



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 06.09.2000
KOM(2000) 517 lopullinen

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

**yhtenäisestä menettelystä vaarallisten aineiden tiekuljetusten tarkastuksissa annetun
neuvoston direktiivin 95/50/EY soveltamisesta jäsenvaltioissa**

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

yhtenäisestä menettelystä vaarallisten aineiden tiekuljetusten tarkastuksissa annetun neuvoston direktiivin 95/50/EY soveltamisesta jäsenvaltioissa

SISÄLLYSLUETTELO

1. JOHDANTO
2. TAUSTA
3. DIREKTIIVI 95/50/EY
4. DIREKTIIVIN TÄYTÄNTÖÖNPANO JÄSENVALTIOISSA
5. JÄSENVALTIOIDEN KERTOMUKSET
6. LASKUTOIMITUKSET
7. TARKASTUSTEN MÄÄRÄ/TAAJUUS JÄSENVALTIOISSA
8. LAKIENVASTAISTEN KULJETUSTAPAHTUMIEN OSUUS
9. RIKKOMUSTYYPIT
10. SEURAAMUSTYYPIT
11. PÄÄTELMÄT

LIITE I: JÄSENVALTIOIDEN TOIMENPITEET DIREKTIIVIN 95/50/EY TÄYTÄNTÖÖNPANEMISEKSI

LIITE II: TIIVISTELMÄ TARKASTUKSISTA, RIKKOMUKSISTA JA RANGAISTUKSISTA EUROOPAN UNIONISSA

LIITE III: TARKASTUSTEN MÄÄRÄ/TAAJUUS JA RIKKOMUSTEN OSUUS

LIITE IV: TARKASTUSTEN LUKUMÄÄRÄ JA TARKASTETTUJEN ULKOMAISTEN AJONEUVOJEN OSUUS

LIITE V: TARKASTUKSET VERRATTUINA RIKKOMUKSIIN

LIITE VI: RIKKOMUKSET TYYPEITTÄIN

LIITE VII: SEURAAMUKSET TYYPEITTÄIN

1. JOHDANTO

Neuvoston direktiivi 95/50/EY yhtenäisestä menettelystä vaarallisten aineiden tiekuljetusten tarkastuksissa annettiin 6. lokakuuta 1995¹, ja jäsenvaltioiden oli saatettava voimaan sen noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset 1 päivään tammikuuta 1997 mennessä.

Tämä komission kertomus perustuu jäsenvaltioilta saatuihin kertomuksiin, ja se on ensimmäinen kertomus neuvoston direktiivin 95/50/EY soveltamisesta jäsenvaltioissa.

Direktiivissä säädetään, että kunkin jäsenvaltion on toimitettava komissiolle viimeistään kahdentoista kuukauden kuluessa kunkin kalenterivuoden päättymisestä vuosikertomus tämän direktiivin soveltamisesta². Sen vuoksi jäsenvaltioiden ensimmäiset kertomukset vuodelta 1997 oli toimitettava viimeistään 1 päivänä tammikuuta 1999 ja vuodelta 1998 viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2000.

Direktiivissä 95/50/EY säädetään myös, että komission on toimitettava Euroopan parlamentille ja neuvostolle ensimmäisen kerran vuonna 1999 ja sen jälkeen vähintään joka kolmas vuosi kertomus direktiivin soveltamisesta jäsenvaltioissa³. Koska kaikki jäsenvaltiot eivät täyttäneet vuotta 1997 koskevaa velvollisuuttaan ja jotta tämän alan tilanteesta saataisiin täydellisempi kuva, komissio halusi sisällyttää tähän kertomukseen myös vuoden 1998 tiedot. Koska jäsenvaltioiden vuotta 1998 koskevien kertomusten määräpäivä oli 1. tammikuuta 2000, komissio saattoi toimittaa tämän kertomuksen vasta vuonna 2000. Komissio on kuitenkin sitä mieltä, että täydellisempänä tämä kertomus on hyödyllisempi ja että tämä on hyväksyttävä peruste sen viivästykselle.

2. TAUSTA

Vaarallisten aineiden tiekuljetuksia koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 21 päivänä marraskuuta 1994 annetulla neuvoston direktiivillä 94/55/EY⁴, sellaisena kuin on muutettuna⁵, otettiin käyttöön yhdenmukaistetut säännöt vaarallisten aineiden kuljetuksesta sekä jäsenvaltioiden välillä että kansallisissa kuljetuksissa jäsenvaltioissa.

Direktiivin 94/55/EY tekniset liitteet ovat sisällöltään samat kuin kansainvälisen ADR-sopimuksen⁶ tekniset liitteet. Tämän vuoksi direktiivillä 94/55/EY saatetaan yhteisön oikeudessa voimaan ADR-sopimuksen tekniset määräykset, joilla annetaan yhtenäiset säännöt vaarallisten aineiden turvallisista kansainvälisistä tiekuljetuksista. Direktiivin lisäarvoa on, että sillä nämä säännöt ulotetaan myös kansalliseen liikenteeseen. Näin yhdenmukaistetaan

¹ EYVL L 249, 17.10.1995, s. 35.

² Direktiivin 9 artiklan 1 kohta.

³ Direktiivin 9 artiklan 2 kohta.

⁴ EYVL L 319, 12.12.1994, s. 7. Direktiivin liitteet A ja B julkaistiin EYVL:ssä L 275, 28.10.1996.

⁵ Direktiivi muutettuna vaarallisten aineiden tiekuljetuksia koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä annetun neuvoston direktiivin 94/55/EY mukauttamisesta tekniseen kehitykseen 13 päivänä joulukuuta 1996 annetulla komission direktiivillä 96/86/EY (EYVL L 335, 24.12.1996, s. 43; liitteiden A ja B muutokset julkaistu EYVL:ssä L 251, 15.9.1997) ja vaarallisten aineiden tiekuljetuksia koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä annetun neuvoston direktiivin 94/55/EY mukauttamisesta tekniseen kehitykseen toisen kerran 21 toukokuuta 1999 annetulla komission direktiivillä 1999/47/EY (EYVL L 169, 5.7.1999, s.1).

