



Bruselj, 26.2.2020
COM(2020) 69 final

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

O UPORABI DIREKTIVE SVETA 95/50/ES O ENOTNIH POSTOPKIH KONTROL
CESTNEGA PREVOZA NEVARNEGA BLAGA S STRANI DRŽAV ČLANIC

KAZALO

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU O UPORABI DIREKTIVE SVETA 95/50/ES O ENOTNIH POSTOPKIH KONTROL CESTNEGA PREVOZA NEVARNEGA BLAGA S STRANI DRŽAV ČLANIC

1.	Uvod.....	2
2.	Poročila držav članic EU in Norveške	3
3.	Izračun podatkov	4
4.	Gibanje kontrol in njihovi rezultati	4
5.	Primerjava podatkov	5
5.1.	Pogostost pregledov	5
5.2.	Razčlenitev kontrol po kraju porekla	6
5.3.	Delež prevoznih enot, ki niso v skladu s predpisi	6
5.4.	Razčlenitev prevoznih enot, ki niso v skladu s predpisi, po kraju porekla	6
5.5.	Pogostost umika prevoznih enot iz prometa	6
5.6.	Razčlenitev po kategorijah tveganja	7
5.7.	Vrste kazni	7
6.	Sklepne ugotovitve.....	7

1. UVOD

Direktiva Sveta 95/50/ES o enotnih postopkih kontrol cestnega prevoza nevarnega blaga je bila sprejeta 6. oktobra 1995. Direktiva določa, da morajo države članice zagotoviti, da se na reprezentativnem delu pošiljk nevarnega blaga, ki se prevažajo po cesti, opravijo določene kontrole ter da so njihovi varnostni pogoji v skladu z ustreznimi pravnimi predpisi. Države članice za opravljanje kontrol, določenih v Direktivi, uporabijo kontrolni list iz Priloge I k Direktivi in kategorizacijo tveganja morebitnih odkritih kršitev iz Priloge II k Direktivi.

Direktiva 95/50/ES določa, da mora vsaka država članica za vsako koledarsko leto najpozneje dvanajst mesecev po koncu navedenega leta Komisiji poslati poročilo o uporabi te direktive¹. Direktiva tudi določa, da Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu vsaj vsaka tri leta pošlje poročilo o tem, kako države članice uporabljajo Direktivo².

Poročilo Komisije temelji na letnih poročilih, ki jih pošljejo države članice. To je sedmo poročilo o uporabi Direktive Sveta 95/50/ES v državah članicah in zajema obdobje 2015–2017. Prvo poročilo³ je zajemalo obdobje 1997–1998, drugo poročilo⁴ obdobje 1999–2002, tretje poročilo⁵ obdobje 2003–2005, četrto poročilo⁶ obdobje 2006–2007, peto poročilo⁷ obdobje 2008–2011, šesto poročilo⁸ pa obdobje 2012–2014.

Do 30. junija 2009 so veljali pogoji za varen cestni prevoz nevarnega blaga iz Direktive Sveta 94/55/ES⁹, kakor je bila spremenjena. Ta direktiva je bila 1. julija 2009 razveljavljena in nadomeščena z Direktivo 2008/68/ES¹⁰, kakor je bila spremenjena.

Direktiva 2008/68/ES ohranja pristop Direktive 94/55/ES z uporabo enakih tehničnih in upravnih določb, kot so določbe, priložene Evropskemu sporazumu o mednarodnem cestnem prevozu nevarnega blaga – ADR¹¹, ki so zato obvezne za ves notranji in mednarodni prevoz v EU. Ker ADR ne vsebuje posebnih določb za njegovo izvrševanje, so te določene v Direktivi 95/50/ES.

Ta direktiva vključuje usklajen kontrolni list, ki ga države članice uporabljajo za take kontrole, in smernice za razvrščanje kršitev. Leta 2004 so bile priloge k Direktivi spremenjene¹² tako, da od leta 2005 sistem razvrščanja kršitev vključuje tri kategorije tveganja.

