



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 15.9.2005
COM(2005) 430 końcowy

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

SPIS TREŚCI

1.	WSTĘP.....	3
2.	INFORMACJE OGÓLNE	3
3.	DYREKTYWA 95/50/WE.....	4
4.	SPRAWOZDANIA PAŃSTW CZŁONKOWSKICH	4
5.	OBLICZANIE DANYCH.....	5
6.	POZIOM KONTROLI W PAŃSTWACH CZŁONKOWSKICH	6
7.	LICZBA PRZEWOZÓW NARUSZAJĄCYCH USTAWODAWSTWO	6
8.	RODZAJE NARUSZEŃ.....	7
9.	RODZAJE KAR	8
10.	WNIOSKI	9

ZAŁĄCZNIK I ZAŁĄCZNIK I: SZEREGI CZASOWE (1997-2002) LICZBY KONTROLI, NARUSZEŃ I KAR ZAREJESTROWANYCH W KAŻDYM PAŃSTWIE CZŁONKOWSKIM.. 10

ZAŁĄCZNIK II ZAŁĄCZNIK II: ZESTAWIENIE KONTROLI, NARUSZEŃ I KAR W UNII EUROPEJSKIEJ (1999-2002)

ZAŁĄCZNIK III LICZBA KONTROLI NA LICZBĘ PRZEWOZÓW DOKONYWANYCH PRZEZ POJAZDY TRANSPORTUJĄCE TOWARY NIEBEZPIECZNE..... 12

ZAŁĄCZNIK IV ZAŁĄCZNIK IV: LICZBA KONTROLI I ODSETEK KONTROLOWANYCH ZAGRANICZNYCH POJAZDÓW (1999-2002)

ZAŁĄCZNIK V ZAŁĄCZNIK V: LICZBA NARUSZEŃ / LICZBA KONTROLI..... 14

ZAŁĄCZNIK VI NARUSZENIA WEDŁUG RODZAJU(%)

ZAŁĄCZNIK VII NARUSZENIA WEDŁUG RODZAJU(%)..... 16

1. WSTĘP

Dyrektywa Rady 95/50/WE w sprawie ujednoczonych procedur kontroli drogowego transportu towarów niebezpiecznych została przyjęta 6 października 1995 r.¹ i Państwa Członkowskie wprowadziły w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do osiągnięcia zgodności z niniejszą dyrektywą najpóźniej do dnia 1 stycznia 1997 r.

Zgodnie z dyrektywą 95/50/WE każde Państwo Członkowskie przesyła Komisji za każdy rok kalendarzowy, nie później niż w ciągu dwunastu miesięcy od zakończenia tego roku, sprawozdanie w sprawie stosowania tej dyrektywy². Dyrektywa przewiduje również, że Komisja przesyła Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, minimum co trzy lata, sprawozdanie w sprawie stosowania niniejszej dyrektywy przez Państwa Członkowskie³.

Sprawozdanie Komisji przygotowywane jest w oparciu o sprawozdania roczne otrzymywane od Państw Członkowskich. Niniejsze sprawozdanie jest drugim sprawozdaniem na temat stosowania dyrektywy Rady 95/50/WE w Państwach Członkowskich i obejmuje lata 1999-2002. Pierwsze sprawozdanie⁴ obejmowało lata 1997-1998.

Komisja uważa, iż niniejsze sprawozdanie, obejmujące dwa dwuletnie okresy, umożliwia istotną analizę i uzasadnia ilość czasu, która była potrzebna do jego przygotowania, ponieważ pierwsze sprawozdanie obejmowało jedynie pierwsze dwa lata stosowania dyrektywy. Ponadto, ponieważ klasyfikacja statystyczna (załączniki do dyrektywy) ma się zmienić od roku 2005⁵; trzecie sprawozdanie obejmie ostatnie dwa lata obecnego rodzaju załączników do dyrektywy.