⁶ Eurooppalainen sopimus vaarallisten aineiden kansainvälisistä tiekuljetuksista, tehty Genevessä 30 päivänä syyskuuta 1957, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna vuonna 1999.

koko yhteisössä vaarallisten aineiden tiekuljetuksia koskevat säännöt ja siten samalla parannetaan teiden turvallisuutta kansallisella tasolla.

Direktiivin 94/55/EY liitteessä A luetellaan vaaralliset aineet, joita saa kuljettaa tiellä, ja siinä annetaan säännöt aineiden pakkaamisesta, merkitsemisestä ja kuvaamisesta kuljetusasiakirjoissa. Liitteessä B on ajoneuvoja ja kuljetustoimintoja koskevat säännöt.

3. DIREKTIIVI 95/50/EY

Direktiivin 94/55/EY perusteella ja parantaakseen edelleen vaarallisten aineiden kuljetusten turvallisuustasoa sekä varmistaakseen, että riittävä määrä tarkastuksia suoritetaan yhdenmukaisesti, neuvosto antoi 6. lokakuuta 1995 direktiivin 95/50/EY yhtenäisestä menettelystä vaarallisten aineiden tiekuljetusten tarkastuksissa. Tähän direktiiviin sisältyy jäsenvaltioiden käyttämä yhdenmukaistettu tarkastusluettelo ja yhdenmukaistettu luettelo rikkomuskoodeista. Niiden avulla on mahdollista vertailla luotettavasti direktiivin täytäntöönpanoa jäsenvaltioissa.

Nämä yhtenäiset tarkastukset koskevat kaikkia jäsenvaltion alueella tapahtuvia tai jäsenvaltioon kolmansista maista tulevia vaarallisiin aineisiin liittyviä tiekuljetuksia ajoneuvon rekisteröintimaasta riippumatta. Direktiivin tarkoituksena on varmistaa, että edustava osa vaarallisten aineiden tiekuljetuksista tarkastetaan satunnaistetusti niin, että tarkastukset samalla kattavat laajan osan tieverkkoa.

Ehkäisevänä toimenpiteenä tai kun maantiellä on havaittu turvallisuutta vaarantavia rikkomuksia, tarkastuksia voidaan suorittaa myös yrittysten tiloissa.

4. DIREKTIIVIN TÄYTÄNTÖÖNPANO JÄSENVALTIOISSA

Vuoden 1999 loppuun mennessä kaikki jäsenvaltiot Irlantia lukuun ottamatta ovat ilmoittaneet tiekuljetustarkastuksia koskevan direktiivin kansalliset täytäntöönpanotoimet. On kuitenkin todettava, että lainsäädäntötyöhön varatusta melko pitkistä ajasta huolimatta kaikki jäsenvaltiot eivät saaneet toimenpiteitään suoritettua tavoitepäivään mennessä. Luettelo jäsenvaltioiden antamista direktiivin täytäntöönpanosäädöksistä on liitteessä I.

5. JÄSENVALTIOIDEN KERTOMUKSET

Vuoden 1997 ja/tai vuoden 1998 kertomus on saatu seuraavilta jäsenvaltioilta: Alankomaat, Belgia, Espanja, Italia, Itävalta, Luxemburg, Ranska, Ruotsi, Saksa, Suomi, Tanska ja Yhdistynyt kuningaskunta. Kertomusta ei ole saatu Irlannilta, Kreikalta eikä Portugalilta.

Jäsenvaltioita pyydettiin kertomuksiaan laatiessaan käyttämään direktiivin liitteessä II esitettyjä yhdenmukaistettuja rikkomuskoodeja ja esittämään kertomuksensa direktiivin liitteen III mukaisesti. Kaikki jäsenvaltiot eivät noudattaneet tätä käytäntöä. Toiset jäsenvaltiot käyttivät tarkistuslistan (direktiivin liitteessä I esitettyjä) koodeja, toisilla oli omat rikkomusten ryhmittelyjärjestelmänsä. Tämän vuoksi nämä tiedot oli muunnettava yhdenmukaistetuiksi koodeiksi. Jos rikkomukset eivät vastanneet mitään 13 koodista, käytettiin koodia 14 "Muut rikkomukset".

Kertomusten yhteenveto esitetään tämän kertomuksen liitteessä II. Yhteenvetotaulukko sisältää tiedot tarkastettujen ajoneuvojen lukumäärästä sekä rikkomusten lukumäärästä ja tyypeistä samoin kuin seuraamusten lukumäärästä ja tyypeistä kaikki maantieteellisesti luokitettuina (sen mukaan, oliko tarkastettu ajoneuvo rekisteröity tarkastuksen suorittaneessa jäsenvaltiossa vai muussa jäsenvaltiossa vai kolmannessa maassa). Seuraamustyyppejä

luokitettaessa tapaukset, joissa matkaa ei saanut jatkaa ennen kuin rikkomus oli korjattu kokonaan, luokitettiin varoituksiksi.

6. LASKUTOIMITUKSET

Jäsenvaltiot oli esitettävä kertomuksissaan arvionsa kuljetettujen vaarallisten aineiden määrästä tonneina tai tonnakilometreinä. Näitä tietoja käytettiin kaikissa laskelmissa. Niiden jäsenvaltioiden osalta, jotka eivät toimittaneet näitä tietoja, arvioitiin, että kahdeksan prosenttia⁷ kaikista tavarankuljetuksista oli vaarallisten aineiden kuljetuksia⁸. Lisäksi laskelmissa käytettiin keskimääräisenä matkana 110 kilometriä⁹ ja vaarallisten aineiden keskikuormana kymmenen tonnia¹⁰.

Näiden tietojen perusteella laskettiin matkojen lukumäärä. Tämä luku suhteessa kussakin maassa suoritettujen tarkastusten lukumäärään ilmoittaa tarkastusten taajuuden (montako matkaa tarkastettua ajoneuvoa kohti). Tästä esitetään yhteenveto liitteessä III.

