



V Bruseli 26. 2. 2020
COM(2020) 69 final

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

**O UPLATŇOVANÍ SMERNICE RADY 95/50/ES O JEDNOTNÝCH POSTUPOCH
KONTROLY CESTNEJ PREPRAVY NEBEZPEČNÉHO TOVARU ČLENSKÝMI
ŠTÁTMI**

OBSAH

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE O UPLATŇOVANÍ SMERNICE RADY 95/50/ES O JEDNOTNÝCH POSTUPOCH KONTROLY CESTNEJ PREPRAVY NEBEZPEČNÉHO TOVARU ČLENSKÝMI ŠTÁTMI

1.	Úvod.....	2
2.	Správy členských štátov EÚ a Nórska	3
3.	Výpočet údajov	3
4.	Vývoj kontrol a ich výsledky	4
5.	Porovnanie údajov.....	5
5.1.	Frekvencia kontrol	5
5.2.	Prehľad kontrol podľa miesta pôvodu.....	5
5.3.	Podiel nevyhovujúcich dopravných jednotiek	6
5.4.	Prehľad nevyhovujúcich dopravných jednotiek podľa miesta pôvodu.....	6
5.5.	Frekvencia odstavenia dopravných jednotiek	6
5.6.	Prehľad podľa rizikových kategórií	6
5.7.	Druhy sankcií	6
6.	Závery	7

1. Úvod

Smernica Rady 95/50/ES o jednotných postupoch kontroly cestnej prepravy nebezpečného tovaru bola prijatá 6. októbra 1995. Stanovuje sa v nej, že členské štáty musia zabezpečiť, aby sa reprezentatívna časť zásielok nebezpečného tovaru prepravovaných cestnou dopravou podrobila osobitným kontrolám a aby ich bezpečnostné podmienky boli v súlade s príslušnými právnymi predpismi. S cieľom vykonávať kontroly uvedené v danej smernici členské štáty použijú kontrolný zoznam stanovený v prílohe I k danej smernici a súvisiace rozdelenie možných zistených porušení do rizikových kategórií stanovené v prílohe II k danej smernici.

V smernici 95/50/ES sa stanovuje, že každý členský štát zašle Komisii za každý kalendárny rok najneskôr do dvanástich mesiacov od jeho uplynutia správu o uplatňovaní uvedenej smernice¹. V smernici sa takisto stanovuje, že Komisia zašle Európskemu parlamentu a Rade aspoň každé tri roky správu o uplatňovaní uvedenej smernice členskými štátmi².

Správa Komisie je založená na výročných správach zaslaných členskými štátmi. Toto je siedma správa o uplatňovaní smernice Rady 95/50/ES v členských štátoch a zahŕňa obdobie 2015 – 2017. Prvá správa³ zahŕňala obdobie 1997 – 1998, druhá správa⁴ obdobie 1999 – 2002, tretia správa⁵ obdobie 2003 – 2005, štvrtá správa⁶ obdobie 2006 – 2007, piata správa⁷ obdobie 2008 – 2011 a šiesta správa⁸ obdobie 2012 – 2014.

Podmienky pre bezpečnú cestnú prepravu nebezpečného tovaru boli do 30. júna 2009 stanovené v smernici Rady 94/55/ES⁹ v znení zmien. Od 1. júla 2009 sa táto smernica zrušila a nahradila sa smernicou 2008/68/ES¹⁰ v znení zmien.

Smernica 2008/68/ES nadväzuje na prístup smernice 94/55/ES tým, že uplatňuje rovnaké technické a administratívne ustanovenia ako tie, ktoré sú pripojené k *Európskej dohode o medzinárodnej cestnej preprave nebezpečných vecí* (ďalej len „ADR¹¹“), čím sa stávajú povinnými pre všetku vnútroštátnu a medzinárodnú dopravu v rámci EÚ. Keďže ADR neobsahuje osobitné ustanovenia na jej presadzovanie, tieto ustanovenia boli stanovené v smernici 95/50/ES.

Táto smernica obsahuje zosúladený kontrolný zoznam, ktorý majú členské štáty používať pri týchto kontrolách, ako aj usmernenia na klasifikáciu porušení predpisov. Prílohy k smernici boli v roku 2004 zmenené¹² a systém klasifikácie porušení predpisov sa od roku 2005 zmenil na tri rizikové kategórie.