Te enotne kontrole zadevajo celoten cestni prevoz nevarnega blaga na ozemlju države članice ali cestni prevoz nevarnega blaga, ki na njeno ozemlje vstopa iz tretjih držav, ne glede na državo registracije prevozne enote. Cilj Direktive je zagotoviti naključne kontrole

¹ Člen 9(1) Direktive.

² Člen 9(2) Direktive.

³ COM(2000) 517 final, 6.9.2000.

⁴ COM(2005) 430 final, 15.9.2005.

⁵ COM(2007) 795 final, 13.12.2007.

⁶ COM(2010) 364 final, 7.7.2010.

⁷ COM(2013) 815 final, 25.11.2013.

⁸ COM(2017) 112 final, 6.3.2017.

⁹ Direktiva Sveta 94/55/ES z dne 21. novembra 1994 o približevanju zakonodaje držav članic glede prevoza nevarnega blaga po cesti (UL L 319, 12.12.1994, str. 7).

¹⁰ Direktiva 2008/68/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. septembra 2008 o notranjem prevozu nevarnega blaga (UL L 260, 30.9.2008, str. 13).

¹¹ Evropski sporazum o mednarodnem cestnem prevozu nevarnega blaga, sklenjen v Ženevi 30. septembra 1957, kakor je bil spremenjen, pod okriljem Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UNECE).

¹² Direktiva Komisije 2004/112/ES z dne 13. decembra 2004 o prilagoditvi Direktive Sveta 95/50/ES tehničnemu napredku (UL L 367, 14.12.2004, str. 23).

reprezentativnega deleža pošilk nevarnega blaga, ki se prevaža po cesti, in hkrati zajeti obsežen del cestnega omrežja.

Kot preventivni ukrep ali če se ugotovijo kršitve na cesti, ki ogrožajo varnost, se lahko kontrole opravijo tudi v prostorih podjetij. Direktiva 95/50/ES sicer ne zahteva poročanja o teh kontrolah.

2. POROČILA DRŽAV ČLANIC EU IN NORVEŠKE

Države članice so bile pozvane, naj pri pripravi svojih poročil uporabljajo kategorije tveganja iz Priloge II k Direktivi 95/50/ES in predložijo poročilo v skladu s Prilogo III k Direktivi. Norveška je predložila svoja letna poročila in prosila, da se vključijo v poročilo Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu.

Večina držav članic in Norveška so poročila večinoma predložile pravočasno. Nekatera nacionalna poročila so bila predložena z zamudo zaradi upravnih postopkov za zbiranje, analizo in predložitev informacij Komisiji, zlasti kadar ti postopki vključujejo različne javne organe. Čeprav se je leta 2015 stanje glede na pretekla leta začasno izboljšalo, so se v naslednjih letih spet pojavile zamude, tako da je morala Komisija znova pozvati države članice k predložitvi in jim hkrati priporočiti, naj izboljšajo obliko in skladnost podatkov, ki se bodo predložili v prihodnje.

Komisija je za celotno obdobje prejela poročila vseh držav članic, vendar so bile kljub velikim izboljšavam nekatere informacije predložene v nepravilni obliki. Poleg tega so bila nekatera poročila nepopolna ali napačno izpolnjena, zaradi česar so nastale vrzeli, v preglednicah v tem poročilu pa so bili na mestih, označenih z „NP“ („Ni podatkov.“), nerelevantni rezultati. Povzetek prispevkov držav članic je predstavljen v prilogah k temu poročilu.

V prejšnjih poročilih Komisije so poudarjene nekatere sistematične nedoslednosti v statističnih poročilih držav članic. Ker je enotno poročanje držav članic ključno za kakovost, primerljivost in zanesljivost poročil Komisije, je Komisija leta 2011 sprejela priporočilo¹³ za izboljšanje kakovosti teh poročil.

Po objavi priporočila so se poročila bistveno izboljšala, ugotovljene pa so bile samo občasne in manjše nedoslednosti.