2. INFORMACJE OGÓLNE

Dyrektywa Rady 94/55/WE z dnia 21 listopada 1994 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich w odniesieniu do transportu drogowego towarów niebezpiecznych⁶, wraz ze zmianami⁷, wprowadziła zharmonizowane zasady w zakresie transportu towarów niebezpiecznych pomiędzy Państwami Członkowskimi oraz transportu krajowego po terytoriach Państw Członkowskich.

¹ Dz.U. L 249 z 17.10.1995, str. 35, ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2004/112/WE z dnia 13 grudnia 2004 r. dostosowująca do postępu technicznego dyrektywę Rady 95/50/WE (Dz.U. L 367 z 14.12.2004, str. 23).

² Artykuł 9 ust. 1

³ Artykuł 9 ust. 2

⁴ COM (2000) 517 wersja ostateczna z 6.9.2000.

⁵ Dyrektywa Komisji 2004/112/WE z dnia 13 grudnia 2004 r. dostosowująca do postępu technicznego dyrektywę Rady 95/50/WE (Dz.U. L 367 z 14.12.2004, str. 23).

⁶ Dz.U. L 319 z 12.12.1994, str. 7, załączniki A i B do dyrektywy opublikowane w Dz.U. L 275 z 28.10.1996.

⁷ Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2004/111/WE z dnia 9 grudnia 2004 r. dostosowująca do postępu technicznego dyrektywę Rady 94/55/WE (Dz.U. L 365 z 10.12.2004, str. 25).

Załączniki techniczne do dyrektywy 94/55/WE w odniesieniu do treści są identyczne z załącznikami technicznymi do międzynarodowej umowy ADR⁸. W związku z tym, dyrektywa 94/55/WE transponuje do prawa Wspólnotowego przepisy techniczne ADR, które określają jednolite reguły bezpiecznego międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych. Wartością dodaną dyrektywy jest rozszerzenie obowiązywania reguł na ruch krajowy w celu zharmonizowania w całej Wspólnocie warunków przewozu drogowego towarów niebezpiecznych i w ten sposób poprawę bezpieczeństwa drogowego na poziomie krajowym.

Załącznik A do dyrektywy 94/55/WE wymienia towary niebezpieczne, które mogą być przewożone w transporcie drogowym i ustanawia zasady pakowania, oznaczania i opisywania towarów w dokumentach przewozowych. Załącznik B ustanawia zasady, którym podlegają pojazdy i przewozy.

3. DYREKTYWA 95/50/WE

W kontekście dyrektywy 94/55/WE i w celu dalszej poprawy poziomu bezpieczeństwa transportu towarów niebezpiecznych oraz aby zapewnić wystarczający poziom kontroli przeprowadzanych w zharmonizowany sposób, Rada przyjęła dnia 6 października 1995 r. dyrektywę 95/50/WE w sprawie ujednoczonych procedur kontroli drogowego transportu towarów niebezpiecznych. Dyrektywa ta zawiera zharmonizowany wykaz kontrolny stosowany przez Państwa Członkowskie oraz zharmonizowaną listę naruszeń. Umożliwia to wiarygodne porównanie egzekwowania w odpowiednich Państwach Członkowskich.

Te ujednoczone kontrole odnoszą się do wszystkich rodzajów działalności związanej z transportem drogowym towarów niebezpiecznych na terytorium Państwa Członkowskiego lub wkraczających na nie z krajów trzecich, niezależnie od kraju rejestracji pojazdu. Dyrektywa ma na celu zapewnienie losowej kontroli reprezentatywnej części dostaw towarów niebezpiecznych w transporcie drogowym obejmującej jednocześnie możliwie dużą część sieci drogowej.

Kontrole mogą także odbywać się w przedsiębiorstwach jako działanie prewencyjne lub gdy wykroczenia, które zagrażają bezpieczeństwu zostały stwierdzone na poboczu drogi.

4. SPRAWOZDANIA PAŃSTW CZŁONKOWSKICH

Nie wszystkie Państwa Członkowskie przesłały sprawozdania za wszystkie lata w okresie od 1999 do 2002 roku, a niektóre Państwa Członkowskie nie przesłały żadnych sprawozdań.