¹ Článok 9 ods. 1 uvedenej smernice.

² Článok 9 ods. 2 uvedenej smernice.

³ KOM(2000) 517 v konečnom znení, 6.9.2000.

⁴ KOM(2005) 430 v konečnom znení, 15.9.2005.

⁵ KOM(2007) 795 v konečnom znení, 13.12.2007.

⁶ KOM(2010) 364 v konečnom znení, 7.7.2010.

⁷ COM(2013) 815 final, 25.11.2013.

⁸ COM(2017) 112 final, 6.3.2017.

⁹ Smernica Rady 94/55/ES z 21. novembra 1994 o aproximácii právnych predpisov členských štátov vzhľadom na prepravu nebezpečného tovaru cestnou dopravou (Ú. v. ES L 319, 12.12.1994, s. 7).

¹⁰ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES z 24. septembra 2008 o vnútrozemskej preprave nebezpečného tovaru (Ú. v. EÚ L 260, 30.9.2008, s. 13).

¹¹ Európska dohoda o medzinárodnej cestnej preprave nebezpečných vecí uzavretá v Ženeve 30. septembra 1957, v znení zmien, pod záštitou Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov (EHK OSN).

¹² Smernica Komisie 2004/112/ES z 13. decembra 2004, ktorou sa prispôbuje technickému pokroku smernica Rady 95/50/ES (Ú. v. EÚ L 367, 14.12.2004, s. 23).

Tieto jednotné kontroly sa týkajú všetkých činností pri cestnej preprave nebezpečného tovaru na území členského štátu alebo nebezpečného tovaru, ktorý prichádza z tretích krajín, bez ohľadu na krajinu evidencie dopravnej jednotky. Cieľom smernice je zabezpečiť, aby sa náhodne kontrolovala reprezentatívna časť zásielok nebezpečného tovaru, ktorý sa prepravuje cestnou dopravou, a zároveň aby bola pokrytá značná časť cestnej siete.

Kontroly je možné uskutočňovať aj v priestoroch podnikov ako preventívne opatrenie, alebo ak sa na ceste zaznamenali priestupky ohrozujúce bezpečnosť. V smernici 95/50/ES sa však nestanovuje požiadavka na podávanie správ o týchto kontrolách.

2. SPRÁVY ČLENSKÝCH ŠTÁTOV EÚ A NÓRSKA

Členské štáty majú pri vypracúvaní správ používať rizikové kategórie uvedené v prílohe II k smernici 95/50/ES a predložiť správu v súlade s prílohou III k tejto smernici. Nórsko predložilo svoje výročné správy a požiadalo o začlenenie do tejto správy Komisie Európskemu parlamentu a Rade.

Väčšina členských štátov a Nórsko predložili svoje správy prevažne načas. Niektoré národné správy boli poznačené oneskoreniami v dôsledku administratívnych postupov na získavanie, analýzu a prenos informácií Komisii, najmä keď sa na týchto postupoch zúčastňovali viaceré verejné orgány. Hoci sa situácia v roku 2015 v porovnaní s minulosťou dočasne zlepšila, v nasledujúcich rokoch tento trend zanikol, a preto sa Komisia musela znovu obrátiť na členské štáty a vyzvať ich na zlepšenie formátu a konzistentnosti údajov, ktoré sa majú v budúcnosti predkladať.

Komisia dostala správy od všetkých členských štátov za celé obdobie, no bez ohľadu na významné zlepšenie nedostala všetky informácie v správnom formáte. Niektoré správy boli okrem toho neúplné alebo nesprávne vyplnené, čo viedlo k chýbajúcim údajom a irelevantným výsledkom v tabuľkách uvedených v tejto správe, pričom takéto prípady sú označené ako „neuv.“ (tzn. neuvádza sa). Zhrnutie príspevkov členských štátov sa uvádza v prílohách k tejto správe.

V predchádzajúcich správach Komisie sa poukazovalo na určité systematické nezrovnalosti v štatistických správach členských štátov. Keďže jednotné podávanie správ členskými štátmi je rozhodujúce pre kvalitu, porovnateľnosť a spoľahlivosť správ Komisie, Komisia prijala v roku 2011 odporúčanie¹³ s cieľom zlepšiť kvalitu týchto správ.

Po zverejnení odporúčania sa správy značne zlepšili a zaznamenalo sa len niekoľko občasných a menších nezrovnalostí.