Večina teh nedoslednosti, ki se sicer zmanjšujejo, se nanaša na število kršitev glede na kategorijo tveganja¹⁴. V odstavku 1.4 Priloge k priporočilu Komisije je poudarjeno, da je treba poročati le o najbolj resni kršitvi, tudi če je bilo ugotovljenih več kršitev. Zaradi tega mora biti skupno število kršitev po kategorijah tveganja enako številu prevoznih enot, ki niso v skladu s predpisi.

Zdi se, da se to načelo še ne uporablja pravilno v vseh državah članicah, saj se še vedno poroča o več kršitvah na prevozno enoto.

Drugo pomembno vprašanje, obravnavano v priporočilu, je bil koncept kazni, naloženih takrat, ko se kršitev odkrije pri cestni kontroli. Zaradi razlik v pravnih in upravnih ureditvah nekatere države članice niso mogle spremljati izidov sodnih postopkov po kontrolah, pri katerih je bil ugotovljen sum kršitve. V priporočilu je bil predlagan skupen kompromis, ki bi

¹³ Priporočilo Komisije z dne 21.2.2011 o poročanju o kontrolah cestnega prevoza nevarnega blaga C(2011) 909 final.

¹⁴ Opredelitev kategorij tveganja in smernice o kršitvah, ki pripadajo tem kategorijam, so vključene v Prilogo II k Direktivi 95/50/ES, kakor je bila spremenjena z Direktivo 2004/112/ES.

se lahko uporabil v vseh državah članicah, in sicer evidentiranje odločitev, ki jih na podlagi kontrol na kraju samem sprejme uradnik, pristojen za izvrševanje. Vendar ena država članica (Francija) še ne more sporočati takih podatkov.

3. IZRAČUN PODATKOV

Države članice so pozvane k predložitvi ocene letne količine nevarnega blaga, ki se prevaža po cesti na njihovem ozemlju, v tonah ali tonah/km, če je to mogoče. Za leto 2017 je to oceno predložilo 16 držav članic in Norveška. Za leti 2015 in 2016 je oceno skupne količine nevarnega blaga predložilo samo 14 držav članic in Norveška.

Ker vse države članice niso mogle predložiti navedenih podatkov, količina prevoženega nevarnega blaga, navedena v tem poročilu, temelji na podatkih iz Eurostatove podatkovne zbirke, da se lahko opravi objektivna primerjava držav članic¹⁵. Ti podatki se uporabljajo za oceno pogostosti kontrol glede na obseg prevoza, čeprav Direktiva ne določa minimalnega števila kontrol (v absolutnem smislu ali v %), ki jih je treba opraviti.

Vendar statističnih podatkov Eurostata za Malto ni, ker je Malti dovoljeno odstopanje od uporabe Uredbe (EU) št. 70/2012 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. januarja 2012 o statističnih poročilih v zvezi s cestnim prevozom blaga. Obseg prevoza nevarnega blaga na Malti je zato ocenjen na podlagi podatkov, ki jih je predložil malteški pristojni organ.

Statistični podatki Eurostata so predstavljeni v Prilogi IX k temu poročilu.

4. GIBANJE KONTROL IN NJIHOVI REZULTATI

V Prilogi I so predstavljeni gibanje števila kontrol, ki so jih opravile države članice, delež prevoznih enot, ki niso v skladu s predpisi, in delež kršitev, ki spadajo v kategorijo tveganja I, tj. kategorijo največjega tveganja, pri kateri neskladnost z ustreznimi določbami ADR ustvarja visoko raven tveganja smrti, resnih poškodb oseb ali škode za okolje, zato take kršitve zahtevajo takojšnje in ustrezne korektivne ukrepe, kot je umik vozila iz prometa.

Na koncu preglednice so navedena povprečja za Evropsko unijo in statistični podatki za Norveško.