⁸ Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych, zawarta w Genewie dnia 30 września 1957 r., wraz ze zmianami, ostatnia wersja jest wersją z roku 2005.

Państwa Członkowskie, które przesłały sprawozdania za wszystkie lata w okresie od 1999 do 2002 roku	Belgia, Dania, Niemcy, Hiszpania, Włochy, Niderlandy, Austria, Finlandia, Szwecja, Zjednoczone Królestwo
Państwa Członkowskie, które przesłały sprawozdania za część okresu od 1999 do 2002 roku	Irlandia (2002 ⁹), Portugalia (2000, 2001, 2002)
Państwa Członkowskie, które nie przesłały żadnych sprawozdań za lata od 1999 do 2002 roku	Grecja, Francja, Luksemburg ¹⁰

Państwa Członkowskie poproszono, aby przy przygotowywaniu raportów stosowały zharmonizowane kody naruszeń z załącznika II do dyrektywy i przedstawiły sprawozdania zgodnie z załącznikiem III do dyrektywy. Nie wszystkie Państwa Członkowskie stosowały ten wzór. Niektóre Państwa Członkowskie stosowały kody z wykazu kontrolnego (załącznik I do dyrektywy), niektóre miały swój własny system grupowania naruszeń, co miało również miejsce w przypadku poprzedniego sprawozdania. W związku z tym, jak to miało miejsce w przypadku poprzedniego sprawozdania, te dane zostaną przetworzone na zharmonizowane kody. Dla naruszeń, których nie można było sklasyfikować za pomocą żadnego z 13 kodów stosowano kod 14 oznaczający „inne naruszenia”.

Podsumowanie sprawozdań znajduje się w załącznikach I i II do niniejszego sprawozdania. Załącznik I zawiera szeregi czasowe liczby kontroli, naruszeń i kar zarejestrowanych w każdym Państwie Członkowskim od 1997 do 2002 roku. Załącznik II zawiera informacje na temat liczby kontrolowanych pojazdów oraz liczby i rodzaju naruszeń, jak również liczby i rodzaju kar, wszystkie sklasyfikowane geograficznie (tj. czy kontrolowany pojazd był rejestrowany w Państwie Członkowskim, które przeprowadzało kontrolę czy w innym Państwie Członkowskim lub kraju trzecim). W rodzajach kar przypadki, w których pojazdowi nie wolno było kontynuować podróży do czasu całkowitego zlikwidowania naruszenia były klasyfikowane jako ostrzeżenia.

5. OBLICZANIE DANYCH

Państwa Członkowskie miały przedstawić w swoich sprawozdaniach szacunkowe dane dotyczące transportu towarów niebezpiecznych w tonach lub w tonokilometrach. W rzeczywistości prawie żadne Państwo Członkowskie nie dostarczyło tych informacji, tak więc dla celów oszacowania ilości przewożonych towarów niebezpiecznych, za stałą przeciętną wartość przyjęto odsetek 6 % wszystkich przewożonych towarów¹¹. Ponadto, w obliczeniach stosowano 110 km jako średnią odległość przejazdu oraz 10 ton jako średni ładunek towarów niebezpiecznych.

⁹ Irlandia wdrożyła dyrektywę dopiero od roku 2001.

¹⁰ Luksemburg przesłał jedynie dane podsumowujące całkowitą liczbę kontroli i zarejestrowanych naruszeń.

¹¹ Dane dotyczące wszystkich przewożonych towarów pochodzą z podręcznika statystycznego wydawanego przez Eurostat „2004 UE Energia i Transport w Liczbach”. Dane dotyczące Szwecji i Zjednoczonego Królestwa dostępne jedynie dla krajowych podmiotów gospodarczych zostały uporządkowane tak, aby uwzględnić wszystkich przewoźników zakładając, że krajowi przewoźnicy transportowali 70% całkowitej liczby towarów w tonach-km.

