



V Bruselu dne 16.11.2017
COM(2017) 665 final

ZPRÁVA KOMISE

**Zpráva o používání směrnice 96/82/ES o kontrole nebezpečí závažných havárií s
přítomností nebezpečných látek v členských státech za období 2012–2014**

Zpráva Komise

ZPRÁVA O POUŽÍVÁNÍ SMĚRNICE 96/82/ES O KONTROLE NEBEZPEČÍ ZÁVAŽNÝCH HAVÁRIÍ S PŘÍTOMNOSTÍ NEBEZPEČNÝCH LÁTEK V ČLENSKÝCH STÁTECH ZA OBDOBÍ 2012–2014

Obsah

1. ÚVOD	2
2. SHRUTÍ ZPRÁV ČLENSKÝCH STÁTŮ.....	3
2.1. Počet závodů.....	4
2.2. Opatření k řízení rizik.....	5
2.2.1. Příprava vnějších havarijních plánů	6
2.2.2. Zkoušení a přezkum vnějších havarijních plánů	7
2.2.3. Informování veřejnosti	8
2.3. Kontroly.....	9
3. STATISTICKÉ ÚDAJE O ZÁVAŽNÝCH HAVÁRIÍCH POCHÁZEJÍCÍ Z DATABÁZE EMARS.....	12
4. ZÁVĚRY A DALŠÍ POSTUP	16

1. ÚVOD

Závažné havárie s přítomností nebezpečných látek představují významnou hrozbu pro lidi a životní prostředí. Navíc havárie způsobují značné hospodářské ztráty a narušují udržitelný růst. Použití velkého množství nebezpečných látek je zároveň nevyhnutelné v některých průmyslových odvětvích, která jsou pro moderní průmyslovou společnost nezbytná. Pro minimalizaci souvisejících rizik jsou zapotřebí opatření, která zabrání závažným haváriím a zajistí náležitou připravenost a reakce, kdyby k takovým nehodám přesto došlo.

Směrnice Rady 96/82/ES¹ o kontrole nebezpečí závažných havárií s přítomností nebezpečných látek (směrnice Seveso II) stanovuje příslušný rámec pro opatření k řízení

¹ Směrnice 96/82/ES, Úř. věst. L 10, 14.1.1997, s. 13; ve znění směrnice 2003/105/ES, Úř. věst. L 345, 31.12.2003, s. 97.

rizik, jež slouží k prevenci závažných havárií a omezení jejich následků. Směrnice Seveso II byla mezitím nahrazena směrnicí 2012/18/EU² (směrnice Seveso III), kterou měly členské státy provést do 31. května 2015.

Podle čl. 19 odst. 4 směrnice Seveso II předkládají členské státy Komisi zprávu o plnění směrnice Seveso II za tříleté období. Komise zveřejní shrnutí těchto informací každé tři roky. Tato zpráva v první řadě poskytuje shrnutí za období let 2012–2014. Nahrazení směrnice Seveso II směrnicí Seveso III rovněž poskytuje příležitost nejen posoudit poslední vykazované období, ale také zvážit celkový pokrok, kterého bylo dosaženo během doby platnosti směrnice Seveso II.

Kapitola 2 této zprávy shrnuje informace, které poskytly členské státy v dotazníku³ soustředěném na dříve identifikované problémové oblasti. Cílem tohoto shrnutí je zhodnotit úroveň provádění a zjistit všechny nedostatky, které je nutno řešit. Kapitola 3 pak doplňuje některé údaje o haváriích vyplývající z analýzy databáze eMARS⁴, kterou na základě informací poskytnutých členskými státy spravuje kancelář pro nebezpečí závažných havárií (*Major Accident Hazard Bureau*), jež je součástí Společného výzkumného střediska Evropské komise. Závěry a další kroky jsou uvedeny v kapitole 4.

Komise uzavřela, stejně jako v případě předchozích hodnocení, smlouvu s externím poskytovatelem služeb, který analyzoval zprávy poskytnuté členskými státy a taktéž další relevantní údaje. Studie, kterou dodavatel vypracoval, je dostupná na stránkách EU Bookshop⁵ a poskytuje podrobnou analýzu nahlášených informací, včetně analýzy pro každý členský stát, a další dostupné informace.

Úplné příspěvky 28 členských států a dobrovolný příspěvek Norska, stejně jako dotazník a předchozí zprávy za období 2000–2002⁶, 2003–2005⁷, 2006–2008⁸ a 2009–2011⁹ lze najít online v systému CIRCABC¹⁰.

² Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/18/EU ze dne 4. července 2012 o kontrole nebezpečí závažných havárií s přítomností nebezpečných látek a o změně a následném zrušení směrnice Rady 96/82/ES, text s významem pro EHP, Úř. věst. L 197, 24.7.2012, s. 1.

³ Dokument K(2011) 4598 v konečném znění, prováděcí rozhodnutí Komise ze dne 30.6.2011.

⁴ Systém pro hlášení závažných havárií (<https://emars.jrc.ec.europa.eu>).

⁵ <http://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/26c9aa63-523e-11e7-a5ca-01aa75ed71a1>

⁶ Dokument K(2004) 3335.

⁷ Dokument K(2007) 3842.

⁸ Dokument K(2010) 5422 v konečném znění.

⁹ Dokument C(2013) 4035 final.

¹⁰ <https://circabc.europa.eu/w/browse/4cc9ca17-0920-4d8a-8796-6ffa170612b7>

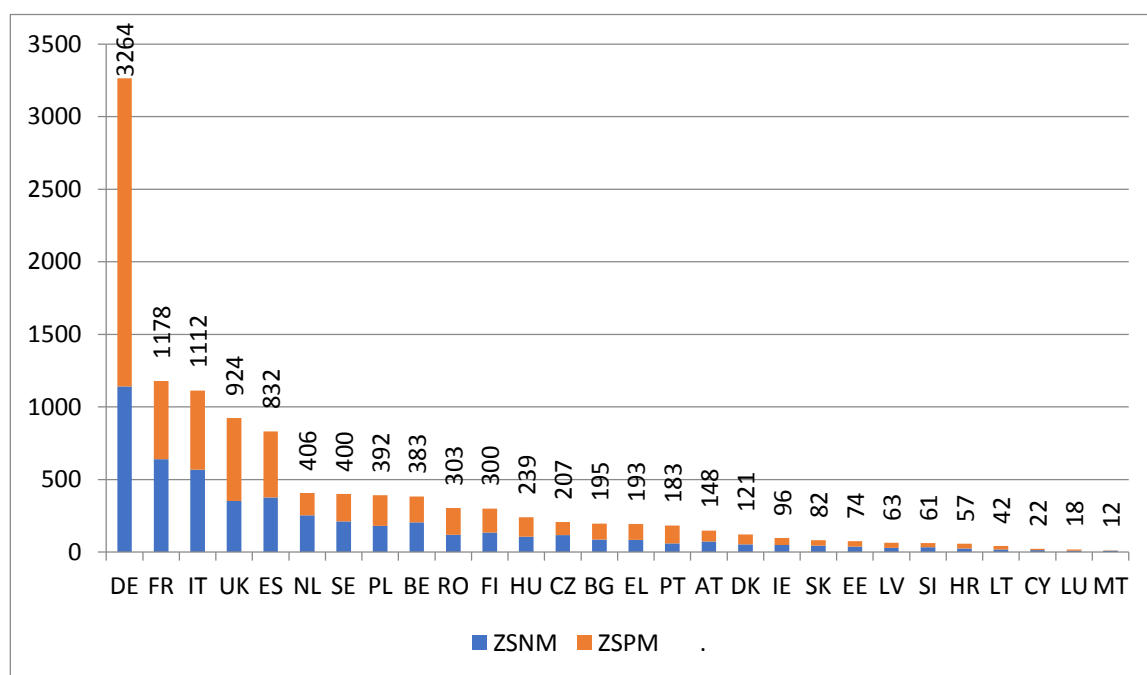
2. SHRNU TÍ ZPRÁV ČLENSKÝCH STÁTŮ

Všech 28 členských států předložilo Evropské komisi zprávu za tříleté období.

