final z 6.3.2017.
9 Dyrektywa Rady 94/55/WE z dnia 21 listopada 1994 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich w zakresie transportu drogowego towarów niebezpiecznych, Dz.U. L 319 z 12.12.1994, s. 7.
10 Dyrektywa 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych, Dz.U. L 260 z 30.9.2008, s. 13.
11 Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych, zawarta w Genewie dnia 30 września 1957 r., z późniejszymi zmianami, pod auspicjami Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ (EKG ONZ).

klasyfikowania naruszeń. W 2004 r. załączniki do dyrektywy zostały zmienione[12], wskutek czego od 2005 r. w ramach systemu klasyfikacji naruszeń obowiązują trzy kategorie ryzyka.

Te ujednolicone kontrole obejmują wszystkie operacje w zakresie transportu drogowego towarów niebezpiecznych na terytorium państwa członkowskiego lub związane z wwozem na to terytorium z krajów trzecich, niezależnie od kraju rejestracji jednostki transportowej. Dyrektywa ma na celu zapewnienie losowej kontroli obejmującej reprezentatywną część dostaw towarów niebezpiecznych przewożonych w transporcie drogowym przy jednoczesnym uwzględnieniu możliwie rozległej części sieci drogowej.

Kontrole mogą także odbywać się w przedsiębiorstwach jako działanie prewencyjne lub po stwierdzeniu podczas kontroli drogowej naruszeń zagrażających bezpieczeństwu. Dyrektywa 95/50/WE nie zawiera jednak wymogu składania sprawozdań z tych kontroli.

2. SPRAWOZDANIA PAŃSTW CZŁONKOWSKICH UE I NORWEGII

Przygotowując swoje sprawozdania, państwa członkowskie mają obowiązek stosować kategorie ryzyka określone w załączniku II do dyrektywy 95/50/WE oraz format sprawozdania określony w załączniku III do tej dyrektywy. Norwegia przedłożyła swoje sprawozdania roczne i poprosiła o jej uwzględnienie w sprawozdaniu Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady.

Większość państw członkowskich i Norwegia przekazały swoje sprawozdania w terminie. Niektóre krajowe sprawozdania opóźniły się ze względu na procedury administracyjne dotyczące gromadzenia, analizowania i przekazywania informacji Komisji, w szczególności gdy procedury te obejmują różne organy publiczne. Mimo że w 2015 r. sytuacja uległa tymczasowej poprawie w porównaniu z wcześniejszymi latami, to w kolejnych latach znów pojawiły się opóźnienia, w związku z czym Komisja ponownie zwróciła się do państw członkowskich o poprawę formatu i spójności danych w przyszłości.

Komisja otrzymała sprawozdania od wszystkich państw członkowskich za cały okres, ale – pomimo znacznej poprawy – nie wszystkie informacje przekazano w poprawnym formacie. Ponadto niektóre sprawozdania były niekompletne lub nieprawidłowo wypełnione, co prowadziło do powstania luk lub nieodpowiednich wyników w tabelach zawartych w niniejszym sprawozdaniu – w takim przypadkach wartości oznaczono jako „b.d.” („brak danych”). W załącznikach do niniejszego sprawozdania przedstawiono podsumowanie odpowiedzi państw członkowskich.

We wcześniejszych sprawozdaniach Komisji odnotowano pewne systematyczne niespójności w sprawozdaniach statystycznych przedkładanych przez państwa członkowskie. Ponieważ jednolita sprawozdawczość ze strony państw członkowskich ma kluczowe znaczenie dla jakości, porównywalności i wiarygodności sprawozdań Komisji, Komisja przyjęła w 2011 r. zalecenie[13] mające służyć poprawie jakości sprawozdań państw członkowskich.

Po opublikowaniu zalecenia nastąpiła znaczna poprawa sprawozdań – odnotowywano jedynie pewne sporadyczne niespójności mniejszej wagi.

[12] Dyrektywa Komisji 2004/112/WE z dnia 13 grudnia 2004 r. dostosowująca do postępu technicznego dyrektywę Rady 95/50/WE (Dz.U. L 367 z 14.12.2004, s. 23).

[13] Zalecenie Komisji z dnia 21.2.2011 r. w sprawie składania sprawozdań na temat kontroli transportu drogowego towarów niebezpiecznych, C(2011) 909 final.