Količina zbranih podatkov omogoča podrobne in agregatne analize. Med glavnimi premisleki na podlagi analiz se lahko poudarijo naslednji:

- obstaja neskladje med sporočenimi podatki o številu prevoznih enot, pri katerih so bile opravljene kontrole, in številu prevoznih enot, ki so v skladu z ADR. Grčija je na primer leta 2015 poročala, da so bile kontrole opravljene pri 324 prevoznih enotah, od tega pa je bila le pri eni prevozni enoti ugotovljena kršitev kategorije tveganja I. Zdelo se je, da se je stanje izboljšalo v letu 2016, za katero je bilo sporočenih 6 290 kontrol in 39 neskladnosti s predpisi (tj. 0,62 % skupnega števila kontrol), vendar je za leto 2017, tj. zadnje leto obdobja poročanja, število neskladnosti s predpisi znašalo 42 in je bilo še naprej zelo majhno v primerjavi s skupnim številom kontrol, ki je naraslo na 20 870: na podlagi tega stopnja neskladnosti znaša 0,20 %, kar je 8-krat manj od povprečja EU. Za primerjavo, v Nemčiji je bilo leta 2015 pri 45 961 kontrolah ugotovljenih 11 548 neskladnosti, leta 2016 11 137 neskladnosti pri 41 290 kontrolah, leta 2017 pa 10 429 neskladnosti pri 40 956 kontrolah. Stopnja neskladnosti torej znaša približno 25 %;

¹⁵ Preglednica Eurostata „DS-073082“: letni cestni prevoz nevarnega blaga, razčlenjen po vrsti nevarnega blaga in po prevoznih dejavnostih.

- več držav članic (Danska, Estonija, Španija, Italija, Ciper, Latvija in Portugalska) ni poročalo o primerih umika iz prometa v triletnem obdobju, zajetem s tem poročilom. Razlog za to je lahko dejstvo, da v nekaterih državah članicah izvršilni organi niso pooblašteni za umik vozil iz prometa. V drugih primerih (v Grčiji, Luksemburgu in na Slovaškem) se je to zgodilo le enkrat v referenčnem obdobju;
- za Ciper manjka delež kategorije tveganja I za celotno obdobje poročanja, za Litvo pa za leti 2016 in 2017, čeprav je Litva za ti leti sporočila podatke o umikih vozil iz prometa.

Zlasti za kazalnik deleža kršitev kategorije tveganja I je pomembno, da je v poročilu naveden pravilno. Če je bila evidentirana več kot ena kršitev na prevozno enoto, je delež kršitev kategorije I manjši od pravilne vrednosti.

Leta 2015 so nekatere države članice sporočile manjše skupno število kršitev od števila prevoznih enot, za katere je bilo ugotovljeno, da niso v skladu s predpisi (npr. Belgija, Češka, Nemčija, Irska, Latvija, Madžarska, Nizozemska in Finska), druge pa so sporočile večje skupno število kršitev v primerjavi s številom prevoznih enot, za katere je bilo ugotovljeno, da niso v skladu s predpisi (npr. Danska, Hrvaška in Slovaška). To neravnovesje se je ohranilo tudi v letih 2016 in 2017. V nekaterih primerih so izvršilni organi poročali le o tem, da so bile ugotovljene kršitve, pri čemer pa niso predložili nobenih dodatnih informacij o teh kršitvah ali naloženih kaznih.

Mešane predložene informacije o skupnem številu kršitev, stalen neobstoj kršitev kategorije tveganja I v nekaterih državah članicah in odstopanje od stopnje neskladnosti na ravni EU so lahko posledica pomanjkanja ustreznega usposabljanja izvršilnih organov. Komisija si zato prizadeva spodbujati dodatno izmenjavo informacij in dobrih praks na tem področju med državami članicami.

5. PRIMERJAVA PODATKOV

Skupno število kontrol, opravljenih v EU in na Norveškem v obdobju, zajetem v tem poročilu, ni bilo konstantno na letni ravni ter se je gibal od 136 966 leta 2015 (v primerjavi a 150 348 leta 2014) prek 133 360 leta 2016 do 144 056 leta 2017. Opozoriti je treba, da se je število kontrol leta 2015 zmanjšalo za 10,68 % v primerjavi z letom 2014, zmanjševanje pa se je nadaljevalo tudi leta 2016, medtem ko se je leta 2017 nekoliko povečalo (vendar ni doseglo ravni iz leta 2014).