Niektoré z týchto nezrovnalostí, ktorých výskyt postupne klesá, sa týkajú počtu porušení predpisov podľa rizikovej kategórie¹⁴. V bode 1.4 prílohy k odporúčaniu Komisie sa zdôrazňuje, že vykazovať sa má len najzávažnejšie porušenie, a to aj v prípade, že sa zistia viaceré porušenia. Celkový počet porušení podľa rizikových kategórií sa má teda rovnať počtu nevyhovujúcich dopravných jednotiek.

Zdá sa, že táto zásada sa zatiaľ neuplatňuje správne vo všetkých členských štátoch, keďže sa stále vykazujú viaceré porušenia pre jednu dopravnú jednotku.

¹³ Odporúčanie Komisie z 21. 2. 2011 o podávaní správ o kontrolách týkajúcich sa cestnej prepravy nebezpečného tovaru [K(2011) 909 v konečnom znení].

¹⁴ Vymedzenie rizikových kategórií a usmernenia k porušeniam predpisov, ktoré patria do týchto kategórií, sa stanovujú v prílohe II k smernici 95/50/ES zmenenej smernicou 2004/112/ES.

Ďalšia významnejšia otázka v odporúčaní sa zameriavala na koncepciu sankcií, ktoré sa uložili v prípade zistenia porušenia počas cestnej kontroly. Niektoré členské štáty v dôsledku rozdielov právnych a administratívnych úprav nevedeli vysledovať výsledok právneho konania týkajúceho sa kontrol, v rámci ktorých sa odhalili domnelé porušenia. V odporúčaní sa navrhuje spoločný kompromis, ktorý by sa mohol používať vo všetkých členských štátoch, a to zaznamenávanie rozhodnutia prijatého príslušníkom výkonného orgánu na základe kontroly na mieste. Jeden členský štát (Francúzsko) však ešte nedokáže vykazovať takéto údaje.

3. VÝPOČET ÚDAJOV

Od členských štátov sa požaduje, aby podľa možností predkladali odhadované ročné množstvo nebezpečného tovaru prepraveného na ich území v tonách alebo v tonokilometroch. Za rok 2017 poskytlo odhadované údaje 16 členských štátov a Nórsko. Za predchádzajúce roky 2015 a 2016 poskytlo odhadované celkové množstvo nebezpečného tovaru len 14 členských štátov a Nórsko.

Keďže nie všetky členské štáty vedeli poskytnúť tieto údaje, aby sa umožnilo objektívne porovnanie medzi členskými štátmi, objem prepravy nebezpečného tovaru uvedený v tejto správe vychádza z informácií dostupných v databáze Eurostatu¹⁵. Tieto informácie sa používajú na odhad frekvencie kontrol vo vzťahu k objemu prepravy, hoci v smernici sa nevyžaduje vykonanie minimálneho počtu kontrol (ani v absolútnych hodnotách, ani v %).

Eurostat však nemá štatistické údaje pre Maltu, keďže Malte bola udelená výnimka, pokiaľ ide o uplatňovanie nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 70/2012 z 18. januára 2012 o štatistickom zisťovaní v cestnej nákladnej doprave. Objem prepravy nebezpečného tovaru na Malte sa preto odhaduje na základe údajov, ktoré poskytol maltský príslušný orgán.

Štatistické údaje Eurostatu sa uvádzajú v prílohe IX k tejto správe.

4. VÝVOJ KONTROL A ICH VÝSLEDKY

V prílohe I sa uvádza vývoj počtu kontrol vykonaných členskými štátmi, podiel nevyhovujúcich dopravných jednotiek a podiel porušení rizikovej kategórie I, t. j. najzávažnejšej kategórie porušení, v prípade ktorej nedodržanie príslušných ustanovení ADR vedie k vysokému riziku úmrtia, k vážnej ujme na zdraví alebo k závažnej škode na životnom prostredí, a preto si vyžaduje okamžité a primerané nápravné opatrenia, ako je odstavenie takého vozidla.

Na konci tabuľky sa uvádzajú priemerné hodnoty za Európsku úniu a štatistické údaje Nórska.