Na podstawie tych danych obliczano liczbę przejazdów zrealizowanych przez pojazdy transportujące towary niebezpieczne. W celu uzyskania informacji na temat częstotliwości kontroli jako odsetka liczby kontroli przypadających na liczbę podróży, liczba ta została skorelowana z liczbą kontroli w kraju (załącznik III).

6. POZIOM KONTROLI W PAŃSTWACH CZŁONKOWSKICH

Jednym z celów dyrektywy jest dalsze ulepszenie poziomu bezpieczeństwa poprzez zapewnienie przeprowadzania wystarczającej ilości kontroli. W celu oszacowania poziomu kontroli i aby ocenić jego rozwój, częstotliwość kontroli drogowych w Państwach Członkowskich w latach 1999-2002 jest porównana na wykresie z częstotliwością obliczoną dla okresu 1997-1998 (załącznik III).

Na podstawie tego wykresu można stwierdzić, że:

1) Częstotliwość kontroli w całej Unii Europejskiej zmniejszyła się z 0,27 % (1997-1998) do 0,23 % (1999-2002).

2) W Niemczech, Hiszpanii, Luksemburgu, Austrii i Szwecji częstotliwość kontroli w latach 1999-2002 wynosi ponad 0,20 %, w Belgii, Niderlandach i Finlandii wynosi około 0,10 %, a w Zjednoczonym Królestwie 0,05 %; w innych krajach wynosi 0,02 % lub nawet mniej. Jednakże, należy zauważyć, że istotna część zdolności egzekwowania w Zjednoczonym Królestwie i Niderlandach jest wykorzystywana do przeprowadzania kontroli na terenie przedsiębiorstw i kontrole te przeprowadzane są również na podstawie art. 6 dyrektywy 95/50/WE.

3) W krajach, gdzie poziom kontroli jest najwyższy, jest on około 20 razy wyższy niż w krajach, w których ten poziom jest najniższy.

Należy zauważyć, że dane te zostały wyliczone przy założeniu, że dla Państwa Członkowskiego, które nie przedłożyło sprawozdania roczna liczba kontroli jest równa zero. Jednakże, nawet jeśli dane dotyczące przejazdów w brakujących sprawozdaniach nie zostały wzięte pod uwagę, nie zmienia to radykalnie obrazu sytuacji, gdyż brakujące sprawozdania zawierają tę samą ilość przejazdów (około 20 %) zarówno w latach 1997-1998, jak i 1999-2002.

Aby ocenić równowagę kontroli pomiędzy krajowymi i zagranicznymi podmiotami gospodarczymi, kontrole przeprowadzone przez każde Państwo Członkowskie i ilość skontrolowanych pojazdów zagranicznych przedstawione są w załączniku IV. Proporcje te rzeczywiście istotnie się różnią. Jednakże, ponieważ największa ilość zagranicznych pojazdów kontrolowana jest w krajach tranzytowych, przy uwzględnieniu położenia geograficznego proporcje te wydają się rozsądne. W związku z tym można wnioskować, że nic nie wskazuje na to, że w tym względzie kontrole nie są zrównoważone.

7. LICZBA PRZEWOZÓW NARUSZAJĄCYCH USTAWODAWSTWO

Liczba przewozów naruszających prawodawstwo została wyliczona w odniesieniu do wszystkich naruszeń (dotyczących pojazdu, kierowcy, dokumentów lub przewożonych towarów) kontrolowanego pojazdu oraz przy założeniu, że na pojazd przypadało tylko jedno naruszenie. Liczba ta może być sztucznie zawyżona ponieważ na pojazd mogło przypadać

więcej niż jedno naruszenie. Informacje na temat liczby naruszeń w latach 1999-2002 zestawiono w formie wykresu wraz z informacjami dla lat 1997-1998, w załączniku V.