Nacionalni trendi so različni, pri čemer se je število kontrol v obdobju, zajetem v tem poročilu, povečalo za več kot 25 % le v šestih državah članicah (Grčiji, Luksemburgu, Estoniji, Sloveniji, na Irskem in Švedskem), medtem ko se je najbolj zmanjšalo v Belgiji, na Danskem, Hrvaškem, v Italiji, Bolgariji in Združenem kraljestvu.

Kar zadeva absolutno število kontrol v EU, je največji delež leta 2015 obsegala Nemčija (33,56 %), sledili pa sta Poljska (14,95 %) in Avstrija (9,44 %). Enako je veljalo za leto 2016, pri čemer je Nemčija opravila 30,96 % kontrol v EU, Poljska 12,03 %, Avstrija pa 8,96 %, medtem ko je leta 2017 največji delež obsegala Nemčija (28,43 %), sledili pa sta Grčija (14,49 %) in Poljska (11,27 %). Poudariti je treba, da je ta kazalnik povezan predvsem z velikostjo države članice.

5.1. Pogostost pregledov

V Prilogi II je predstavljen pregled pogostosti cestnih kontrol v državah članicah v obdobju 2015–2017. Pogostost je izračunana kot razmerje med številom kontrol na milijon ton/km prevoženega nevarnega blaga v posamezni državi članici.

Leta 2015 je povprečje v EU znašalo 1,70 kontrole na milijon ton/km. Leta 2016 se je to povprečje znižalo na 1,65, kar kaže na 3-odstotno letno znižanje, leta 2017 pa se je zvišalo na 1,75. Leta 2015 je bila pogostost kontrol največja v Avstriji (13,94 na milijon ton/km), na Slovaškem (9,04) in Madžarskem (5,69), leta 2016 v Avstriji (11,38), na Slovaškem (8,39) in v Grčiji (7,88), leta 2017 pa v Grčiji (14,38), Avstriji (10,71) in na Slovaškem (7,09). Ugotoviti je mogoče, da je bila pogostost kontrol v Avstriji leta 2015 8,2-krat večja od povprečja EU, podobno razmerje pa je bilo leta 2017 zabeleženo v Grčiji.

5.2. Razčlenitev kontrol po kraju porekla

Priloga III k temu poročilu vsebuje razčlenitev kontrol po kraju porekla prevoznih enot.

Na ta kazalnik vplivajo odločitve izvršilnih organov in geografski položaj države članice, saj je na primer na otokih manj mednarodnega cestnega prometa. Zlasti na Malti in Cipru v tem obdobju ni bila opravljena nobena kontrola prevoznih enot, registriranih zunaj EU.

Delež prevoznih enot, registriranih v državi, v kateri je bila opravljena kontrola, je leta 2015 znašal 63 %, leta 2016 62 %, leta 2017 pa 65 %. Delež kontroliranih enot iz drugih držav EU je v letih 2015 in 2016 znašal 32 %, leta 2017 pa se je zmanjšal na 29 %, medtem ko je bil delež kontrol enot, registriranih zunaj EU, stabilen in je obsegal med 5 % in 6 %, odvisno od leta poročanja.

5.3. Delež prevoznih enot, ki niso v skladu s predpisi

V Prilogi IV je predstavljen delež prevoznih enot, pri katerih je bila opravljena kontrola in ugotovljena najmanj ena kršitev.

Delež enot, ki niso v skladu s predpisi, glede na skupno število kontrol je bil v letih 2015 in 2016 nespremenjen, tj. 20 %, leta 2017 pa se je zmanjšal na 17 %. Nekatere države članice (Bolgarija, Grčija, Romunija in Slovaška) so za vsako leto sporočile manj kot 5-odstotni delež prevoznih enot, ki niso v skladu s predpisi, medtem ko so druge sporočile 0-odstotni delež kršitev za eno leto (Slovaška) ali dve (Italija), Ciper pa je sporočil 0-odstotni delež kršitev za celotno obdobje.