Množstvo získaných údajov umožňuje podrobné aj súhrnné analýzy. Medzi hlavné skutočnosti, ktoré z nich vyplývajú, možno zdôrazniť nasledovné:

- existuje určitý nepomer medzi vykázanými údajmi o počte kontrolovaných dopravných jednotiek a počte dopravných jednotiek vyhovujúcich ADR. Napríklad Grécko v roku 2015 uviedlo, že kontrolovalo 324 dopravných jednotiek, pričom iba v jednom prípade sa konštatovalo, že predstavuje porušenie v rámci rizikovej kategórie I. Zdalo sa, že situácia sa zlepšila v roku 2016, keď sa vykázalo 6 290 kontrol a 39 prípadov neplnenia povinností

¹⁵ Tabuľka Eurostat „DS-073082“: Ročný objem nákladnej cestnej prepravy nebezpečného tovaru rozdelený podľa druhu nebezpečného tovaru a činnosti.

(t. j. 0,62 % z celkového počtu kontrol). Za posledný rok vykazovacieho obdobia, 2017, však počet prípadov neplnení povinností, t. j. 42, zostal v porovnaní s celkovým počtom kontrol, ktoré sa zvýšili na 20 870, veľmi nízky – to predstavuje 0,20 % mieru neplnení povinností, ktorá je 8-krát nižšia ako priemer EÚ. Pre porovnanie, v Nemecku tieto údaje predstavovali 11 548 prípadov neplnenia povinností zo 45 961 kontrol v roku 2015, 11 137 prípadov neplnenia povinností zo 41 290 kontrol v roku 2016 a 10 429 prípadov neplnenia povinností zo 40 956 kontrol v roku 2017; t. j. mieru neplnení povinností okolo 25 %.

- Viaceré členské štáty (Dánsko, Estónsko, Španielsko, Taliansko, Cyprus, Lotyšsko a Portugalsko) nevykázali počas trojročného obdobia, na ktoré sa vzťahuje táto správa, žiadne prípady odstavenia. Mohlo by to byť spôsobené tým, že v niektorých krajinách orgány presadzovania práva nedisponujú právomocami na odstavenie vozidiel. V prípade iných členských štátov, (Grécko, Luxembursko a Slovensko) sa odstavenie vykonalo iba raz za referenčné obdobie.
- Podiel porušení v rámci rizikovej kategórie I chýba za celé vykazovacie obdobie pre Cyprus, ako aj za roky 2016 a 2017 pre Litvu, a to aj napriek tomu, že Litva za tieto konkrétne roky vykázala prípady odstavenia.

Ukazovateľ podielu porušení v rámci rizikovej kategórie I je mimoriadne citlivý na správne vykazovanie. Ak sa zaznamená viac ako jedno porušenie na dopravnú jednotku, podiel porušení v rámci kategórie I je nižší ako správna hodnota.

V roku 2015 niektoré členské štáty vykázali menej celkových porušení, ako bol počet zistených nevyhovujúcich dopravných jednotiek (napr. Belgicko, Česká republika, Nemecko, Írsko, Lotyšsko, Maďarsko, Holandsko a Fínsko), zatiaľ čo iné členské štáty vykázali viac celkových porušení, ako bol počet zistených nevyhovujúcich dopravných jednotiek (napr. Dánsko, Chorvátsko a Slovensko). Táto nerovnováha pretrvávala aj v rokoch 2016 a 2017. Existujú prípady, keď orgány presadzovania práva uvádzajú iba zistené porušenia, ale neposkytujú nijaké ďalšie informácie o týchto porušeníach či uložených sankciách.

Zmiešané informácie prijaté v súvislosti s celkovými porušeniami, stála absencia porušení v rámci rizikovej kategórie I v niektorých členských štátoch a nesúlad medzi mierou prípadov neplnenia povinností na úrovni EÚ by mohli vyplývať z nedostatku primeranej odbornej prípravy orgánov presadzovania práva. Komisia sa týmto snaží podporiť ďalšiu výmenu informácií a najlepších postupov v tejto oblasti medzi členskými štátmi.

5. POROVNANIE ÚDAJOV

Celkový počet kontrol vykonaných v EÚ a v Nórsku nebol v jednotlivých rokoch počas obdobia uvedeného v tejto správe konštantný – 136 966 kontrol v roku 2015 (v porovnaní so 150 348 kontrolami v roku 2014), 133 360 kontrol v roku 2016 a 144 056 v roku 2017. Možno poznamenať, že počet kontrol sa v roku 2015 znížil o 10,68 % v porovnaní s rokom 2014 a klesajúca tendencia pretrvávala v roku 2016, zatiaľ čo mierny nárast počtu kontrol bolo možné pozorovať v roku 2017 (hoci nedosahuje úroveň z roku 2014).