Niektóre z nich dotyczą liczby naruszeń w poszczególnych kategoriach ryzyka, przy czym jest ich coraz mniej[14]. W ppkt 1.4 załącznika do zalecenia Komisji podkreślono, że należy zgłaszać jedynie najpoważniejsze naruszenie, nawet jeśli ogólnie wykryto szereg naruszeń. W związku z tym łączna liczba zgłoszonych naruszeń w poszczególnych kategoriach ryzyka powinna być równa liczbie jednostek transportowych naruszających przepisy.

Wydaje się, że zasada ta nie jest jeszcze prawidłowo stosowana we wszystkich państwach członkowskich, ponieważ nadal zgłaszanych jest szereg naruszeń przypadających na jedną jednostkę transportową.

Kolejnym ważnym zagadnieniem poruszonym w zaleceniach była koncepcja kar nakładanych z tytułu naruszenia wykrytego w czasie kontroli drogowej. Ze względu na różnice w regulacjach prawnych i administracyjnych niektóre państwa członkowskie nie były w stanie śledzić rezultatów postępowania sądowego będącego następstwem kontroli, podczas której uzyskano podejrzenie, że doszło do naruszeń. W zaleceniu proponowano przyjęcie kompromisowego podejścia, które mogłoby zostać przyjęte przez wszystkie państwa członkowskie, a mianowicie odnotowywania decyzji podjętej przez funkcjonariusza po kontroli na miejscu. Jedno państwo członkowskie (Francja) nie jest jednak jeszcze w stanie podać takich danych.

3. OBLICZANIE DANYCH

Państwa członkowskie mają obowiązek przedstawienia w swoich sprawozdaniach, w miarę możliwości, szacunkowych danych dotyczących wielkości rocznego transportu towarów niebezpiecznych na ich terytorium w tonach lub w tonokilometrach. Jeśli chodzi o rok 2017, 16 państw członkowskich i Norwegia przekazały takie szacunki. Za lata 2015 i 2016 jedynie 14 państw członkowskich i Norwegia przedstawiły szacunkową całkowitą ilość towarów niebezpiecznych.

Ponieważ nie wszystkie państwa członkowskie były w stanie dostarczyć te dane, to – aby umożliwić obiektywne porównanie między państwami członkowskimi – wolumen transportu towarów niebezpiecznych, o którym mowa w niniejszym sprawozdaniu, oparto na informacjach dostępnych w bazie danych Eurostatu[15]. Informacje te wykorzystano do oszacowania częstotliwości kontroli w stosunku do wolumenu transportu, chociaż dyrektywa nie określa minimalnej liczby kontroli (ani w ujęciu bezwzględnym, ani pod względem procentowym).

Eurostat nie posiada statystyk dotyczących Malty, ponieważ państwu temu przyznano odstępstwo w zakresie stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 70/2012 z dnia 18 stycznia 2012 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy. Wolumen transportu towarów niebezpiecznych na Malcie szacowany jest zatem na podstawie danych dostarczonych przez właściwy organ tego państwa.

Dane statystyczne Eurostatu przedstawiono w załączniku IX do niniejszego sprawozdania.

[14] Definicję kategorii ryzyka oraz wytyczne dotyczące naruszeń należących do tych kategorii zawarto w załączniku II do dyrektywy 95/50/WE zmienionej dyrektywą 2004/112/WE.

[15] Eurostat, tabela „DS-073082”: Roczny transport drogowy towarów niebezpiecznych według rodzaju towarów niebezpiecznych i w podziale na rodzaje działalności.

4. ROZWÓJ SYTUACJI W ZAKRESIE KONTROLI I ICH WYNIKI

W załączniku I przedstawiono rozwój liczby kontroli przeprowadzonych przez państwa członkowskie, odsetek jednostek transportowych naruszających przepisy oraz odsetek naruszeń kategorii ryzyka I, tj. najpoważniejszej kategorii naruszeń, w przypadku której nieprzestrzeganie odpowiednich przepisów ADR stwarza wysokie ryzyko spowodowania śmierci, poważnych obrażeń cielesnych lub znacznej szkody dla środowiska, co wymaga wprowadzenia natychmiastowych i stosownych środków naprawczych, takich jak unieruchomienie pojazdu.