Na podstawie tego wykresu można stwierdzić, że

1) stosunek liczby naruszeń do liczby kontroli w całej Unii Europejskiej zwiększył się z 0,22 (1997-1998) do 0,26 (1999-2002);

2) w zależności od kraju, stosunek liczby naruszeń do liczby kontroli w latach 1999-2002 różnił się od 0,10 do ponad 1,00;

3) w Belgii, Irlandii, Niderlandach, Austrii, Portugalii, Finlandii i Szwecji stosunek liczby naruszeń do liczby kontroli w latach 1999-2002 jest znacząco wyższy od średniej UE (0,26), podczas gdy w innych krajach wynosi około 0,10 – 0,20.

Liczby jasno pokazują, że kontrole drogowe są konieczne i stanowią ważne narzędzie poprawy bezpieczeństwa transportu towarów niebezpiecznych.

Porównując częstotliwość (liczbę) kontroli (załącznik III) z liczbą naruszeń (załącznik V), nie można znaleźć żadnej korelacji.

8. RODZAJE NARUSZEŃ

Rodzaje naruszeń są podzielone na kategorie przy wykorzystaniu 13 zharmonizowanych kodów z załącznika II do dyrektywy. Ponadto stosuje się kolejny kod 14 (inne/nieznane) dla naruszeń, które nie zostały ujęte w pozostałych 13 zdefiniowanych kategoriach. W związku z tym stosuje się te same 14 kodów, co w poprzednim sprawozdaniu:

1. towary niedopuszczone do transportu;
2. brak deklaracji nadawcy o zgodności towarów i ich opakowań z przepisami transportowymi;
3. pojazdy, z których podczas kontroli odnotowano wydostawanie się substancji niebezpiecznych w wyniku nieszczelności zbiornika lub opakowania;
4. pojazdy bez świadectwa homologacji typu lub ze świadectwem niezgodnym z przepisami;
5. pojazdy bez odpowiednich pomarańczowych świateł lub ze światłami pomarańczowymi nieodpowiadającymi przepisom;
6. pojazdy bez instrukcji bezpieczeństwa lub z nieodpowiednimi instrukcjami;
7. nieodpowiednie pojazdy lub opakowanie;
8. kierowca bez przepisanego świadectwa szkoleń zawodowych z zakresu przewozu drogowego towarów niebezpiecznych;
9. pojazdy bez gaśnic;
10. pojazdy lub pakunki bez przepisanych tabliczek ostrzegawczych;
11. pojazdy bez dokumentów transportowych/towarzyszących, albo z danymi szczegółowymi odnośnie przewożonych towarów niebezpiecznych, które nie odpowiadają przepisom;
12. pojazdy nieobjęte dwustronną/wielostronną umową lub niezgodne z umową;

13. przepełnienie zbiornika.
14. inne naruszenia.

Dane liczbowe dla naruszeń w okresie 1999-2002 są podane w załączniku II i na wykresie w załączniku VI, który, celem porównania, przedstawia również liczby dla okresu 1997-1998.

Liczebnie najbardziej istotne naruszenia (ponad 5 % wszystkich) w okresie od 1999 do 2002 roku są następujące:

5. pojazdy bez odpowiednich pomarańczowych świateł lub ze światłami pomarańczowymi nieodpowiadającymi przepisom;
11. pojazdy bez dokumentów transportowych/towarzyszących, albo z danymi szczegółowymi odnośnie do przewożonych towarów niebezpiecznych, które nie odpowiadają przepisom;
14. inne naruszenia.

Na podstawie tych wyników można wyciągnąć wniosek, przy nawet większej ilości dowodów niż w poprzednim sprawozdaniu, że nie wszystkie kody naruszeń w załączniku II do dyrektywy są właściwe; w istocie największa ilość naruszeń jest sklasyfikowana jako „inne naruszenia” i zwiększyła się również z 44 % (1997-1998) do 58 % (1999-2002). Wynika to po części z faktu, iż wiele punktów wykazu kontrolnego z załącznika I do dyrektywy, stosowanego przez organy ścigania, nie zostało uwzględnionych w kodach naruszeń. Jako przykład można podać sprawdzanie wyposażenia pojazdu i wyposażenia kierowcy, jedynie brak gaśnic ujęty jest w zharmonizowanych kodach; a zatem wszystkie pozostałe wady muszą być klasyfikowane jako „inne naruszenia”. Wydaje się, że niektóre naruszenia ujęte w kodach w ogóle nie występują, np. przepełnienie zbiornika. Na tej podstawie rozważa się zmianę załączników I i II do dyrektywy.