7. TARKASTUSTEN MÄÄRÄ/TAAJUUS JÄSENVALTIOISSA

Yksi direktiivin tarkoituksista on parantaa turvallisuuden tasoa edelleen varmistamalla suoritettujen tarkastusten riittävä määrä. Tämän tekijän arvioimiseksi paremmin jäsenvaltioiden tiekuljetusten tarkastusten laskettu taajuus luokitettiin neljään ryhmään. Tämä on myös käytännöllinen tapa verrata jäsenvaltioiden täytäntöönpanotoimia. Tämän luokittelun sisältävä taulukko on liitteessä III.

Ryhmittely jäsenvaltioittain on seuraava:

Saksassa, Espanjassa, Alankomaissa, Itävallassa ja Ruotsissa ajoneuvot tarkastetaan keskimäärin useammin kuin kerran 500 matkaa kohti. Tämä tarkoittaa, että mahdollisuus joutua tarkastukseen on yli **0,2 prosenttia** näissä maissa.

Ranskassa, Luxemburgissa ja Suomessa ajoneuvot tarkastetaan keskimäärin useammin kuin kerran 1000 matkaa kohti. Tämä tarkoittaa, että mahdollisuus joutua tarkastukseen on enemmän kuin **0,1 prosenttia** näissä maissa.

Belgiassa ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa¹¹ ajoneuvot tarkastetaan keskimäärin useammin kuin kerran 2000 matkaa kohti. Tämä tarkoittaa, että mahdollisuus joutua tarkastukseen on enemmän kuin **0,05 prosenttia** näissä maissa.

⁷ Kuljetettujen vaarallisten aineiden määrät laskettiin, kun tiedetään, että noin 6 – 10 prosenttia kaikista tavarankuljetuksista on vaarallisten aineiden kuljetusta. Valittu keskiarvo kahdeksan prosenttia antaa itse asiassa saman tuloksen kuin seuraavissa luvuissa saadaan jäsenvaltioiden tekemästä ryhmittelystä, jossa ääriarvot ovat 6 ja 10 prosenttia.

⁸ Kaikkia kuljetettuja aineita koskevat tiedot ovat peräisin Eurostatin julkaisemasta tilastollisesta taskukirjasta "EU:n vuoden 1999 liikenneluvut".

⁹ Tämä on jäsenvaltioiden tunnettu keskiarvo, ja lyhin keskimääräinen matka on noin 90 kilometriä ja pisin noin 130 kilometriä.

¹⁰ Tämä oli kaikkien yhdessä jäsenvaltiossa tarkastettujen ajoneuvojen todellinen keskikuorma. Jos toisaalta otetaan huomioon, että suurin osa vaarallisten aineiden kuljetuksista koskee luokan 3 aineita, palavia nesteitä ja erityisesti polttoaineita, joita kuljetetaan kapasiteetiltaan 10-30 tonnin säiliöajoneuvoissa, jotka tavallisesti palaavat tyhjinä, saadaan sama 10 tonnin keskiarvo.

¹¹ Yhdistynyt kuningaskunta on ilmoittanut, että heidän kertomuksessaan mainitun määrän lisäksi on suoritettu noin 1 500 tarkastusta, mutta että näitä lisätarkastuksia ei ole tilastoitu. Tätä lukua ei ole tämän vuoksi sisällytetty laskelmiin, mutta vaikka se olisikin otettu mukaan, Yhdistyneen kuningaskunnan luokitus ei olisi muuttunut.

Tanskassa ja Italiassa ajoneuvot tarkastetaan keskimäärin useammin kuin kerran 4000 matkaa kohti. Tämä tarkoittaa, että mahdollisuus joutua tarkastukseen on enemmän kuin **0,025 prosenttia** näissä maissa.

Näiden tietojen perusteella voidaan päätellä, että niissä maissa, joissa tarkastuksia suoritetaan eniten, tarkastusten taajuus on karkeasti ottaen kymmenkertainen verrattuna maihin, joissa tarkastuksia suoritetaan vähiten.

Jotta voitaisiin arvioida tarkastusten tasapuolisuutta kotimaisten ja ulkomaisten liikenteenharjoittajien välillä, kunkin jäsenvaltion suorittamat tarkastukset ja tarkastettujen ulkomaalaisten ajoneuvojen osuus esitetään liitteessä IV. Tämä osuus vaihtelee huomattavasti. Koska suurimmat tarkastettujen ulkomaalaisten ajoneuvojen osuudet (noin 40 prosenttia ja enemmän) ovat kauttakulkumaissa (Belgia, Luxemburg, Alankomaat ja Itävalta), osuudet näyttävät kuitenkin yhä kohtuullisilta, kun otetaan huomioon maantieteellinen sijainti. Tämän johdosta voidaan päätellä, että mikään ei osoita, että tarkastukset eivät olisi tältä osin tasapainossa.

8. LAKIENVASTAISTEN KULJETUSTAPAHTUMIEN OSUUS

Lainsäädäntöä rikkovien kuljetustapahtumien osuus laskettiin kohdistamalla kaikki rikkomukset (siitä riippumatta, koskivatko ne ajoneuvoa, kuljettajaa, asiakirjoja vai kuljetettuja tavaroita) tarkastettuun ajoneuvoon ja useimmissa tapauksissa olettaen, että ajoneuvoa kohti oli vain yksi rikkomus. Koska ajoneuvoa kohti on voinut olla enemmän kuin yksi rikkomus, laskentatapa saattaa johtaa keinotekoisesti korkeaan lukuun. Toisaalta tämä osuus on Belgian ja Ruotsin osalta tarkka ja vastaa muiden jäsenvaltioiden laskettua osuutta. Tiedot rikkomusten osuudesta ovat liitteessä III.

Todettiin, että maasta riippuen kymmenestä prosentista yli 80 prosenttiin tarkastetuista ajoneuvoista rikkoi lainsäädäntöä, mikä osoittaa selvästi, että tiekuljetusten tarkastuksia tarvitaan ja että ne ovat tärkeä väline vaarallisten aineiden kuljetuksen turvallisuuden parantamisessa.