Na końcu tabeli znajdują się średnie wartości dla Unii Europejskiej oraz dane statystyczne z Norwegii.

Ilość gromadzonych danych umożliwia analizę zarówno szczegółową, jak i zagregowaną. Główne wnioski płynące z tych analiz są następujące:

- istnieje pewna nierównowaga danych, jeśli chodzi o liczbę skontrolowanych jednostek transportowych i liczbę jednostek transportowych przestrzegających ADR. Przykładowo Grecja poinformowała, że w 2015 r. skontrolowano 324 jednostki transportowe, ale odnotowano tylko jedną jednostkę transportową, która dopuściła się naruszenia kategorii ryzyka I. Sytuacja poprawiła się w 2016 r., kiedy to przeprowadzono 6290 kontroli i zgłoszono 39 przypadków niezgodności (tj. 0,62 % całkowitej liczby kontroli), jednak w ostatnim roku okresu sprawozdawczego – czyli 2017 – liczba niezgodności (42) pozostała bardzo niska w porównaniu z całkowitą liczbą kontroli, która wzrosła do 20870: daje to wskaźnik niezgodności wynoszący 0,20 %, czyli 8 razy niższy od średniej UE. Dla porównania w przypadku Niemiec wykryto 11548 niezgodności podczas 45961 kontroli w 2015 r., 11137 niezgodności podczas 41290 kontroli w 2016 r. i 10429 niezgodności podczas 40956 kontroli w 2017 r.; wskaźnik niezgodności wyniósł zatem około 25 %;
- kilka państw członkowskich (Dania, Estonia, Hiszpania, Włochy, Cypr, Łotwa i Portugalia) nie zgłosiło żadnego unieruchomienia podczas trzyletniego okresu objętego niniejszym sprawozdaniem. Może to wynikać z faktu, że w niektórych krajach organy egzekwowania prawa nie dysponują uprawnieniami do unieruchamiania pojazdów. W innych państwach, np. w Grecji, Luksemburgu i na Słowacji, zgłoszono tylko jeden taki przypadek w okresie referencyjnym;
- w danych dotyczących Cypru brakuje zgłoszeń dotyczących kategorii ryzyka I dla całego okresu sprawozdawczego, a w danych dotyczących Litwy – w odniesieniu do lat 2016 i 2017, mimo tego, iż ten ostatni kraj zgłosił unieruchomienia w odniesieniu do tych konkretnych lat.

W przypadku wskaźnika dotyczącego naruszeń kategorii ryzyka I szczególnie istotne znaczenie ma właściwa sprawozdawczość. Jeśli zgłaszano więcej niż jedno naruszenie na jednostkę transportową, odsetek naruszeń kategorii I jest niższy od prawidłowej wartości.

Niektóre państwa członkowskie zgłosiły mniej naruszeń ogółem za 2015 r. niż liczba jednostek transportowych naruszających przepisy (np. Belgia, Republika Czeska, Niemcy, Irlandia, Łotwa, Węgry, Niderlandy i Finlandia), podczas gdy inne państwa członkowskie zgłosiły większą liczbę naruszeń ogółem niż liczba jednostek transportowych naruszających przepisy (np. Dania, Chorwacja i Słowacja). Ta nierównowaga utrzymywała się w latach 2016 i 2017. Niekiedy organy egzekwowania prawa zgłaszają jedynie przypadki stwierdzenia naruszeń, ale nie podają żadnych dalszych informacji o samych naruszeniach ani o karach.

Różnice w otrzymanych informacjach dotyczących łącznej liczby naruszeń, utrzymujący się w niektórych państwach członkowskich brak informacji o naruszeniach kategorii ryzyka I

oraz brak spójności między poziomem niezgodności na szczeblu UE mogą wynikać z braku odpowiedniego przeszkolenia organów egzekwowania prawa. Komisja pragnie zachęcić do dalszej wymiany informacji i najlepszych praktyk w tej dziedzinie między państwami członkowskimi.

5. PORÓWNANIE DANYCH

Całkowita liczba kontroli przeprowadzonych w UE i Norwegii w okresie objętym niniejszym sprawozdaniem wahała się w ujęciu rocznym i wyniosła: 136 966 w 2015 r. (w porównaniu z 150 348 w 2014 r.), 133 360 w 2016 r. i 144 056 w 2017 r. Liczba kontroli w 2015 r. zmniejszyła się o 10,68 % w porównaniu z 2014 r., a tendencja spadkowa utrzymała się w 2016 r., podczas gdy w odniesieniu do 2017 r. odnotowano niewielki wzrost liczby kontroli (chociaż nie osiągnięto poziomu z 2014 r.).