2.1. Počet závodů¹¹

Členské státy oznámily, že pod směrnicí Seveso II spadá celkem 11 297 závodů. To představuje čistý nárůst o 983 závodů ve srovnání s rokem 2011 (10 314 závodů), z nichž většina jsou závody s podlimitním množstvím (ZSPM) (756) a zbývající jsou závody s nadlimitním množstvím (ZSNM) (227). I když téměř všechny členské státy zaznamenaly nárůst, významný podíl v počtu nových závodů mělo Německo (+859 závodů). Dostupné údaje však nepředkládají vysvětlení, proč k nárůstu došlo (možné důvody by mohly být například hospodářský růst, lepší provádění nebo přísnější klasifikace nebezpečných látek).

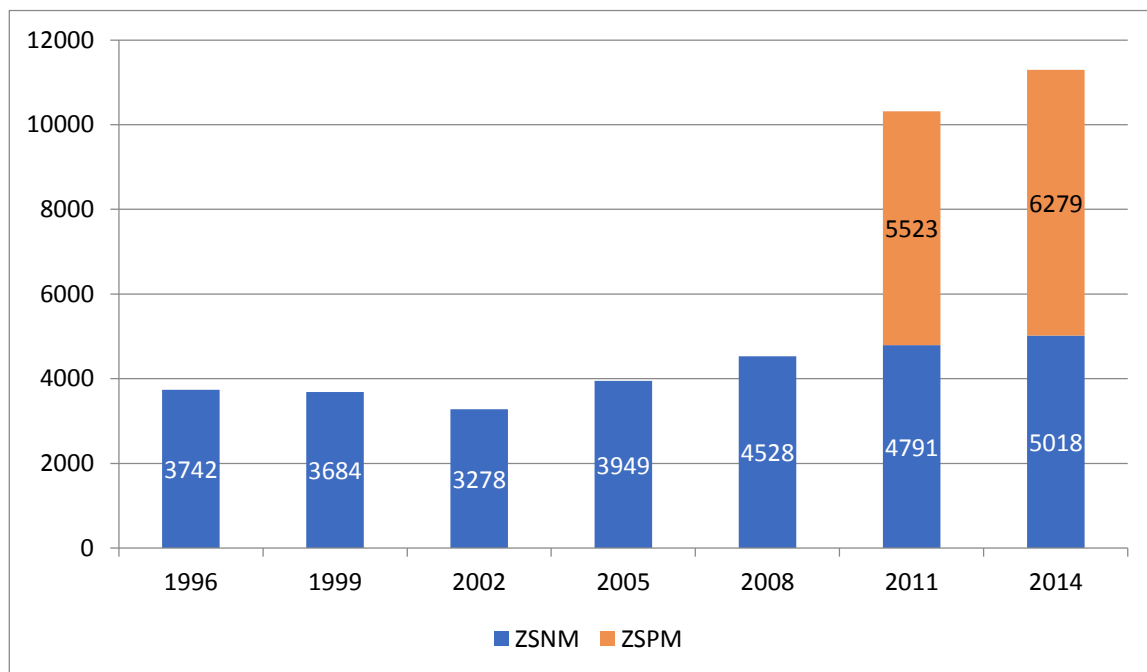
Obrázek 1: Celkový počet závodů Seveso v roce 2014



Jak ukazuje obrázek 2, lze pozorovat pomalý, ale setrvalý nárůst počtu závodů, na něž se směrnice vztahuje. To je nutno zasadit do souvislostí třech kol rozšiřování (2004, 2007 a 2013), neustálého zvyšování znalostí o nebezpečných látkách, hospodářského růstu a lepšího provádění. Údaje o závodech s podlimitním množstvím byly hlášeny teprve od vykazovaného období 2009–2011.

¹¹ Na základě zpráv členských států.

Obrázek 2: Vývoj počtu nahlášených závodů¹²



Z celkového počtu 48 činností, které se používají ke kategorizaci závodů Seveso, se téměř 40 % závodů věnuje některé z těchto čtyř činností:

- 1) všeobecné chemické látky (763 závodů = 12,3 %)
- 2) skladování paliva (650 závodů = 10,5 %)
- 3) velkoobchod a maloobchod (553 závodů = 8,9 %)
- 4) výroba zkapalněného ropného plynu (LPG), plnění lahví a hromadná distribuce (465 závodů = 7,5 %)

2.2. Opatření k řízení rizik

Příprava bezpečnostních zpráv (které zahrnují provádění posouzení rizik), havarijních plánů pro závody s nadlimitním množstvím, jakož i opatření k informování veřejnosti a kontroly jsou klíčovými pilíři prevence a připravenosti na závažné havárie.

Dřívější hodnocení uplatňování směrnice Seveso II neukázala u provozovatelů žádné systematické nedostatky v přípravě bezpečnostních zpráv a vnitřních havarijních plánů. Proto již nebyla tato otázka součástí dotazníku během vykazovaného období 2011–2014.

Směrnice Seveso II příslušným orgánům ukládá několik povinností, přičemž mezi ty nejdůležitější patří: přezkoumat bezpečnostní zprávy a sdělit své závěry provozovateli; sestavit vnější havarijní plány; zajistit, aby veřejnost, která by mohla být postižena, byla

¹² Údaje za roky 1996 a 1999 nejsou plně srovnatelné vzhledem k odlišným definicím závodů a zařízení. Několik zařízení ve stejném závodu mohlo být nahlášeno jednotlivě, což vysvětluje zřejmý pokles v roce 2002.