Jäsenvaltiot luokitettiin neljään ryhmään rikkomusten osuuden perusteella. Jäsenvaltioiden ryhmät ovat seuraavat:

Espanjassa ja Ranskassa havaittiin, että noin **kymmenen prosenttia** tarkastetuista ajoneuvoista rikkoi lainsäädäntöä.

Saksassa, Italiassa, Luxemburgissa ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa todettiin, että noin **20 prosenttia** tarkastetuista ajoneuvoista rikkoi lainsäädäntöä.

Tanskassa ja Ruotsissa todettiin, että noin **30 prosenttia** tarkastetuista ajoneuvoista rikkoi lainsäädäntöä.

Belgiassa, Alankomaissa, Itävallassa ja Suomessa yli **40 prosenttia** tarkastetuista ajoneuvoista rikkoi lainsäädäntöä.

Tarkastusten taajuuden (osuuden) ja rikkomusten osuuden välillä ei havaittu korrelaatiota. Tätä kuvataan liitteessä V esitetyllä kuvaajalla.

9. RIKKOMUSTYYPIT

Rikkomustyyppit on luokitettu 13 yhdenmukaistetulla koodilla direktiivin liitteessä II. Lisäksi käytettiin koodia 14 rikkomuksista, jotka eivät vastanneet mitään 13 määritellystä ryhmästä. Käytetyt 14 koodia ovat seuraavat:

1. Aineet, joiden kuljetus ei ole sallittu.
2. Lähetyksen mukana ei ole lähettäjän ilmoitusta aineiden ja niiden pakkauksen vaatimustenmukaisuudesta.
3. Ajoneuvossa on tarkastettaessa havaittavissa vaarallisten aineiden vuotoa, joka johtuu siitä, että säiliöt tai pakkaukset eivät ole tiiviisti suljettuja.
4. Ajoneuvolla ei ole tyyppihyväksyntätodistusta tai siinä oleva hyväksymistodistus ei ole määräysten mukainen.
5. Ajoneuvoon ei ole kiinnitetty asianmukaisia oranssikilpiä tai kilvet eivät ole määräysten mukaisia.
6. Ajoneuvossa ei ole turvallisuusohjeita tai turvallisuusohjeet eivät ole asianmukaiset.
7. Ajoneuvo tai pakkaukset eivät ole asianmukaisia.
8. Kuljettajalla ei ole määräysten mukaista todistusta ammatillisesta koulutuksesta vaarallisten aineiden tiekuljetusta varten.
9. Ajoneuvossa ei ole sammuttimia.
10. Ajoneuvossa tai kollissa ei ole määräysten mukaisia varoitusmerkintöjä.
11. Ajoneuvossa ei ole kuljetus-/saateasiakirjoja tai kuljetettavia vaarallisia aineita koskevat tiedot eivät ole määräysten mukaisia.
12. Ajoneuvot ovat sellaisia, että kahdenväliset/monenväliset sopimukset eivät koske niitä, tai ajoneuvot eivät ole sopimuksen mukaisia.
13. Säiliö on ylitäytetty.
14. Muut rikkomukset.

Rikkomuksia koskevat luvut esitetään liitteessä II ja liitteessä VI olevassa kuvaajassa.

Lukumääräisesti merkittävimmät rikkomukset eli ne, joiden osuus on yli (noin) viisi prosenttia rikkomuksista, ovat seuraavat.

7. Ajoneuvo tai pakkaukset eivät ole asianmukaisia.
9. Ajoneuvossa ei ole sammuttimia.
5. Ajoneuvoon ei ole kiinnitetty asianmukaisia oranssikilpiä tai kilvet eivät ole määräysten mukaisia.

11. Ajoneuvossa ei ole kuljetus-/saateasiakirjoja tai kuljetettavia vaarallisia aineita koskevat tiedot eivät ole määräysten mukaisia.

14. Muut rikkomukset.

Kuhunkin kohtaan kuului 5 - 43 prosenttia kaikista ilmoitetuista rikkomuksista.

Ne rikkomustyytit, joita ei esiintynyt merkittävästi, eli ne, joiden osuus oli alle yksi prosentti rikkomuksista, ovat seuraavat:

2. Lähetyksen mukana ei ole lähettäjän ilmoitusta aineiden ja niiden pakkauksen vaatimustenmukaisuudesta.

1. Aineet, joiden kuljetus ei ole sallittu.

3. Ajoneuvossa on tarkastettaessa havaittavissa vaarallisten aineiden vuotoa, joka johtuu siitä, että säiliöt tai pakkaukset eivät ole tiiviisti suljettuja.

12. Ajoneuvot ovat sellaisia, että kahdenväliset/monenväliset sopimukset eivät koske niitä, tai ajoneuvot eivät ole sopimuksen mukaisia.

13. Säiliö on ylitäytetty.

Näiden tulosten perusteella voidaan päätellä, että kaikkia direktiivin liitteen II rikkomuskoodeja ei ole valittu hyvin, koska merkittävin osa rikkomuksista oli luokitettava "muiksi rikkomuksiksi". Tämä liittyy osittain siihen, että useita direktiivin liitteen I tarkastusluettelon kohtia, joita valvontaviranomaiset käyttävät, ei ole otettu huomioon rikkomuskoodeissa. Esimerkki tästä on se, että tarkastettaessa ajoneuvon laitteita ja ajajaa varten olevia laitteita vain sammuttimien puutteelle on olemassa yhdenmukaistettu koodi: näin ollen kaikki muut puutteet on luokitettava "muiksi rikkomuksiksi". Joitakin koodiluettelon rikkomuksia ei näytä esiintyvän lainkaan kuten esimerkiksi säiliön ylitäyttämistä. Tämän perusteella olisi harkittava direktiivin liitteen I ja liitteen II muuttamista.

10. SEURAAMUSTYYTIT

Jäsenvaltiot käyttävät neljää erilaista seuraamusta eli varoitusta, sakkoa, syytetoimia ja vankeusrangaistusta.

Valvontaviranomaiset määräävät suoraan yleisimmin käytetyt seuraamukset. Niitä ovat suullinen ja kirjallinen varoitus, joihin voi liittyä matkanjatkamiskielto siihen asti, kunnes rikkomus on korjattu, ja sakko.