Tendencje krajowe są różne; tylko 6 państw członkowskich (Grecja, Luksemburg, Estonia, Słowenia, Irlandia i Szwecja) zwiększyło liczbę kontroli w okresie objętym niniejszym sprawozdaniem o ponad 25 %, podczas gdy w Belgii, Danii, Chorwacji, Włoszech, Bułgarii i Zjednoczonym Królestwie odnotowano największy spadek liczby przeprowadzonych kontroli.

W ujęciu bezwzględnym największa liczba kontroli w UE przypadła w 2015 r. na Niemcy (33,56 %), a następnie Polskę (14,95 %) i Austrię (9,44 %). W 2016 r. odnotowano tę samą kolejność: 30,96 % kontroli przeprowadzono w Niemczech, 12,03 % w Polsce i 8,96 % w Austrii, natomiast w 2017 r. najwyższy odsetek odnotowano w Niemczech (28,43 %), Grecji (14,49 %) i Polsce (11,27 %). Należy podkreślić, że wskaźnik ten jest w dużej mierze związany z wielkością państwa członkowskiego.

5.1. Częstotliwość kontroli

W załączniku II przedstawiono częstotliwość kontroli drogowych w państwach członkowskich w latach 2015–2017. Częstotliwość jest obliczana jako proporcja liczby kontroli do miliona tonokilometrów towarów niebezpiecznych przewożonych w danym państwie członkowskim.

W 2015 r. średnia dla UE wynosiła 1,70 kontroli na milion tonokilometrów; w 2016 r. zmniejszyła się do 1,65, co oznacza roczny spadek o 3 %, natomiast w 2017 r. wzrosła do wartości 1,75. W 2015 r. największą częstotliwość kontroli odnotowano w Austrii (13,94 na milion tonokilometrów), na Słowacji (9,04) i na Węgrzech (5,69), w 2016 r. – w Austrii (11,38), na Słowacji (8,39) i w Grecji (7,88), a w 2017 r. – w Grecji (14,38), Austrii (10,71) i Słowacji (7,09). Można zauważyć, że w 2015 r. częstotliwość kontroli w Austrii była 8,2 razy wyższa od średniej UE, a analogiczny wskaźnik został osiągnięty przez Grecję w 2017 r.

5.2. Podział kontroli według miejsca pochodzenia

Załącznik III do niniejszego sprawozdania ukazuje podział kontroli według miejsca pochodzenia jednostki transportowej.

Na wskaźnik ten mają wpływ nie tylko decyzje organów egzekwowania prawa, lecz także aspekty geograficzne państwa członkowskiego; np. na wyspach międzynarodowy drogowy ruch tranzytowy jest mniej intensywny. W szczególności Malta i Cypr nie przeprowadziły w okresie sprawozdawczym żadnej kontroli jednostek transportowych zarejestrowanych poza UE.

Odsetek jednostek transportowych zarejestrowanych w kraju kontroli wynosił 63 % w 2015 r., 62 % w 2016 r. i 65 % w 2017 r. Odsetek skontrolowanych jednostek

pochodzących z innych państw UE wyniósł 32 % w 2015 r. i 2016 r., a następnie spadł do 29 % w 2017 r., podczas gdy odsetek kontroli dotyczących jednostek zarejestrowanych poza UE utrzymywał się na stałym poziomie wynoszącym od 5 % do 6 % w zależności od roku sprawozdawczego.

5.3. Odsetek jednostek transportowych naruszających przepisy

Odsetek skontrolowanych jednostek transportowych, w przypadku których stwierdzono co najmniej jedno naruszenie, przedstawiono w załączniku IV.

Odsetek jednostek naruszających przepisy w stosunku do całkowitej liczby kontroli był niezmienny w 2015 r. i 2016 r. i wynosił 20 %, zaś w 2017 r. spadł do 17 %. Niektóre państwa członkowskie (Bułgaria, Grecja, Rumunia i Słowacja) zgłosiły mniej niż 5 % niezgodności każdego roku, podczas gdy inne państwa zgłosiły zerowy odsetek naruszeń dla jednego roku (Słowacja) lub dwóch lat (Włochy), natomiast Cypr zgłosił zerowy odsetek naruszeń dla całego okresu.