Trendy sa v jednotlivých štátoch líšia, keďže len 6 členských štátov (Grécko, Luxembursko, Estónsko, Slovinsko, Írsko a Švédsko) zvýšilo počet kontrol o viac ako 25 % v období, na ktoré sa vzťahuje táto správa, zatiaľ čo Belgicko, Dánsko, Chorvátsko, Taliansko, Bulharsko a Spojené kráľovstvo vykázali najvyššie zníženie počtu vykonaných kontrol.

Pokiaľ ide o absolútny počet kontrol v EÚ, podiel Nemecka bol najvyšší v roku 2015 (33,56 %), po ňom nasledovali Poľsko (14,95 %) a Rakúsko (9,44 %). Rovnaké poradie bolo

zaznamenané v roku 2016, keď 30,96 % kontrol v EÚ vykonalo Nemecko, 12,03 % Poľsko a 8,96 % Rakúsko, zatiaľ čo v roku 2017 malo Nemecko najvyšší podiel (28,43 %), nasledovalo Grécko (14,49 %) a Poľsko (11,27 %). Treba zdôrazniť, že tento ukazovateľ vo veľkej miere súvisí s veľkosťou členského štátu.

5.1. Frekvencia kontrol

V prílohe II sa uvádza prehľad frekvencie cestných kontrol v členských štátoch za obdobie 2015 – 2017. Frekvencia sa vypočítava ako pomer počtu kontrol na milión tonokilometrov prepraveného nebezpečného tovaru v jednotlivých členských štátoch.

V roku 2015 bol priemer v EÚ 1,70 kontrol na milión tonokilometrov, v roku 2016 tento počet klesol na 1,65, čo znamenalo ročný pokles o 3 %, zatiaľ čo v roku 2017 sa tento počet zvýšil na 1,75. Najvyššia frekvencia kontrol bola v roku 2015 vykázaná v Rakúsku (13,94 na milión tonokilometrov), na Slovensku (9,04) a v Maďarsku (5,69), zatiaľ čo v roku 2016 sa v tomto rebríčku umiestnili na prvom mieste Rakúsko (11,38), Slovensko (8,39) a Grécko (7,88), a nakoniec v roku 2017 Grécko (14,38), Rakúsko (10,71) a Slovensko (7,09). Možno pozorovať, že frekvencia kontrol v Rakúsku bola v roku 2015 8,2-násobne vyššia ako priemer EÚ a podobný pomer dosiahlo Grécko v roku 2017.

5.2. Prehľad kontrol podľa miesta pôvodu

V prílohe III k tejto správe sa uvádza prehľad kontrol podľa miesta pôvodu dopravnej jednotky.

Tento ukazovateľ neovplyvňujú len rozhodnutia orgánov presadzovania práva, ale aj zemepisné vlastnosti jednotlivých členských štátov; napríklad na ostrovoch sa medzinárodná cestná preprava zvyčajne uskutočňuje v menšej miere. Počas tohto vykazovacieho obdobia konkrétne Malta a Cyprus nevykonali žiadnu kontrolu dopravných jednotiek vedených v evidencii mimo EÚ.

Podiel dopravných jednotiek vedených v evidencii v krajine kontroly predstavoval 63 % v roku 2015, 62 % v roku 2016 a 65 % v roku 2017. Podiel skontrolovaných jednotiek pochádzajúcich z iných krajín EÚ v rokoch 2015 a 2016 zodpovedal 32 % a v roku 2017 klesol na 29 %, zatiaľ čo podiel kontrol týkajúcich sa jednotiek vedených v evidencii mimo EÚ bol stabilný, pohyboval sa v rozpätí od 5 % do 6 % v závislosti od vykazovacieho roka.

5.3. Podiel nevyhovujúcich dopravných jednotiek

Podiel skontrolovaných dopravných jednotiek, kde bolo zistené aspoň jedno porušenie, sa uvádza v prílohe IV.