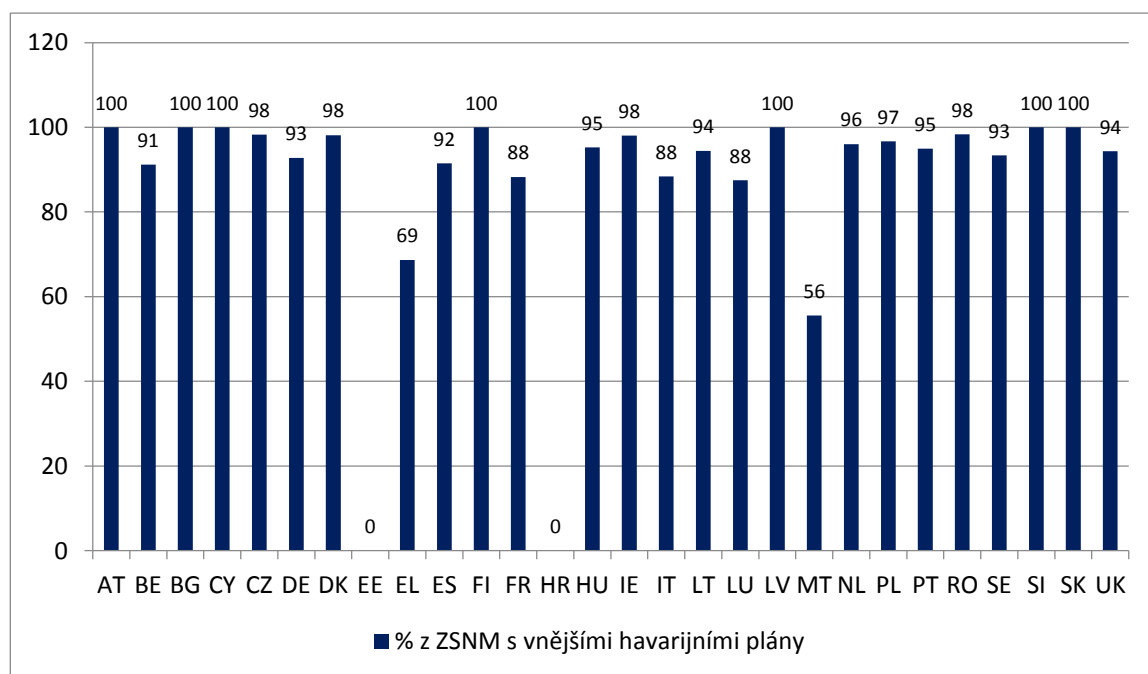
informována o bezpečnostních opatřeních; provádět kontroly; určovat skupiny závodů s možným „domino efektem“ a vzít v úvahu důsledky závažných havárií při územním plánování.

2.2.1. Příprava vnějších havarijních plánů

Vnější havarijní plány připravují orgány pro závody s nadlimitním množstvím. Tyto plány jsou důležité k tomu, aby došlo k rychlé a koordinované reakci na závažné havárie, a hrají zásadní roli při minimalizaci jejich následků.

Většina členských států dosáhla během posledního vykazovaného období dobrého pokroku tím, že zajistila vypracování vnějších havarijních plánů, ale v průměru nedošlo ve srovnání s posledním vykazovaným obdobím k žádnému dalšímu pokroku. Na konci vykazovaného období nemělo 407¹³ závodů s nadlimitním množstvím vlastní vnější havarijní plán, což představuje 8 % z celkového počtu závodů s nadlimitním množstvím v EU (2010: 7 %).

Obrázek 3: Závody s nadlimitním množstvím s vnějšími havarijními plány



Mohou existovat opodstatněné důvody, proč není vnější havarijní plán k dispozici, např. v případě nových závodů nebo v případě, že došlo k významnějším změnám krátce před koncem vykazovaného období. Několik členských států však uvedlo mimořádně velký podíl závodů (tj. nad průměrnou hodnotou 8 %) bez vnějších havarijních plánů.

V případech nízkého počtu vnějších havarijních plánů se důvody výrazně lišily. Jeden členský stát uvedl, že šest jeho regionálních orgánů nepřijalo vnější havarijní plány. Neuvedl však žádné informace o tom, kolik z jeho 25 závodů bylo touto skutečností ovlivněno, takže nebylo možné provést kvantifikaci. Jiný členský stát uvedl, že pro celou zemi byl vytvořen jeden jediný vnější havarijní plán, který nebyl místně specifický, ale z

¹³ Tyto údaje nezahrnují 187 závodů, u kterých příslušné orgány rozhodly, že není podle čl. 11 odst. 6 směrnice Seveso II vyžadován žádný vnější havarijní plán.

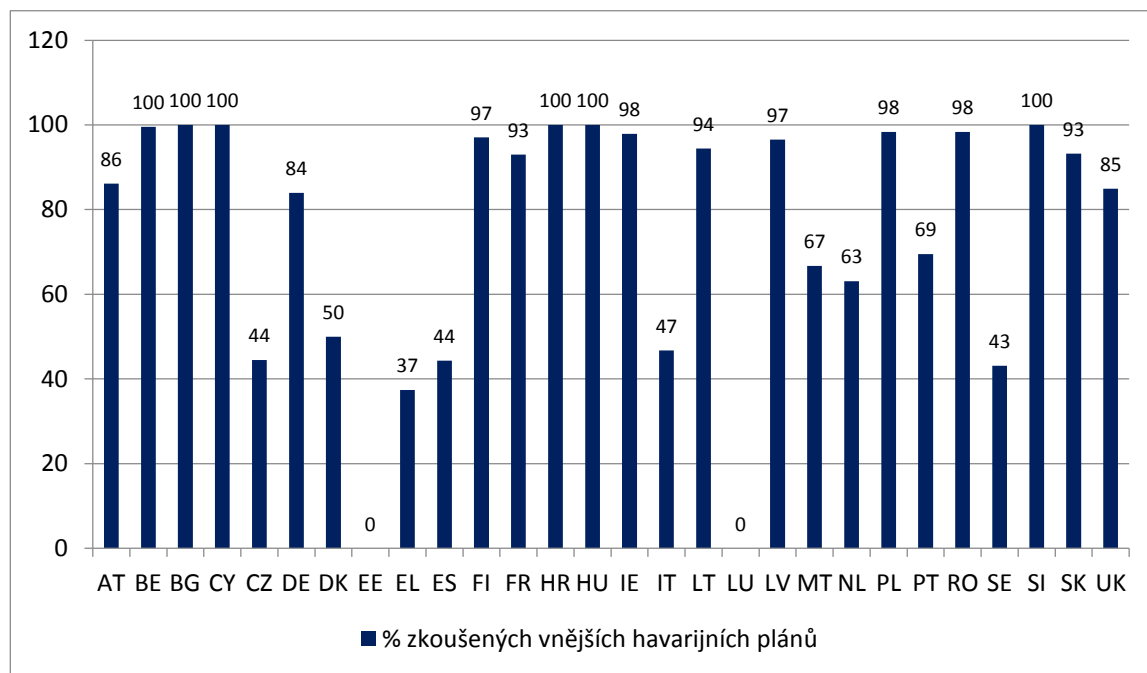
poskytnutých informací nebylo jasné, jak byl zkoušen. Členský stát Komisi při jejím následném zjišťování informoval, že se situace mezitím změnila a po roce 2014 byly vytvořeny a zkoušeny individuální vnější havarijní plány.

2.2.2. Zkoušení a přezkum vnějších havarijních plánů

Vnější havarijní plány musí být přezkoumávány a zkoušeny v intervalech ne delších než tři roky. Zastaralý nebo nezkoušený vnější havarijní plán by mohl mít v případě nouze katastrofální následky.

Obecně platí, že většina členských států dosáhla za poslední vykazovaná období určitého pokroku při zajišťování zkoušení vnějších havarijních plánů, ale ačkoli v průměru existují obrovské výkyvy, nedošlo ve srovnání s předchozím vykazovaným obdobím k žádnému významnému pokroku. Ve vykazovaném období 2006–2008 bylo přezkoumáno a vyzkoušeno 60 % havarijních plánů závodů s nadlimitním množstvím. V období 2009–2011 se tento podíl zvýšil na 73 % a na konci roku 2014 dosáhl 75 %. To zřejmě znamená, že členské státy zkoušejí vnější havarijní plány efektivněji, ale stále musí ujit dlouhou cestu, než dosáhnou cíle 100 %.