5.4. Podział jednostek transportowych naruszających przepisy według miejsca pochodzenia

Wykresy w załączniku V przedstawiają rozkład jednostek transportowych naruszających przepisy według ich miejsca pochodzenia.

Jak zauważono w pkt 5.2, charakterystyka geograficzna państwa członkowskiego również znacznie wpływa na ten wskaźnik (np. w przypadku wysp lub peryferyjnych państw członkowskich mogą występować znaczne różnice dotyczące ruchu z państw trzecich).

5.5. Częstotliwość unieruchomień jednostek transportowych

Wykres w załączniku VI przedstawia udział unieruchomionych pojazdów w łącznej liczbie pojazdów, w przypadku których zgłoszono naruszenie. Unieruchomienie wynika z naruszenia kategorii ryzyka I i oznacza, że pojazd zostaje zatrzymany do czasu zapewnienia zgodności z ADR lub przeniesienia ładunku do innego pojazdu zgodnego z ADR. Jeśli chodzi o częstotliwość unieruchomień jednostek transportowych, to w okresie sprawozdawczym odnotowano niewielkie zmiany: odsetek pojazdów unieruchomionych w 2015 r. wynosił 28 % i zmalał do 27 % w latach 2016 i 2017.

W 2015 r. najwyższe częstotliwości unieruchomienia odnotowano w Norwegii (67 %), w Niderlandach (54 %), Niemczech (46 %) i na Litwie (36 %), Dania, Estonia, Hiszpania, Włochy, Cypr, Łotwa i Portugalia nie zgłosiły żadnych unieruchomień w latach 2015–2017, natomiast Słowacja zaczęła zgłaszać unieruchomienia od 2016 r.

5.6. Podział według kategorii ryzyka

Wykresy w załączniku VII przedstawiają rozkład wagi naruszeń. Zgłaszać należy tylko naruszenie należące do najwyższej kategorii ryzyka stwierdzone podczas kontroli.

Większość państw członkowskich zgłosiła przynajmniej jedną kategorię naruszenia na skontrolowaną jednostkę transportową. Cypr nie zgłosił jednak żadnych naruszeń w żadnej kategorii ryzyka za cały okres sprawozdawczy 2015–2017, natomiast Litwa nie zgłosiła żadnych naruszeń w żadnej kategorii ryzyka w latach 2016 i 2017.

Wśród kontroli przeprowadzonych w UE w 2015 r. 40 % wykrytych naruszeń zaklasyfikowano do kategorii ryzyka I (wysokie ryzyko spowodowania śmierci, poważnych obrażeń cielesnych lub znacznej szkody dla środowiska, wymagające wprowadzenia natychmiastowych i stosownych środków naprawczych, takich jak unieruchomienie pojazdu), 37 % do kategorii ryzyka II (naruszenia, które stwarzają ryzyko spowodowania obrażeń

cielesnych lub szkody dla środowiska, w przypadku których można wprowadzić stosowne środki naprawcze albo w miejscu kontroli, jeżeli to możliwe i stosowne, albo w momencie zakończenia bieżącej operacji transportowej), a pozostałe 23 % zaklasyfikowano do kategorii ryzyka III (naruszenia, które stwarzają niewielkie ryzyko spowodowania obrażeń cielesnych lub szkody dla środowiska, w przypadku których stosownych środków naprawczych nie trzeba wprowadzać w miejscu kontroli).

5.7. Rodzaje kar

Wykresy w załączniku VIII przedstawiają rozkład kar dla każdego państwa członkowskiego.

Przed opublikowaniem zalecenia Komisji, o którym mowa w pkt 2 niniejszego sprawozdania, występowały zasadnicze trudności z gromadzeniem tych informacji. Po opublikowaniu zalecenia sytuacja uległa zdecydowanej poprawie i w okresie 2015-2017 jedynie Francja nie przedłożyła żadnych statystyk dotyczących kar.