Syytetoimet voivat johtaa vapauttavaan päätökseen, sakkoon ja joissakin tapauksissa lopputuloksena vankeusrangaistukseen.

Sakko on yleisin käytetty seuraamus, ja sakkojen määrä on noin 70 prosenttia määräytyistä seuraamuksista. Toisella tilalla ovat varoitukset, joiden yhteydessä joko vaaditaan tai ei vaadita korjaavia toimenpiteitä ja joita käytetään neljäsosassa tapauksista. Hieman alle viidessä prosentissa tapauksista on ilmoitettu syytetoimista, kun sitä vastoin vankeusrangaistuksia esiintyy hyvin harvoin, noin yhdessä tapauksessa kahdesta tuhannesta. Nämä osuudet esitetään liitteessä II ja liitteessä VII olevassa kuvaajassa.

Seuraamuksia koskevat tilastotiedot osoittavat, että useimpia rikkomustapauksia ei pidetä kovin vakavina, koska syytetoimet ja erityisesti vankeusrangaistukset ovat harvinaisia, kun sitä vastoin toisaalta noin 70 prosenttia rikkomuksista pidetään niin vakavina, että niistä on määrättävä sakko.

11. PÄÄTELMÄT

Useimmat jäsenvaltiot suorittivat vaarallisten aineiden kuljetusten tarkastuksia maanteillä vuonna 1997 ja 1998. Nämä tarkastukset ovat osoittautuneet erittäin hyödyllisiksi monista syistä.

Tarkastusten suorittaminen tarkoittaa, että vaarallisten aineiden tiekuljetuksia suorittavat yhtiöt varmistavat etukäteen paremmin sääntöjen noudattamisen. Tarkastuksia on tietysti oltava riittävästi, jotta niiden vaikutus olisi ennalta ehkäisevä.

Tarkastusten oikeutus nähdään selvästi niiden ajoneuvojen osuudessa, joiden on tarkastuksissa havaittu rikkovan lakia. Tarkastetuista ajoneuvoista 10 - 80 prosentin (jäsenvaltiosta riippuen) havaittiin rikkovan lakia, ja painotettu EU:n keskiarvo oli noin 20 prosenttia. Tämä osoittaa selvästi, että tarkastusten taajuus voisi olla suurempi joissakin maissa, vaikkakaan tarkastusten taajuuden ja rikkomusten lukumäärän välillä ei ole havaittu suoraa korrelaatiota.

Tarkastusten lukumäärä 1000 ajoneuvoa kohti vaihtelee huomattavasti eri jäsenvaltioissa. Valitettavasti jotkut jäsenvaltiot eivät suorittaneet lainkaan tarkastuksia vuosina 1997-1998 (tai ne eivät ainakaan ole lähettäneet komissiolle kertomusta tarkastuksista). Aktiivisimmissa jäsenvaltioissa suoritettiin noin kymmenen kertaa enemmän tarkastuksia kuin vähiten aktiivisissa jäsenvaltioissa. Useimmissa jäsenvaltioissa ainakin yksi tuhannesta maantiellä olevasta ajoneuvosta tarkastetaan. Tämä tarkastusten taso näyttää olevan tyydyttävä sekä siltä osin kuin tarkoituksena on parantaa vaarallisten aineiden kuljetusten turvallisuutta että samalla varmistaa yhdenmukaistetumpi käytäntö koko Euroopan unionissa.

Puolessa maista havaittiin, että enemmän kuin noin 30 prosenttia tarkastetuista ajoneuvoista rikkoi lainsäädäntöä, mikä on huomattavan korkea luku. Tavallisimmat rikkomukset koskevat ajoneuvon tai pakkausten puutteellisuutta, sammuttimien puutetta, oranssikilpien puuttumista (jotka osoittavat ajoneuvon kuljettavan vaarallisia aineita), lastina olevia vaarallisia aineita koskevien kuljetusasiakirjojen puuttumista ja erilaisia luokittamattomia rikkomuksia. Toisaalta rikkomuksia, joita tuskin koskaan tapahtuu, ovat lähettäjän ilmoituksen puuttuminen, luvattomien aineiden kuljetus, vuodot ja sellaisten ajoneuvojen käyttäminen, jotka jäävät kahdenvälisen tai monenvälisen sopimusten ulkopuolelle. Vain yhdessä ainoassa tapauksessa EU:ssa ilmoitettiin säiliön ylitäyttämisestä.

Monet rikkomuksista luokitettiin ryhmään "muut" sen vuoksi, että valvontaviranomaisten käyttämä tarkastusluettelo ja yhdenmukaistetut koodit eivät vastaa toisiaan. Tämän vuoksi näyttäisi perustellulta tulevaisuudessa mahdollisesti muuttaa molempia luetteloita. Jotta vaarallisten aineiden tiekuljetusten tarkastaminen yhdenmukaistettaisiin vieläkin paremmin Euroopan unionissa, komissio aikoo tutkia mahdollisuuksia direktiivin 95/50/EY liitteen I ja II muuttamiseksi. Tämä voitaisiin tehdä asianmukaisella tavalla yhdessä jäsenvaltioiden kanssa sen jälkeen, kun on hyväksytty direktiivin 95/50/EY muuttamiseksi tehtävä ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi, jolla otetaan käyttöön sääntelykomitea liitteiden mukauttamiseksi tekniikan kehitykseen.

Yleisimmin käytetty seuraamus oli sakko, jota seurasi varoitus, johon saattoi liittyä kielto matkan jatkamisesta, ellei rikkomusta korjattu.

Tämän kertomuksen perusteella komissio haluaisi korostaa, että tiekuljetusten tarkastukset ovat tehokas työkalu vaarallisten aineiden kuljetuksen turvallisuuteen liittyvien ongelmien paljastamiseksi ja epäsuorasti tämän turvallisuuden parantamiseksi, ja tämän vuoksi komissio suosittelee, että tarkastusten määrä jäsenvaltioissa olisi sellainen, että ajoneuvo olisi tarkastettava keskimäärin vähintään kerran 1 000 matkalla. Samalla komissio haluaisi huomauttaa jäsenvaltioille, että kertomuksissa olisi käytettävä yhdenmukaistettuja rikkomuskoodeja.