Obrázek 4: Vnější havarijní plány zkoušené v období 2012–2014¹⁴



Několik členských států uvedlo mimořádně velký podíl nevyzkoušených vnějších havarijních plánů, zatímco některé členské státy jich dokázaly vyzkoušet většinu nebo přinejmenším výrazně zvýšily jejich množství; několik členských států dosáhlo jen malého pokroku.

Uvedené důvody, proč nebyly vnější havarijní plány zkoušeny, možná jsou opodstatněné, avšak značně se lišily. Jeden členský stát uváděl, že vnější havarijní plány nemohly být zkoušeny, protože většinu jeho záchranných služeb tvoří dobrovolníci, což znesnadnilo

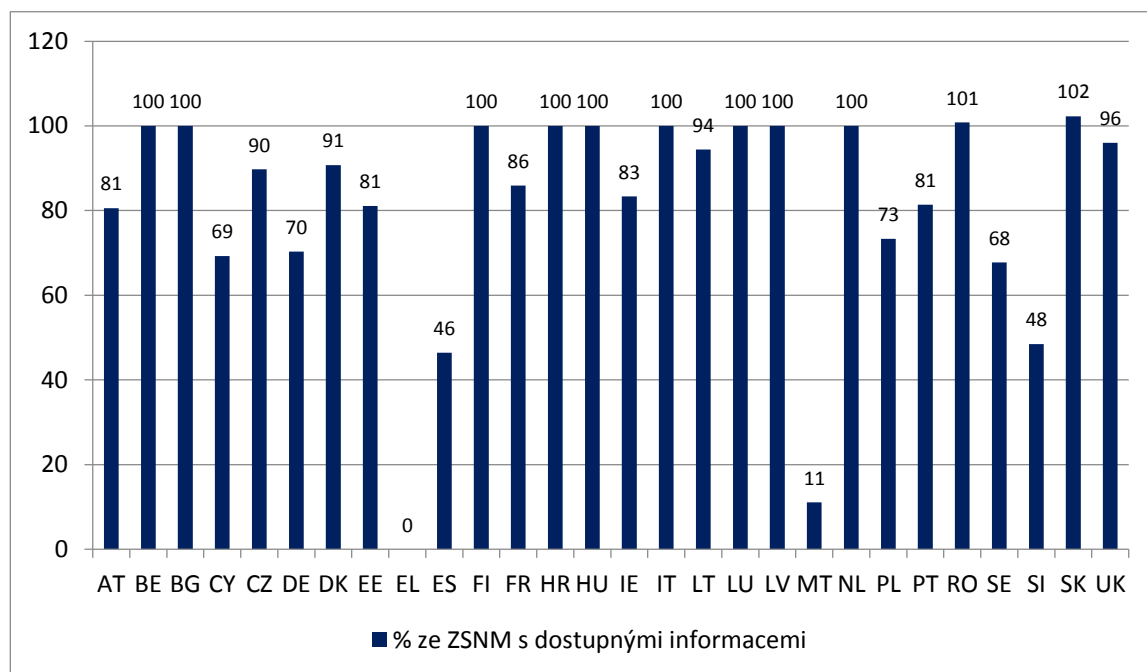
¹⁴ Tyto údaje nezahrnují 187 závodů, u kterých příslušné orgány rozhodly, že není podle čl. 11 odst. 6 směrnice Seveso II vyžadován žádný vnější havarijní plán.

organizaci zkoušek. Jiný členský stát uvedl, že má pro celou zemi jeden jediný vnější havarijní plán, který není místně specifický, ale z poskytnutých informací nebylo jasné, jak byl zkoušen. Několik členských států neposkytlo další vysvětlení, zatímco jiné informovaly, že je situace předmětem šetření. A některé členské státy uvedly, že závody jsou nové, změnilly svůj status teprve nedávno nebo byly zmodernizovány, takže zkoušení nebylo během vykazovaného období proveditelné.

2.2.3. Informování veřejnosti

Informace o bezpečnostních opatřeních a o správném chování v případě havárie musí být pravidelně poskytovány osobám, které mohou být postiženy závažnou havárií, aniž by o tyto informace dotčené osoby musely žádat. Směrnice nestanoví, kdo je za poskytování informací odpovědný ani jak má probíhat. Maximální prodleva mezi opakováním těchto informací veřejnosti je pět let, tedy o dva roky více než vykazované období. Pokud tedy nebyly informace poskytnuty během vykazovaného období, nenaznačuje to automaticky nesoulad s požadavky.

Obrázek 5: Informace o závodech s nadlimitním množstvím poskytnuté v období 2012–2014¹⁵.



V průměru byly zveřejněny informace o 81 % závodů s nadlimitním množstvím a deset členských států uvedlo, že zpřístupnily během vykazovaného období informace o všech závodech s nadlimitním množstvím. Ve srovnání s 87 % v předchozím vykazovaném období se jedná o pokles, ale jak je uvedeno výše, nelze díky tomu dospět k závěru, že došlo k nesouladu s právními předpisy.

Většina členských států uvedla, že informace jsou poskytovány formou letáků a dále používají i jiné způsoby komunikace (např. webové stránky, veřejná setkání). Pět členských států uvedlo, že informace jsou k dispozici pouze online, tímto způsobem se

¹⁵ Některé hodnoty přesahují 100 % kvůli změnám v počtu závodů během vykazovaného období.

však nemusí dostat ke všem osobám, které mohou být potenciálně zasaženy. I když některé z těchto členských států poskytují informace také na žádost příslušným orgánům nebo v prostorách provozovatele, nemusí to být v souladu se smyslem vyjádření „aniž by o tyto informace museli žádat“. Rovněž je třeba poznamenat, že stále více členských států využívá v případě havárie mobilní řešení, jako jsou varovné aplikace, SMS nebo sociální média, kterými všechny v postižené oblasti upozorňuje a poukazuje na žádoucí bezpečnostní chování.

Uvedené důvody, proč nebyly informace poskytnuty, se významně lišily: např. nedostatek dostupných informací; informace byly poskytnuty před začátkem aktuálního vykazovaného období a od té doby nebyla nutná žádná aktualizace; některé závody jsou nové nebo se staly závody s nadlimitním množstvím až na konci vykazovaného období a informace se v tu chvíli teprve připravovaly. Některé členské státy uváděly, že mají závody, kde neexistuje žádné nebezpečí mimo pracoviště. Několik členských států naznačilo, že byla situace zjištěna až v důsledku podávání zprávy a bude dále prošetřena.