Przykładowo w trakcie kontroli przeprowadzonych w UE w 2015 r. wydano 3 216 ostrzeżeń; grzywny zostały nałożone w 14 446 przypadkach, natomiast w 2 777 przypadkach zastosowano inne kary, w tym wszczęto postępowania karne i administracyjne. Innymi słowy, na poziomie UE stwierdzone naruszenia doprowadziły do nałożenia grzywny w 71 % przypadków, ostrzeżeń w 17 % przypadków oraz do innych kar w 13 % przypadków (przy znacznych różnicach między państwami członkowskimi).

6. WNIOSKI

Dyrektywa 95/50/WE została transponowana do ustawodawstw krajowych państw członkowskich z dniem 1 stycznia 1997 r. Szczegółowe zasady składania sprawozdań zostały zmienione w 2004 r., a nowe przepisy zaczęły obowiązywać w dniu 14 grudnia 2005 r. Ze względu na pewne systematyczne niespójności w sprawozdaniach Komisja opublikowała w 2011 r. zalecenie w tej sprawie.

Ostatnie sprawozdania wyraźnie wskazują na umiarkowany spadek liczby kontroli od 2014 r. W porównaniu z okresem referencyjnym poprzedniego sprawozdania (2012–2014) można zauważyć, że liczba zgłoszonych kontroli w całej UE zmniejszyła się w 2015 r. do łącznej liczby 136 966. W 2016 r. odnotowano dalszy spadek liczby kontroli do 133 360, podczas gdy w 2017 r. odnotowano niewielki wzrost do 144 056. Liczba ta pozostaje nadal mniejsza niż 150 348 kontroli przeprowadzonych w 2014 r. i jest dramatycznie niska w porównaniu z 244 710 kontrolami w 2006 r. czy 285 466 kontrolami w 2007 r.[16] (tj. w pierwszych latach odniesienia, dla których dostępne są dane dla UE-27).

Liczba naruszeń w okresie objętym sprawozdaniem utrzymywała się na względnie stabilnym poziomie: w 2015 r. jedna kontrola na pięć prowadziła do stwierdzenia lub podejrzenia naruszenia w transporcie towarów niebezpiecznych, podczas gdy w 2017 r. była to jedna kontrola na 5,8. W ujęciu liczbowym jest to 79 103 z 417 343 kontroli drogowych przeprowadzonych ogółem w UE i Norwegii w ciągu trzech lat objętych niniejszym sprawozdaniem.

Jeżeli chodzi o wykryte naruszenia, w 40 % przypadków należały one do najbardziej poważnych rodzajów. W związku z tym w 2015 r. unieruchomiono 7 442 pojazdy, w 2016 r. – 7 282, a w 2017 r. – 6 706.

[16] COM(2010) 364 final, s. 10.

Duża liczba naruszeń przepisów zgłoszonych przez państwa członkowskie może jednak wynikać z ukierunkowanej strategii kontroli, której celem ma być zidentyfikowanie i ukaranie przewoźników naruszających przepisy, tak aby zmaksymalizować efektywność wykorzystania ograniczonych zasobów. Oznacza to, że przedstawione dane statystyczne mogą nie być w pełni reprezentatywne dla rynku UE w odniesieniu do transportu towarów niebezpiecznych, który w praktyce byłby dużo bezpieczniejszy, niż może się wydawać na podstawie zgłaszanych danych.

Zgodnie z wymogami dyrektywy 95/50/WE wszystkie państwa członkowskie prowadzą kontrole pojazdów przewożących towary niebezpieczne i zasadniczo prawidłowo składają sprawozdania z tych kontroli. Utrzymują się jednak pewne niespójności, a Komisja nadal stara się zapewnić przestrzeganie obowiązków sprawozdawczych wynikających z dyrektywy 95/50/WE, przy czym można zauważyć coroczną stopniową poprawę w tym zakresie.

Z analizy zgłoszonych danych przedstawionej w niniejszym sprawozdaniu wynika ogólna tendencja spadkowa w zakresie liczby kontroli przeprowadzanych corocznie przez państwa członkowskie oraz utrzymujący się problem sposobu sporządzania sprawozdań.

Ponieważ w interesie państw członkowskich leży wykrywanie i zapobieganie wszelkim zagrożeniom, jakie mogą pojawić się w transporcie towarów niebezpiecznych, Komisja pragnie zachęcić do większych inwestycji w tym obszarze, w szczególności w celu poprawy szkolenia organów egzekwowania prawa oraz wymiany wiedzy fachowej i najlepszych praktyk.