5.4. Razčlenitev prevoznih enot, ki niso v skladu s predpisi, po kraju porekla

Grafi v Prilogi V prikazujejo porazdelitev prevoznih enot, ki niso bile v skladu s predpisi, glede na kraj porekla posamezne prevozne enote.

Kot je navedeno v poglavju 5.2 zgoraj, geografski položaj države članice precej vpliva tudi na ta kazalnik (npr. na otoški ali v obrobni državi članici so lahko razlike v prometu iz tretjih držav precejšnje).

5.5. Pogostost umika prevoznih enot iz prometa

Graf v Prilogi VI prikazuje delež vozil, ki so bila umaknjena iz prometa, med vozili, za katera je bila sporočena kršitev. Vozilo se umakne iz prometa zaradi kršitve kategorije tveganja I, pri čemer miruje, dokler se ne uskladi z ADR ali se tovor prenese na drugo vozilo, ki je skladno z ADR. Pogostost umika prevoznih enot iz prometa se v obdobju poročanja ni veliko spreminjala: delež vozil, umaknjenih iz prometa, je leta 2015 znašal 28 %, v letih 2016 in 2017 pa se je zmanjšal na 27 %.

Na primer leta 2015 je bila pogostost umika iz prometa največja na Norveškem (67 %), Nizozemskem (54 %), v Nemčiji (46 %) in Litvi (36 %). Danska, Estonija, Španija, Italija, Ciper, Latvija in Portugalska niso poročale o umikih iz prometa v obdobju 2015–2017, medtem ko je Slovaška začela poročati o umikih iz prometa leta 2016.

5.6. Razčlenitev po kategorijah tveganja

Grafi v Prilogi VII prikazujejo porazdelitev kršitev glede na njihovo resnost. Poročati je treba le o najresnejši kategoriji tveganja, ki je bila ugotovljena pri kontroli.

Večina držav članic je poročala o vsaj eni kategoriji kršitve na prevozno enoto, pri kateri je bila opravljena kontrola. V nasprotju s tem Ciper za celotno obdobje poročanja 2015–2017 ni sporočil nobene kršitve katere koli kategorije tveganja, medtem ko Litva ni poročala o nobenih kršitvah katere koli kategorije za leti 2016 in 2017.

Od vseh kontrol, opravljenih v EU leta 2015, je 40 % ugotovljenih kršitev spadalo v kategorijo tveganja I (visoka raven tveganja smrti, resnih poškodb oseb ali škode za okolje, zaradi katere so potrebni takojšnji in ustrezni korektivni ukrepi, kot je umik vozila iz prometa), 37 % jih je spadalo v kategorijo tveganja II (kršitve, zaradi katerih obstaja tveganje poškodb oseb ali škode za okolje in v zvezi s katerimi se lahko ustrezni korektivni ukrepi sprejmejo na kraju kontrole, če je mogoče in ustrezno, najpozneje pa ob koncu trenutnega prevoza), preostalih 23 % pa v kategorijo tveganja III (kršitve, zaradi katerih obstaja nizka raven tveganja poškodb oseb ali škode za okolje in v zvezi s katerimi ni treba sprejeti ustreznih korektivnih ukrepov na cesti).

5.7. Vrste kazni

Grafi v Prilogi VIII prikazujejo porazdelitev kazni po državah članicah.

Pred objavo priporočila Komisije iz poglavja 2 tega poročila so pri zbiranju teh informacij obstajale osnovne težave. Po objavi priporočila se je stanje močno izboljšalo in v obdobju 2015–2017 le Francija ni sporočila statističnih podatkov o kaznih.