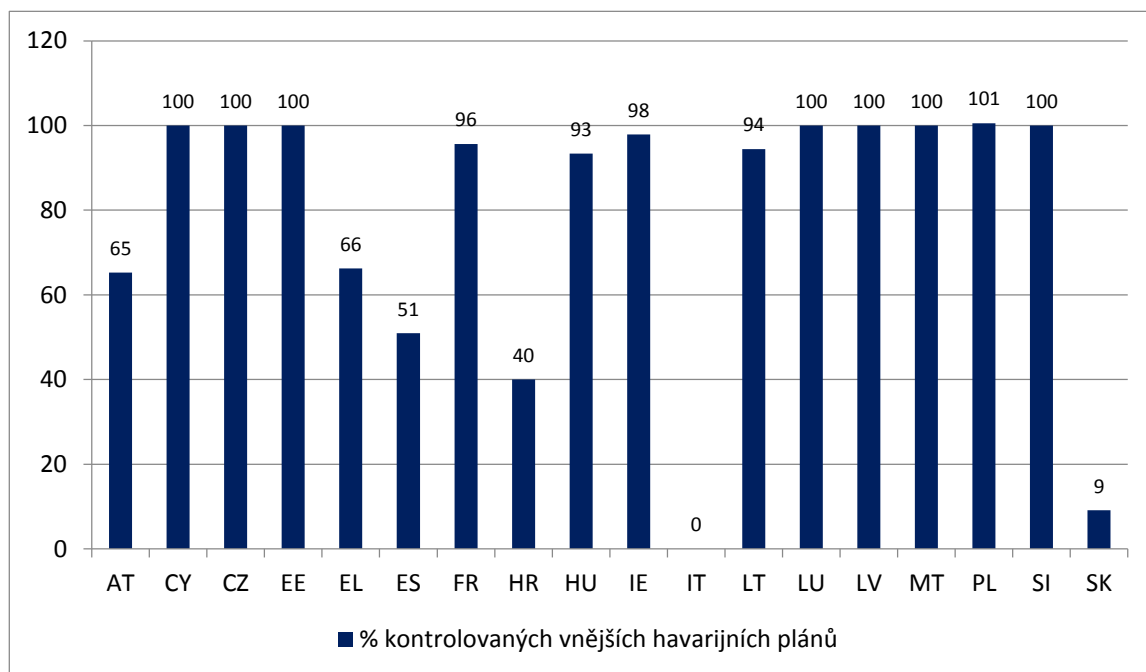
2.3. Kontroly

Směrnice Seveso II vyžaduje, aby členské státy zavedly kontrolní systém a program kontrol pro všechny závody. Závody s nadlimitním množstvím se kontrolují každých dvanáct měsíců, pokud není zaveden režim systematického hodnocení nebezpečí. Deset členských států uvedlo, že mají tento režim zaveden.

Obrázek 6 ukazuje situaci členských států bez systematického hodnocení¹⁶, tzn. tam, kde je stále nutno závody s nadlimitním množstvím každoročně kontrolovat. Zatímco 12 z 18 dotčených členských států dosáhlo, nebo téměř dosáhlo cíle, v některých členských státech existují významné nedostatky. To lze vysvětlit: rozpočtovými nebo organizačními omezeními; nedostatkem relevantních informací od příslušných regionálních orgánů; použitím kombinovaného systému, v němž závody v zásadě podléhaly každoročním kontrolám (tudíž zařazení na obrázek 6), avšak orgány snížily frekvenci na jednu kontrolu každých 18 měsíců.

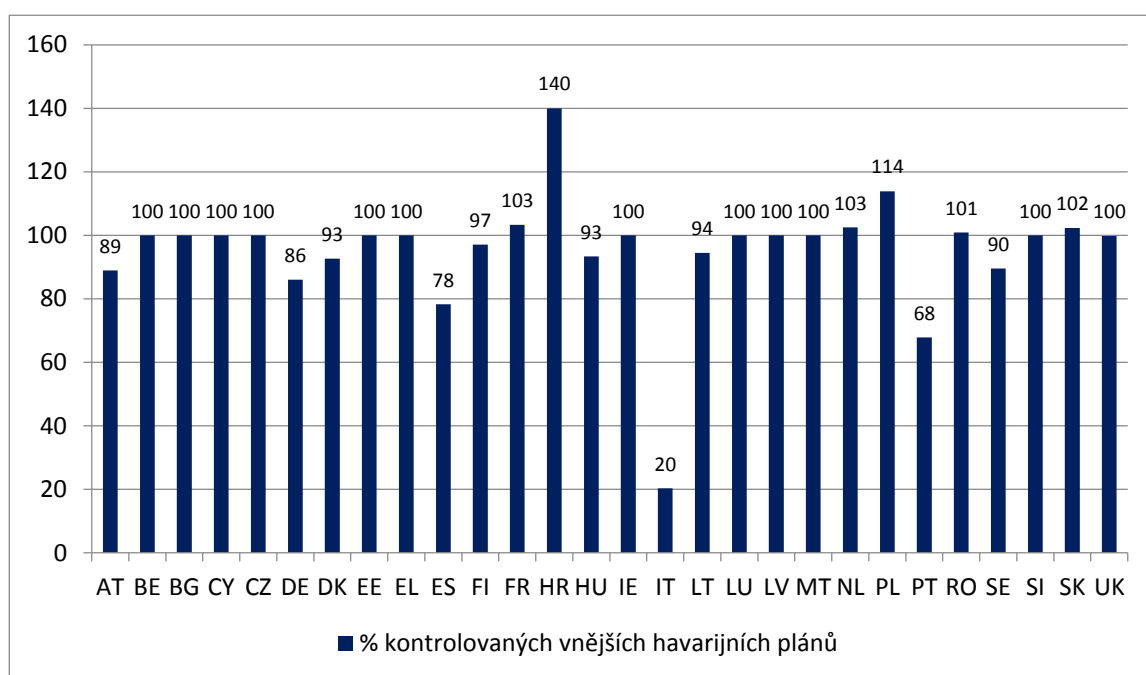
¹⁶ Některé členské státy uváděly kombinované systémy, např. v závislosti na regionálním přístupu. Pro účely této zprávy byly tyto členské státy evidovány jako státy se zavedeným systematickým hodnocením.

Obrázek 6: Roční kontrola závodů s nadlimitním množstvím během období 2012–2014 v členských státech bez systematického hodnocení¹⁵