LIITE I

JÄSENVALTIOIDEN TOIMENPITEET DIREKTIIVIN 95/50/EY TÄYTÄNTÖÖNPANEMISEKSI

Belgia **B**

Arrêté royal du 19.10.1998 portant exécution de la directive 95/50/CE du Conseil du 6.10.1995 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route/Koninklijk besluit van 19.10.1998 ter uitvoering van de richtlijn 95/50/EG van de Raad van 6.10.1995 betreffende uniforme procedures voor de controle op het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg

Moniteur belge/Belgisch Staatsblad, 26.11.1998, s. 37941

Tullut voimaan 1.1.1999

Tanska **DK**

- Bekendtgørelse nr. 762 af 20.8.1996 om vejtransport af farligt gods. Trafikmin., 4.kt., j.nr. 1995-4402-32. Lovtidende A 1996 hæfte nr. 132 udgivet den 30.8.1996 s. 4579. OBEK

- Trafikministeriets cirkulære nr. 151 af 4.10.1996 om kontrol med vejtransport af farligt gods. Trafikmin., j.nr. 1995-4402-32. OCIR

Tullut voimaan 1.1.1997

Saksa **D**

Verordnung über die Kontrollen von Gefahrguttransporten auf der Strasse und in den Unternehmen GGKontrollIV vom 27. Mai 1997, Bundesgesetzblatt Jahrgang 1997 Teil I Nr. 35, 9.6.1997

Tullut voimaan 1.9.1997

Kreikka **GR**

Προεδρικό Διάταγμα αριθμός 256/99, ΦΕΚ Α αριθμός 209 της 11.10.1999

Tullut voimaan 11.10.1999

Espanja **E**

Resolución de 21.11.1996, de la Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera, sobre la inspección y control por riesgos inherentes al transporte de mercancías peligrosas por carretera, Boletín Oficial del Estado número 303 de 17.12.1996 Página 37328 (Marginal 28065)

Tullut voimaan 1.1.1997

Ranska **F**

Circulaire du Ministère du 20.10.1997 portant transposition de la directive 95/50/CE du Conseil du 6.10.1995 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route, Journal Officiel du 4.12.1997 Page 17502

Tullut voimaan 4.12.1997 (asiasta oli lainsäädäntöä jo ennen tätä päivämäärää)

Irlanti **IRL**

The Carriage of Dangerous Goods by Road Act, 1998, Number 43 of 1998. Tämä on vain ensimmäinen askel. Direktiiviä ei ole vielä pantu täytäntöön.

Italia **I**

Decreto interministeriale del 3.3.1997, attuazione della direttiva 95/50/CE del Consiglio dell'Unione europea concernente l'adozione di procedure uniformi in materia di controlli su strada di merci pericolose, Gazzetta Ufficiale - Serie generale - del 3.4.1997 n. 77 pag. 34

Tullut voimaan 1.1.1997

Luxemburg **L**

- Règlement grand-ducal du 12.7.1996 modifiant le règlement grand-ducal du 10.4.1986 sur les transports par route de marchandises dangereuses, Mémorial grand-ducal A Numéro 57 du 27.8.1996, page 1774
- Règlement ministériel du 12.8.1996 modifiant le règlement ministériel du 30.6.1982 sur l'instruction, l'examen et les cours de recyclage prévus pour l'obtention du certificat de formation spéciale ADR, Mémorial Grand-Ducal A Numéro 68 du 3.10.1996, page 2030

Tullut voimaan 1.1.1997

Alankomaat **NL**

Regeling vervoer over land van gevaarlijke stoffen 1997, 29.11.1996, Staatscourant 235 of 4.12.1996

Tullut voimaan 1.1.1997

Itävalta **A**

145. Bundesgesetz, mit dem ein Gefahrgutbeförderungsgesetz erlassen wird sowie das Kraftfahrzeuggesetz 1967 und die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert werden, Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich, Nr. 145/1998 ausgegeben am 20.8.1998

Tullut voimaan 1.9.1998

Portugali **P**

Decreto-Lei n.º 77/97 de 5.4.1997, Diário da República I Série A n.º 80 de 5.4.1997, página 1551

Tullut voimaan 5.5.1997

Suomi **FIN**

- Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta/Lag om transport av farliga ämnen (719/94), 2.8.1994
- Liikenneministeriön päätös vaarallisten aineiden tiekuljetusten valvomiseksi suoritettavista tarkastuksista/Trafikministeriets beslut om kontroller för övervakning av vägtransporter av farliga ämnen (705/96), 1.10.1996
- Asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä/Förordning om transport av farliga ämnen på väg (632/96), 16.8.1996
- Landskapslag om tillämpning av vissa i riket gällande författningar rörande transport av farliga ämnen (34/76), 1.7.1976, ändring (62/95), 27.7.1995
- Landskapsförordning om tillämpning i landskapet Åland av riksförfattningar om transport av farliga ämnen (66/95), 27.7.1995, ändring (72/96), 7.11.1996

Tullut voimaan 1.1.1997

Ruotsi **S**

- Lag om transport av farligt gods, Svensk författningssamling (SFS) 1982:821
- Förordning om transport av farligt gods, Svensk författningssamling (SFS) 1982:923
- Rikspolisstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om polisens tillsyn över väg- och terrängtransporter av farligt gods, Rikspolisstyrelsens författningssamling (RPSFS) 1996:10 FAP 338-1