Na primer pri pregledih, opravljenih v EU leta 2015, je bilo izrečenih 3 216 opozoril, v 14 446 primerih so bile naložene globe, v 2 777 primerih pa druge kazni, vključno s kazenskimi in upravnimi sodnimi postopki. Povedano drugače, na ravni EU so bile v 71 % primerov ugotovljenih kršitev naložene globe, v 17 % primerov so bila izrečena opozorila, druge kazni pa so bile naložene v 13 % primerov (vendar so med posameznimi državami članicami velike razlike).

6. SKLEPNE UGOTOVITVE

Direktiva 95/50/ES je od 1. januarja 1997 prenesena v nacionalno zakonodajo držav članic. Podrobnosti določb o poročanju so bile spremenjene leta 2004, spremenjene določbe pa so se začele uporabljati 14. decembra 2005. Komisija je zaradi nekaterih sistematičnih nedoslednosti pri poročanju leta 2011 objavila priporočilo.

Zadnja poročila jasno kažejo, da se je število kontrol od leta 2014 zmerno zmanjšalo. V primerjavi z referenčnim obdobjem prejšnjega poročila (2012–2014) je mogoče ugotoviti, da se je sporočeno skupno število kontrol v EU leta 2015 zmanjšalo na 136 966. Leta 2016 se je znova zmanjšalo na 133 360, medtem ko se je leta 2017 povečalo na 144 056. Vendar to okrevanje še vedno ne dosega ravni iz leta 2014, ko je število kontrol znašalo 150 348, in je bistveno manjše od leta 2006, ko je bilo opravljenih 244 710 kontrol, ali leta 2007, ko je bilo opravljenih 285 466 kontrol¹⁶ (tj. v prvih referenčnih letih, za kateri so na voljo podatki za EU-27).

Število kršitev je v referenčnem obdobju tega poročila ostalo sorazmerno nespremenjeno: leta 2015 je bila pri eni petini kontrol potrjena kršitev pri prevozu nevarnega blaga ali je bil

¹⁶ COM(2010) 364 final, str. 10.

ugotovljen sum take kršitve, medtem ko je leta 2017 to veljalo za eno od 5,8 kontrole. To ustreza 79 103 od skupno 417 343 cestnih kontrol, opravljenih v EU in na Norveškem v triletnem obdobju, zajetem s tem poročilom.

Med ugotovljenimi kršitvami jih je 40 % spadalo med najhujše. Na podlagi tega je bilo leta 2015 iz prometa umaknjenih 7 442 vozil, leta 2016 7 282 vozil, leta 2017 pa 6 706 vozil.

Opozoriti je treba, da je lahko veliko število kršitev, o katerih poročajo države članice, tudi posledica njihove politike ciljno usmerjenih kontrol, s katero želijo odkriti in kaznovati najhujše kršitelje med prevozniki, da se skromna razpoložljiva sredstva porabijo čim učinkoviteje. To pomeni, da predstavljeni statistični podatki morda niso popolnoma reprezentativni za trg prevoza nevarnega blaga v EU, ki je v praksi veliko varnejši, kot se morda zdi na podlagi sporočenih podatkov.

Če povzamemo, vse države članice v skladu z Direktivo 95/50/ES izvajajo kontrole vozil, ki prevažajo nevarno blago po cesti, in o teh kontrolah na splošno precej točno poročajo. Kljub temu še vedno obstajajo nekatere nedoslednosti, Komisija pa si še naprej prizadeva zagotoviti, da se zahteve o poročanju iz Direktive 95/50/ES upoštevajo in da se skladnost vsako leto postopoma izboljša.

Na podlagi sporočenih podatkov in njihove analize, predstavljene v tem poročilu, je mogoče ugotoviti splošen trend zmanjševanja števila letnih kontrol, ki jih opravijo države članice, in stalne težave v zvezi z načinom poročanja.

Ker sta odkrivanje in preprečevanje nevarnosti, ki lahko nastanejo pri prevozu tega blaga, v interesu držav članic, želi Komisija spodbuditi dodatne naložbe na tem področju, zlasti za izboljšanje usposabljanja izvršilnih organov ter izmenjave strokovnega znanja in dobrih praks.