Podiel nevyhovujúcich jednotiek z celkového počtu kontrol bol v rokoch 2015 a 2016 konštantný (20 %) a v roku 2017 klesol na 17 %. Niektoré členské štáty (Bulharsko, Grécko, Rumunsko a Slovensko) nahlasovali za každý rok menej ako 5 % prípadov neplnenia povinností, zatiaľ čo iné členské štáty predložili 0 % porušení za rok (Slovensko) alebo dva roky (Taliansko) a Cyprus vykázal 0 % porušení za celé obdobie.

5.4. Prehľad nevyhovujúcich dopravných jednotiek podľa miesta pôvodu

Grafy v prílohe V znázorňujú rozdelenie dopravných jednotiek, ktoré nie sú v súlade s predpismi, podľa miesta pôvodu dopravnej jednotky.

Ako sa uvádza v bode 5.2 vyššie, zemepisné vlastnosti členského štátu značne ovplyvňujú aj tento ukazovateľ (napr. ostrov alebo okrajový členský štát môže uvádzať významné rozdiely v doprave z tretích krajín).

5.5. Frekvencia odstavenia dopravných jednotiek

Graf v prílohe VI znázorňuje percentuálny podiel odstavených vozidiel spomedzi vozidiel, pri ktorých bolo vykázané porušenie. Odstavenie je spôsobené prítomnosťou porušenia v rámci rizikovej kategórie I a znamená, že vozidlo je zastavené, až kým sa neuvedie do súladu s ADR, alebo kým sa náklad nepresunie do iného vozidla, ktoré je v súlade s ADR. V súvislosti s frekvenciou odstavenia dopravných jednotiek počas vykazovacieho obdobia sa vyskytlo len malé množstvo rozdielov: podiel odstavených vozidiel v roku 2015 predstavoval 28 % a v rokoch 2016 a 2017 sa znížil na 27 %.

Napríklad najväčšia frekvencia odstavenia sa v roku 2015 zaznamenala v Nórsku (67 %), Holandsku (54 %), Nemecku (46 %) a Litve (36 %). Dánsko, Estónsko, Španielsko, Taliansko, Cyprus, Lotyšsko a Portugalsko nevykázali od roku 2015 do roku 2017 žiadne odstavenia, zatiaľ čo Slovensko začalo vykazovať odstavenia od roku 2016.

5.6. Prehľad podľa rizikových kategórií

Grafy v prílohe VII znázorňujú rozdelenie závažnosti porušení. Vykázať sa má len najvyššia riziková kategória zistená počas kontroly.

Väčšina členských štátov vykazovala najmenej jednu kategóriu porušení na kontrolovanú dopravnú jednotku. Cyprus však nevykázal žiadne porušenia v žiadnej rizikovej kategórii za celé vykazovacie obdobie 2015 – 2017, zatiaľ čo Litva nevykázala žiadne porušenia v žiadnej rizikovej kategórii v rokoch 2016 a 2017.

Spomedzi kontrol, ktoré sa v EÚ vykonali v roku 2015, bolo 40 % zistených porušení zaradených do rizikovej kategórie I (vysoké riziko úmrtia, vážna ujma na zdraví alebo závažná škoda na životnom prostredí vyžadujúce si okamžité a primerané nápravné opatrenia, ako je odstavenie vozidla), 37 % bolo v rizikovej kategórii II (porušenia, ktoré predstavujú riziko ujmy na zdraví alebo škody na životnom prostredí, kde sa však môžu prijať primerané nápravné opatrenia buď na mieste kontroly, ak je to možné a vhodné, alebo najneskôr pri ukončení súčasného dopravného pohybu) a zvyšných 23 % bolo v rizikovej kategórii III (porušenia vedúce k nízkemu riziku ujmy na zdraví alebo škody na životnom prostredí a ak nie je potrebné prijať primerané nápravné opatrenia na ceste).

5.7. Druhy sankcií

Grafy v prílohe VIII znázorňujú rozdelenie sankcií podľa členských štátov.

Pred zverejnením odporúčania Komisie uvedeného v bode 2 tejto správy existovali v zhromažďovaní týchto informácií zásadné nedostatky. Po zverejnení odporúčania sa situácia výrazne zlepšila a v období 2015 – 2017 len Francúzsko nevykázalo žiadne štatistické údaje o sankciách.