Tullut voimaan 1.1.1997

Yhdistynyt kuningaskunta **UK**

Health and Safety at Work etc. Act 1974

Tullut voimaan 1.1.1997 direktiivin 95/50/EY osalta

LIITE II

TIIVISTELMÄ TARKASTUKSISTA, RIKKOMUKSISTA JA RANGAISTUKSISTA EUROOPAN UNIONISSA

Rekisteröintimaa:	Tarkastus- maa	Muu EU- maa	Kolmas maa	Ei tiedossa	Yhteensä	
Tarkastettujen ajoneuvojen lukumäärä	282577	66032	32048	4594	385251	
Rikkomusten lukumäärä	34833	11086	6407	30691	83017	
Rikkomustyytit						%
1. Luvattomat aineet	40	15	11	160	226	0,3%
2. Lähettäjän ilmoitus puuttuu	81	49	8	445	583	0,7%
3. Vuodot	26	6	1	243	276	0,3%
4. Ei tyyppihyväksyntätodistusta	952	491	316	1045	2804	3,4%
5. Ei oranssikilpiä	4459	1509	777	2907	9652	11,6%
6. Ei turvallisuusohjeita	416	127	57	1907	2507	3,0%
7. Ajoneuvo tai pakkaukset eivät asianmukaisia	626	119	103	2875	3723	4,5%
8. Ei ammatillista koulutustodistusta	781	243	196	1212	2432	2,9%
9. Ei sammuttimia	603	133	42	4371	5149	6,2%
10. Ei varoitusmerkintöjä	263	93	73	2591	3020	3,6%
11. Ei kuljetusasiakirjoja	7237	1723	953	6350	16263	19,6%
12. Sopimusten ulkopuolella	14	0	0	100	114	0,1%
13. Säiliö ylitäytetty	0	1	0	0	1	0,0%
14. Muut	19217	6521	3870	6405	36013	43,4%
<u>Yhteensä</u>	34833	11086	6407	30691	83017	100,0%
Seuraamustyytit						
Varoitus	6292	2048	1109	3701	13150	25,5%
Sakko	21011	5916	3589	5381	35897	69,7%
Syyte	1732	351	214	17	2314	4,5%
Vankeustuomio	-	-	-	30	30	0,1%
Ei tiedossa	79	10	-	-	89	0,2%
<u>Yhteensä</u>	29114	8325	4912	9129	51480	100,0%

LIITE III

TARKASTUSTEN MÄÄRÄ/TAAJUUS JA RIKKOMUSTEN OSUUS

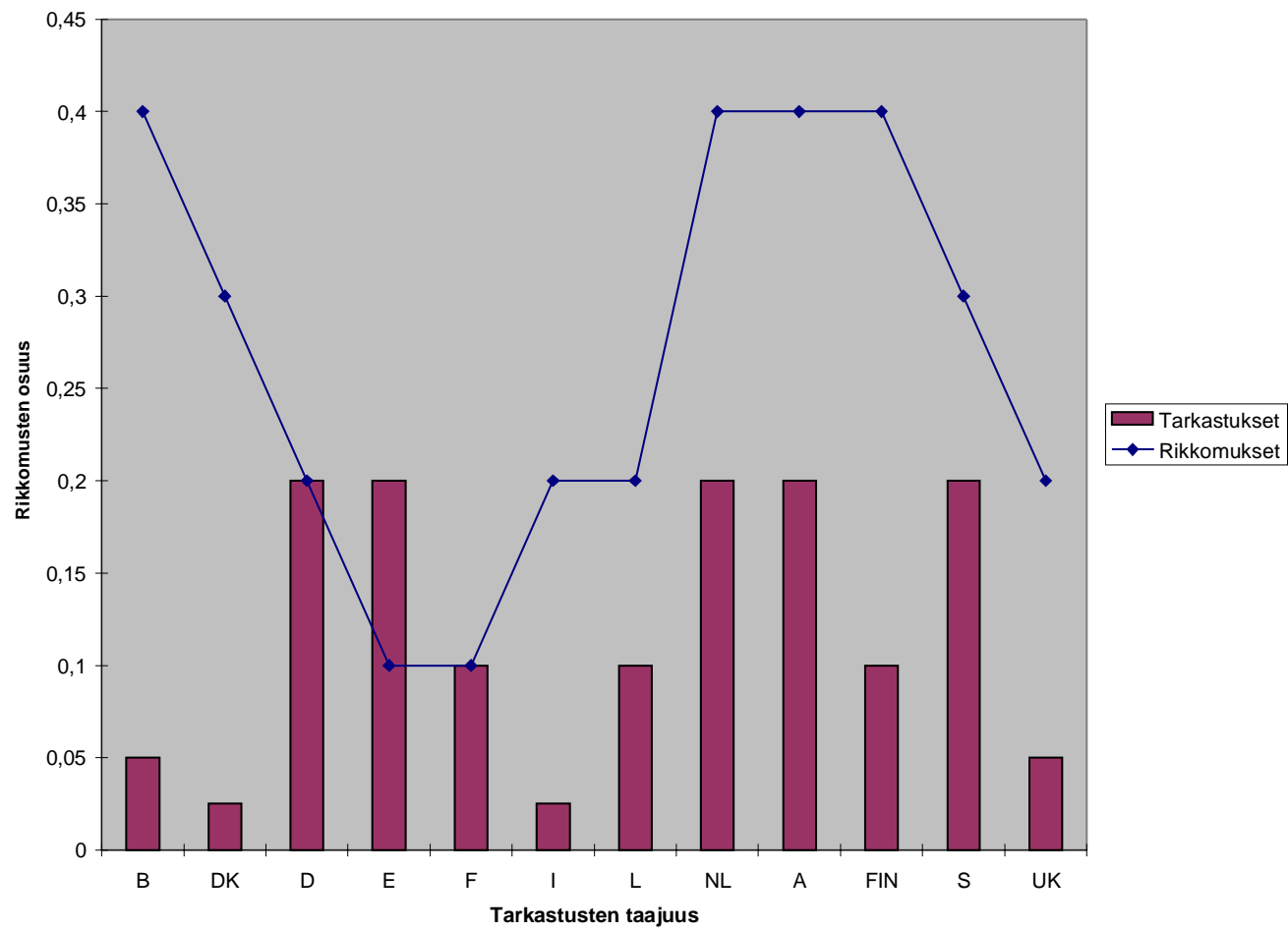
	Tarkastettujen ajoneuvojen lukumäärä: yksi ajoneuvo seuraavasta määrästä	Tarkastettujen ajoneuvojen pyöristetty lukumäärä: yksi ajoneuvo seuraavasta määrästä	Tarkastettujen ajoneuvojen lukumäärä 10 000 matkaa kohti	Rikkomuksiin syyllistyneiden ajoneuvojen osuus
Alankomaat	380	500	20	37%
Belgia	1879	2000	5	55%
Espanja	269	500	20	12%
Irlanti	-	-	-	-
Italia	8386	4000	3	24%
Itävalta	194	500	20	83%
Kreikka	-	-	-	-
Luxemburg	565	1000	10	22%
Portugali	-	-	-	-
Ranska	882	1000	10	10%
Ruotsi	188	500	20	30%
Saksa	171	500	20	18%
Suomi	577	1000	10	50%
Tanska	4563	4000	3	28%
Yhdistynyt kuningaskunta	1476	2000	5	22%
Keskiarvo	1628			33%
Painotettu keskiarvo	220			22%