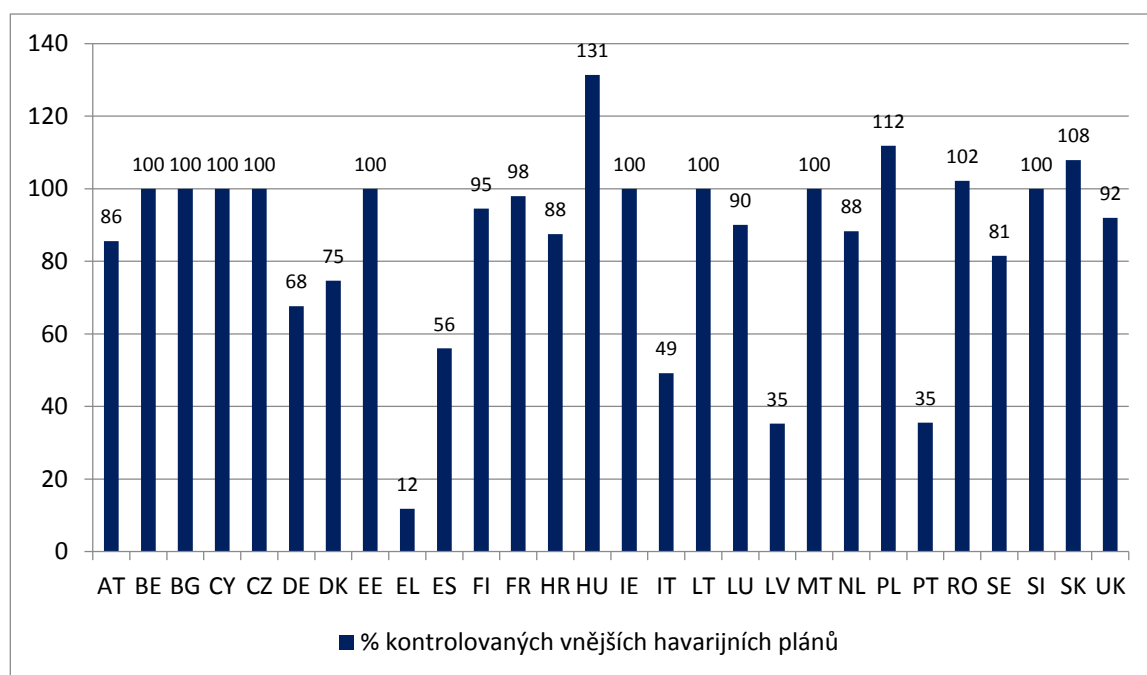
Jak je uvedeno na obrázku 7, v 86 % všech závodů s nadlimitním množstvím byla ve vykazovaném období alespoň jednou provedena kontrola. Zatímco obrázek 6 naznačuje, že některé členské státy mají s dosažením svého ročního cíle potíže, obrázek 7, který zahrnuje také členské státy uplatňující režim systematického hodnocení, ukazuje, že závody s nadlimitním počtem jsou ve většině členských států alespoň kontrolovány v pravidelných intervalech. Navíc se jedná o zlepšení ve srovnání s dřívějšími vykazovanými obdobími (2006–2008: 66 %, 2009–2011: 65 %).

Obrázek 7: Kontrola závodů s nadlimitním množstvím alespoň jednou za období 2012–2014¹⁵



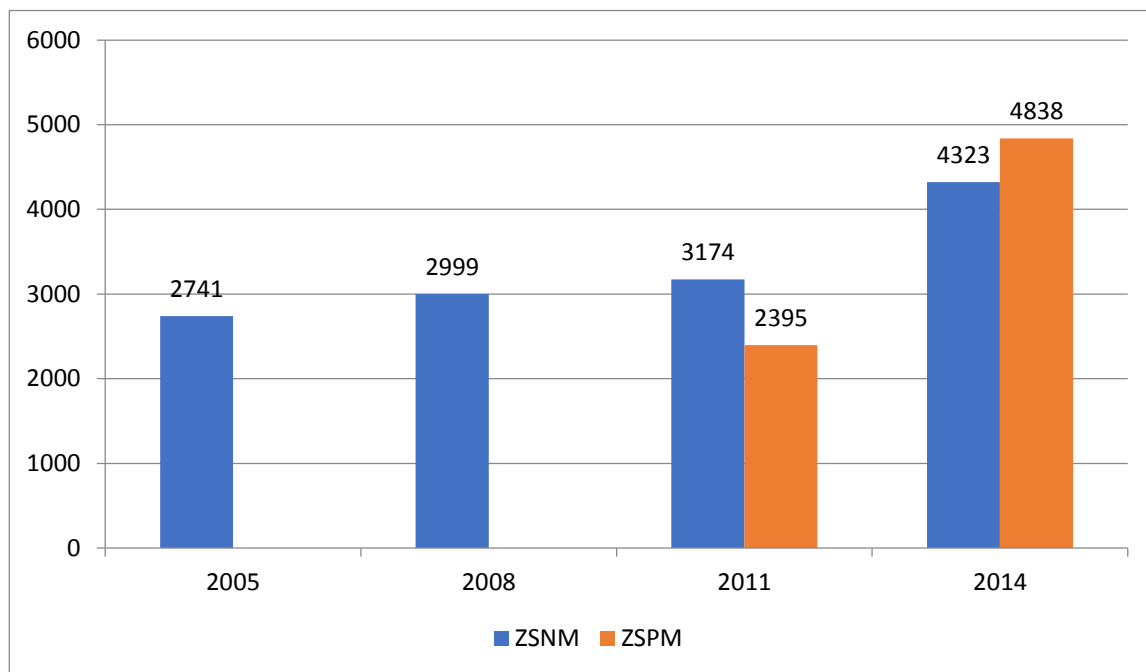
Směrnice Seveso II neudává frekvenci kontrol v závodech s podlimitním množstvím. Všechny členské státy uvedly, že v průběhu vykazovaného období kontrolovaly také závody s podlimitním množstvím. S podílem 77 % je však celková míra kontrol nižší než u závodů s nadlimitním množstvím. Členské státy neuvedly důvody nízké míry kontrol závodů s podlimitním množstvím, lze však předpokládat, že jsou podobné důvodům u závodů s nadlimitním množstvím. Pozitivní stránkou je, že se jedná o výrazné zlepšení oproti 42 % zaznamenaným v předchozím vykazovaném období 2009–2011.

Obrázek 8: Kontrola závodů s podlimitním množstvím alespoň jednou za období 2012–2014¹⁵



Zatímco v porovnání s dřívějšími vykazovanými obdobími byl zaznamenán významný pokrok a počet kontrol se zvyšuje (obrázek 9), situace v této oblasti stále není v několika členských státech plně uspokojivá. Lze nicméně předpokládat, že zjištěná míra dodržování požadavků směrnice Seveso II na závodech je částečně výsledkem přísného kontrolního režimu, který směrnice ukládá.

Obrázek 9: Vývoj počtu hlášených kontrol



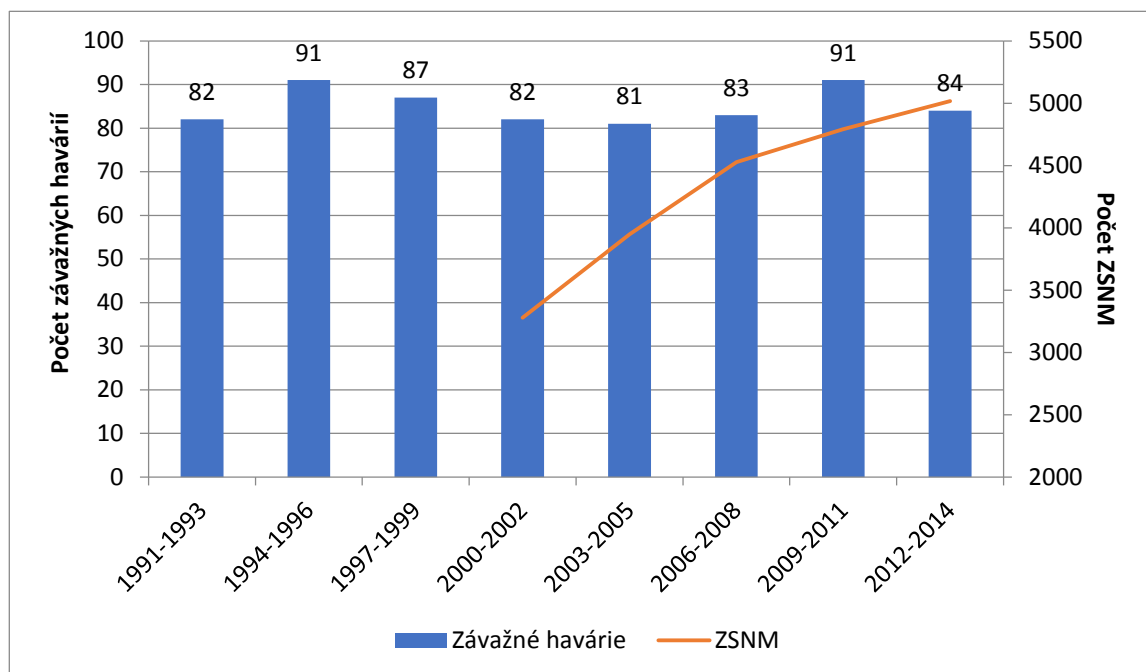
S cílem dále zlepšit situaci zavedla jasnější kontrolní požadavky směrnice Seveso III, která mimo jiné stanovuje časový rámec také pro závody s podlimitním množstvím (alespoň jednou za tři roky), objasňuje ustanovení týkající se plánů kontrol a systematických hodnocení a též stanovuje povinnost mimořádných kontrol, např. po vážných stížnostech nebo v případech, kdy v závodu téměř došlo k havárii¹⁷.