Napríklad počas inšpekcií vykonaných v EÚ v roku 2015 bolo uložených 3 216 varovaní, pokuty boli uložené v 14 446 prípadoch, zatiaľ čo 2 777 prípadov viedlo k iným sankciám vrátane trestných a administratívnych súdnych postupov. Inými slovami, na úrovni EÚ viedli zistené porušenia v percentuálnom vyjadrení v 71 % prípadov k pokutám, v 17 % prípadov k varovaniam a v 13 % prípadov k iným sankciám (aj keď s veľkými rozdielmi medzi členskými štátmi).

6. ZÁVERY

Smernica 95/50/ES sa od 1. januára 1997 transponovala do vnútroštátnych právnych predpisov členských štátov. Podrobnosti ustanovení o podávaní správ sa zmenili v roku 2004

a nadobudli platnosť 14. decembra 2005. Komisia po určitých systémových nezrovnalostiach v podávaní správ zverejnila v roku 2011 odporúčanie v tejto oblasti.

Z posledných správ jasne vyplýva mierny pokles počtu kontrol od roku 2014. V porovnaní s referenčným obdobím predchádzajúcej správy (2012 – 2014) možno vidieť, že počet vykázaných kontrol v roku 2015 klesol v EÚ celkovo na 136 966. Ďalšie zníženie kontrol v EÚ celkovo na 133 360 možno pozorovať v roku 2016, zatiaľ čo v roku 2017 bol zaznamenaný mierny nárast, t. j. 144 056 kontrol. Toto oživenie však stále zaostáva za číslami za rok 2014 (150 348 kontrol) a je výrazne nižšie v porovnaní s rokom 2006 (244 710 kontrol) alebo s rokom 2007 (285 466 kontrol¹⁶), t. j. za prvé referenčné roky, za ktoré sú k dispozícii údaje EÚ²⁷).

Počas referenčného obdobia tejto správy zostal celkový počet porušení pomerne stabilný: v roku 2015 sa v rámci jednej kontroly z piatich potvrdilo alebo vzniklo podozrenie na porušenie týkajúce sa prepravy nebezpečného tovaru, zatiaľ čo v roku 2017 to bola jedna kontrola z 5,8. Vyjadrené v číslach ide o 79 103 zo 417 343 celkových cestných kontrol vykonaných v EÚ a v Nórsku počas troch rokov, na ktoré sa vzťahuje táto správa.

V prípade zistenia porušení bolo 40 % týchto prípadov označených ako najzávažnejšie porušenie. V dôsledku toho bolo 7 442 vozidiel odstavených v roku 2015, 7 282 v roku 2016 a 6 706 v roku 2017.

Treba poznamenať, že veľký počet porušení vykázaných členskými štátmi môže byť spôsobený aj ich politikou cielených kontrol zameraných na identifikáciu a postihovanie dopravných prevádzkovateľov, ktorí najviac porušujú predpisy, s cieľom maximalizovať účinnosť obmedzených dostupných zdrojov. Z uvedeného vyplýva, že štatistické údaje nemusia byť celkom reprezentatívne v prípade trhu s prepravou nebezpečného tovaru v EÚ, ktorý by bol v praxi oveľa bezpečnejší, ako by sa z vykazovaných údajov mohlo zdať.

Stručne povedané, ako sa vyžaduje v smernici 95/50/ES, všetky členské štáty vykonávajú kontroly vozidiel, ktoré prepravujú nebezpečný tovar cestnou dopravou, a vo všeobecnosti podávajú o týchto kontrolách pomerne presné správy. Napriek tomu stále pretrvávajú isté nezrovnalosti a Komisia pokračuje vo svojom úsilí zabezpečiť, aby sa dodržiavali požiadavky na podávanie správ podľa smernice 95/50/ES a aby sa každý rok postupne zlepšoval súlad.

Vzhľadom na vykázané údaje a ich analýzu uvedenú v tejto správe možno pozorovať všeobecný trend poklesu počtu každoročných kontrol vykonávaných členskými štátmi, ako aj pretrvávajúci problém spôsobu podávania správ.

Keďže je v záujme členských štátov odhaľovať a predchádzať akémukoľvek nebezpečenstvu, ktoré môže pri preprave týchto tovarov vzniknúť, Komisia by chcela podporiť viac investícií v tejto oblasti, najmä s cieľom zlepšiť odbornú prípravu orgánov presadzovania práva a výmenu odborných znalostí a najlepších postupov.

¹⁶ KOM(2010) 364 v konečnom znení, s. 10.