LIITE IV**TARKASTUSTEN LUKUMÄÄRÄ JA TARKASTETTUIJEN ULKOMAISTEN
AJONEUVOJEN OSUUS**

Jäsenvaltio	Ajoneuvon rekisteröintipaikka				Lukumäärä yhteensä	Ulkomaisten ajoneuvojen osuus
	Tarkastusmaa	Muu EU-maa	Kolmas maa	Ei tiedossa		
Alankomaat	3508	1988	291		5787	39%
Belgia	1402	709	10	666	2787	50%
Espanja	45317	5959	661		51937	13%
Irlanti	-	-	-	-	-	-
Italia	1763	28	6		1797	2%
Itävalta	6282	2258	3220		11760	47%
Kreikka	-	-	-	-	-	-
Luxemburg	188	301	0		489	62%
Portugali	-	-	-	-	-	-
Ranska	15633			3928	19561	20%
Ruotsi	14205	1273	486		15964	11%
Saksa	175986	53142	27163		256291	31%
Suomi	2994	135	196		3325	10%
Tanska	478	47	1		526	9%
Yhdistynyt kuningaskunta	14821	192	14		15027	1%
Lukumäärä yhteensä	282577	66032	32048	4594	385251	27%

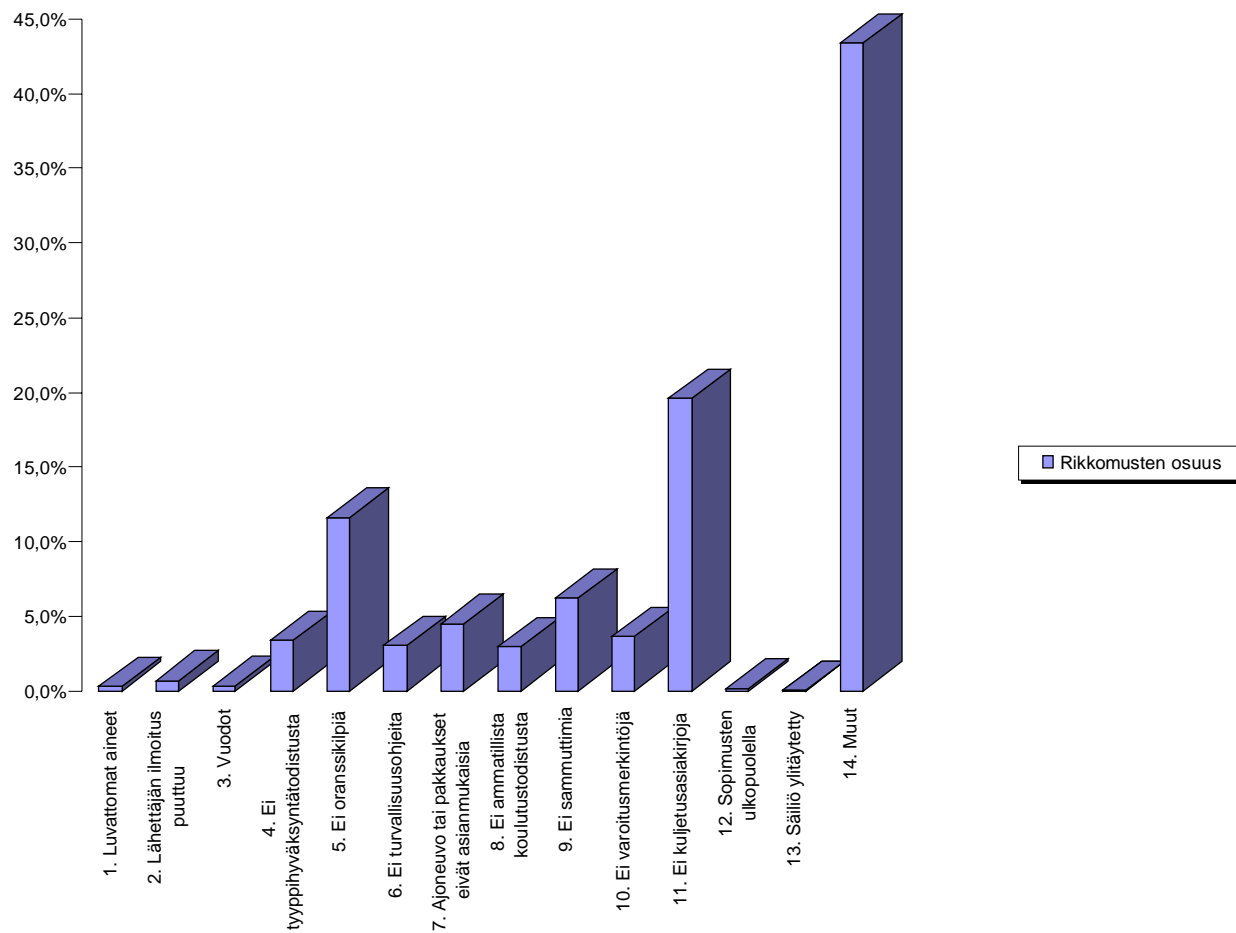
LIITE V

TARKASTUKSET VS. RIKKOMUKSET



LIITE VI

RIKKOMUKSET TYYPEITTÄIN



LIITE VII

SEURAAMUKSET TYYPEITTÄIN