3. STATISTICKÉ ÚDAJE O ZÁVAŽNÝCH HAVÁRIÍCH POCHÁZEJÍCÍ Z DATABÁZE EMARS

Počet závažných havárií je jedním z klíčových ukazatelů při měření výsledků směrnice Seveso II a jejího cíle, kterým je předcházení závažným haváriím. Údaj samotný však není významný, neboť je třeba mít na zřeteli, že hodnocení ovlivňují i jiné faktory, jako například rostoucí počet závodů nebo dopad havárií (zdravotní, environmentální, ekonomický). Zejména v případě posledně jmenovaných faktorů je k dispozici jen málo údajů, což omezuje možnost situaci vyhodnotit. V neposlední řadě znemožňuje vyvození spolehlivých závěrů relativně nízký počet srovnatelných havárií s podobnými příčinami a dopady.

¹⁷ Případy, kdy v závodu téměř došlo k havárii, jsou např. nehody v souvislosti s bezpečností, které nakonec nevedly k havárii, neboť se je podařilo zvládnout.

Obrázek 10: Počet závažných havárií, které splnily alespoň jedno kritérium přílohy VI v období 2000–2014¹⁸

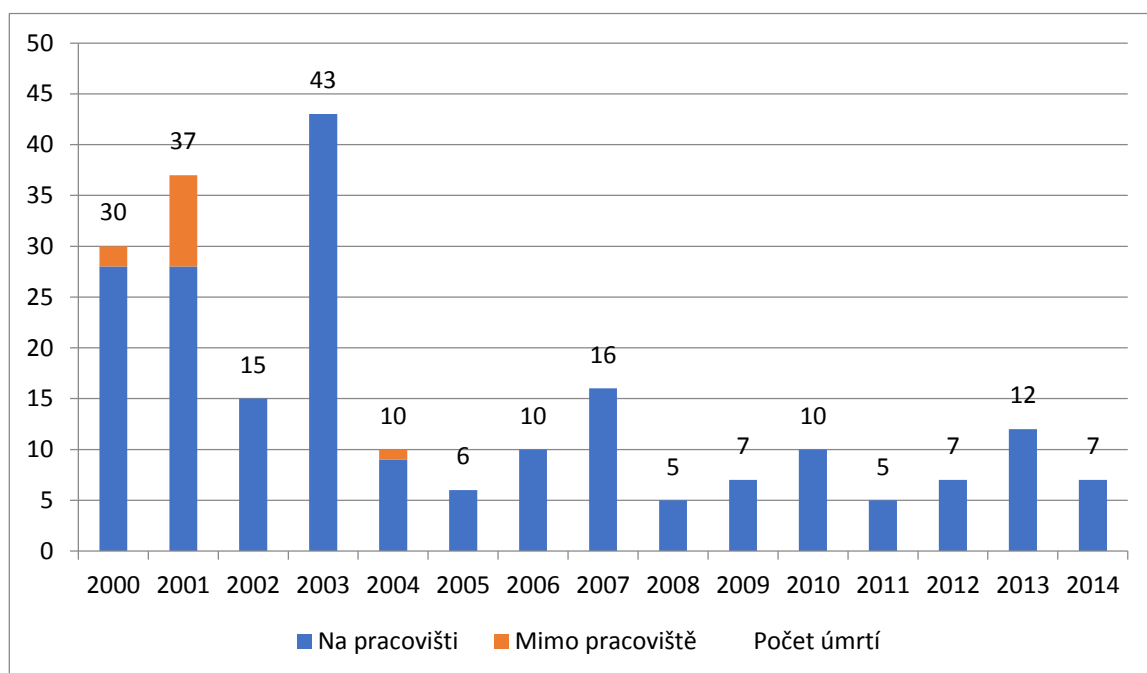


V letech 2000 až 2014 bylo do databáze eMARS nahlášeno celkem 490 havárií. Z tohoto množství bylo 421 závažných havárií, které splnily alespoň jedno kritérium přílohy VI¹⁹ směrnice Seveso II. Z toho vyplývá, že dojde v průměru ke 30 závažným haváriím ročně. Přibližně k 70 % závažných nehod došlo v závodech s nadlimitním množstvím. Jak lze vidět na obrázku 10, celkový počet závažných havárií zůstává relativně stabilní navzdory zvýšení počtu provozů, na které se vztahuje směrnice Seveso II. Z obrázku 11 navíc vyplývá, že počet smrtelných úrazů se od roku 2000 snížil, což by mohlo naznačovat, že dopad havárií se pravděpodobně zmenšuje. Zejména je povzbudivé, že po roce 2004 nebyla zaznamenána žádná úmrtí mimo pracoviště.

¹⁸ Tento graf zobrazuje pouze závody s nadlimitním množstvím, protože počet závodů s podlimitním množstvím je k dispozici až od vykazovaného období 2009–2011, jak bylo vysvětleno dříve v této zprávě. Lze však předpokládat, že zahrnutí závodů s podlimitním množstvím by ve skutečnosti celkový obraz nezměnilo, neboť nárůst počtu závodů s podlimitním množstvím a závodů s nadlimitním množstvím je v průběhu let značně podobný. Pro období před rokem 1991 nejsou statisticky spolehlivé údaje o haváriích k dispozici.

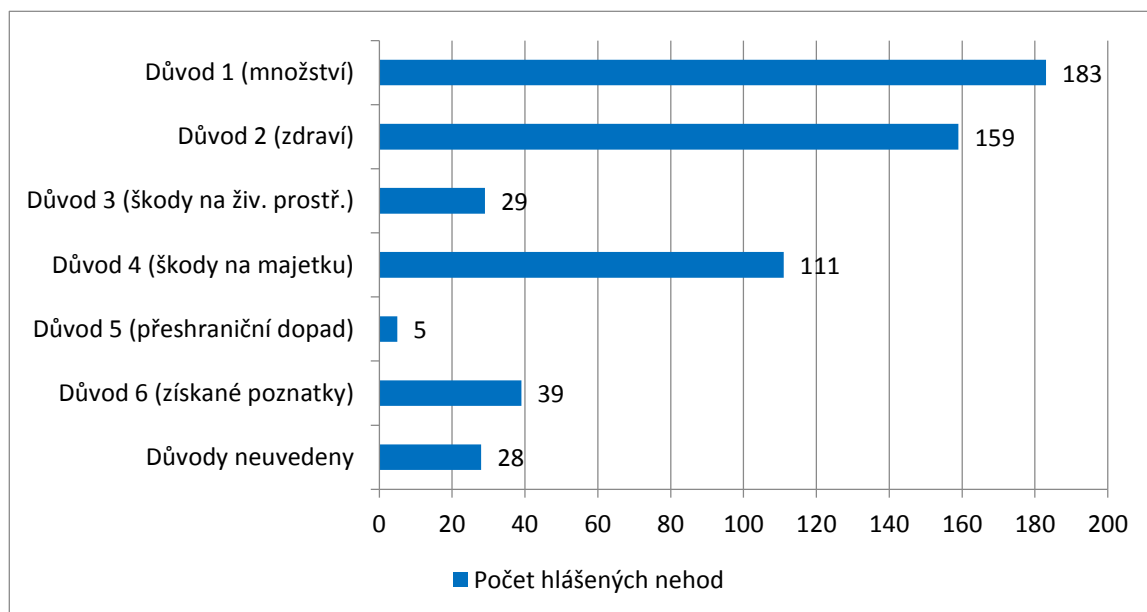
¹⁹ Kvůli zjednodušení značí výraz „závažná havárie“ v této kapitole 421 havárií, které byly nahlášeny jako splňující alespoň jedno kritérium přílohy VI. U ostatních hlášených havárií není snadné zjistit, zda se jedná o závažné havárie nebo jiné druhy havárií, které byly hlášeny dobrovolně, např. pro účely získání zkušeností.

Obrázek 11: Počet úmrtí na pracovišti a mimo pracoviště v letech 2000–2014



Důvody hlášení závažných havárií se v průběhu let zásadně nezměnily. Mezi nebezpečnými jevy, které se objevují při hlášených haváriích, je zjevně nejčastějším únik toxických látek. To souvisí se skutečností, že se ve většině havárií vyskytuje toxická nebo hořlavá látka. Shromážděné údaje také vzhledem k počtu závodů ukazují, že k závažným haváriím je nejvíce náchylné odvětví petrochemických a ropných rafinérií.

Obrázek 12: Důvody pro hlášení závažných havárií v databázi eMARS za období 2000–2014^{20 21}



Databáze eMARS obsahuje omezené informace o sociálně-ekonomických důsledcích (např. ztrátách na majetku, poškození životního prostředí, ztrátě zaměstnání, poškození pověsti, dlouhodobém dopadu na okolí). Takové údaje do jisté míry zahrnuje pouze 124 ze 490 hlášených nehod. Běžně se jedná pouze o okamžitý dopad (např. ztráty na pojištěném majetku) a neberou se v potaz širší nebo dlouhodobé dopady (např. ztráta zaměstnání, škody na životním prostředí). Zásadnější informace o sociálně-ekonomických důsledcích jsou veřejně přístupné pouze pro malý počet výjimečně závažných havárií. Úřad pro zdraví a bezpečnost Spojeného království vyvinul metodiku pro modelování ekonomických důsledků pro některé dopady závažných havárií²². I když to vylučuje určité důležité dopady (včetně škod na životním prostředí), uplatnění tohoto přístupu na Evropskou unii naznačuje roční dopad v řádu několika miliard EUR. Zlepšení znalostí o sociálně-ekonomických důsledcích by bylo užitečné pro lepší pochopení účinků a přínosů legislativního rámce, ale systematictější shromažďování informací by si vyžádalo značné úsilí.

²⁰ Souhrn důvodů je vyšší než celkový počet hlášených havárií, protože havárie může mít vícero důvodů.

²¹ Kritéria důvodů lze shrnout následovně:

- Důvod 1: přítomné látky: více než 5 % množství ve sloupci 3 přílohy I
- Důvod 2: zranění osob: ≥ 1 úmrtí, ≥ 6 zranění vyžadujících hospitalizaci atd.
- Důvod 3: bezprostřední škody na životním prostředí (podle přílohy VI)
- Důvod 4: škoda na majetku: na pracovišti > 2 miliony EUR, mimo pracoviště > 0,5 milionu EUR
- Důvod 5: škoda přesahující hranice: havárie, které překračují hranice státu
- Důvod 6: zajímavé kvůli získaným poznatkům.

²² <http://www.hse.gov.uk/research/rrhtm/rr1055.htm>

4. ZÁVĚRY A DALŠÍ POSTUP

Vzhledem k velmi vysoké míře industrializace v Evropské unii přispěla směrnice Seveso II k dosažení nízké četnosti závažných havárií. Obecně je považována za referenční směrnici pro politiku týkající se průmyslových havárií a je v mnoha zemích po celém světě vzorem legislativy.

Výše uvedený rozbor potvrzuje, že směrnice Seveso II funguje správně. Praktické provádění a prosazování směrnice Seveso II se ve většině oblastí dále zlepšilo a zejména průmysloví provozovatelé do značné míry splňují požadavky směrnice týkající se bezpečnostních zpráv a vnitřních havarijních plánů. Jak bylo zjištěno v předchozích vykazovaných obdobích, v několika málo členských státech je však v některých oblastech stále zapotřebí dalšího úsilí. Jedná se zejména o vypracování a zkoušení vnějších havarijních plánů, poskytování informací veřejnosti a kontroly. Přestože tyto nedostatky mohly zvýšit nebezpečí, neexistují žádné důkazy, že v těchto členských státech vedly k vyššímu počtu závažných havárií.

Navzdory nárůstu počtu závodů, na které se vztahuje směrnice Seveso II, se celkový roční počet závažných havárií ustálil na zhruba 30 a podle všeho jejich dopad klesá.

Při revizi směrnice Seveso II vzala Komise v úvahu zjištění týkající se předchozího vykazovaného období, což vedlo k přijetí směrnice Seveso III. Nová směrnice posiluje právo veřejnosti na dostatečnou informovanost a některá ustanovení se nově vztahují rovněž na závody s podlimitním množstvím. Směrnice zahrnuje podrobná pravidla, která zaručují přiměřené konzultace jednotlivých projektů s veřejností, a zavádí přísnější pravidla pro kontroly. Očekává se tedy, že dodržování směrnice Seveso III přispěje k potřebným zlepšením popsáním v této zprávě.

Komise bude pečlivě sledovat pokrok v těchto otázkách a bude i nadále nápomocna členským státům ve zlepšování úrovně jejich plnění požadavků, jak prostřednictvím různých podpůrných činností, tak příslušnými donucovacími opatřeními.

Komise bude rovněž pokračovat v práci na zjednodušení procesu hlášení havárií, čímž sníží administrativní zátěž a zároveň zlepší relevanci a kvalitu údajů dostupných v hlášeních. Proto budou taktéž systémy sledování přezkoumány s cílem vytvořit ukazatele, které umožní lépe sledovat, jak je směrnice Seveso III prováděna, a hodnotit její výsledky.