9. RODZAJE KAR

Państwa Członkowskie stosują cztery różne rodzaje kar: upomnienie, grzywnę, dochodzenie sądowe i karę więzienia.

Najczęściej stosowane kary są nakładane bezpośrednio przez organy ścigania. Należą do nich ustne lub pisemne upomnienie, do którego może być dodany zakaz kontynuowania podróży do chwili zlikwidowania naruszenia i grzywna.

Dochodzenie sądowe może prowadzić do uniewinnienia, grzywny i ostatecznie, w niektórych przypadkach, kary więzienia.

Grzywna jest najczęściej stosowaną karą i stanowi 69 % nakładanych kar. Na drugim miejscu znajduje się upomnienie, wraz z lub bez wymaganych działań naprawczych (30%). Dochodzenie sądowe wystąpiło w 1% przypadków, podczas gdy kary więzienia nie pojawiają się w ogóle. Te proporcje dla okresu od 1999 do 2002 roku przedstawione są w formie tabeli w załączniku II i na wykresie w załączniku VII.

Załącznik VII przedstawia również dane liczbowe dla okresu od 1997 do 1998 roku. W porównaniu z tym okresem w latach 1999-2002 ilość upomnień zwiększyła się o 5 % i zarówno ilość grzywn oraz przypadków wniesienia oskarżenia zmniejszyła się odpowiednio o 1 % i 3 %.

Statystyki na temat kar pokazują, iż w większości przypadków naruszenia nie są uważane za zbyt poważne, ponieważ wniesienie oskarżenia rzadko ma miejsce; z drugiej strony, około dwie trzecie przypadków uważane jest za wystarczająco poważne, aby nałożyć karę grzywny.

10. WNIOSKI

Mimo iż większość Państw Członkowskich przeprowadzała kontrole drogowe transportu towarów niebezpiecznych w okresie od 1999 do 2002 roku, częstotliwość kontroli istotnie różni się pomiędzy Państwami Członkowskimi. Niektóre Państwa Członkowskie nie przeprowadzały żadnych kontroli, a przynajmniej nie przesłały Komisji sprawozdań z jakichkolwiek kontroli. Częstotliwość kontroli w całej Unii Europejskiej zmniejszyła się.

Liczba pojazdów, w których podczas kontroli stwierdzono naruszenie prawa stanowi wyraźne uzasadnienie potrzeby kontroli: stosunek liczby naruszeń do liczby kontroli w całej Unii Europejskiej zwiększył się z 0,22 (1997-1998) do 0,26 (1999-2002). Wynika z tego, że częstotliwość kontroli powinna być wyższa w niektórych krajach, nawet jeśli nie znaleziono bezpośredniej korelacji pomiędzy częstotliwością kontroli a liczbą naruszeń.

Najczęstszymi naruszeniami są brak dokumentów przewozu dotyczących ładunku towarów niebezpiecznych i brak pomarańczowych świateł sygnalizujących, że pojazd transportuje towary niebezpieczne. Z drugiej strony, wiele kategorii naruszeń prawie nigdy nie występuje. Większość naruszeń została sklasyfikowana pod „inne” z powodu niezgodności pomiędzy wykazami kontrolnymi stosowanymi przez organy ścigania a zharmonizowanymi kodami. Już sam ten fakt uzasadnia zmianę obydwu wykazów od roku 2005 oraz zmiany do załączników I i II do dyrektywy 95/50/EC¹².

Najczęstszą karą była grzywna i upomnienie, do którego mógł być dodany zakaz kontynuowania podróży do chwili zlikwidowania naruszenia.

Na podstawie niniejszego sprawozdania Komisja podkreśla, że kontrole drogowe są skutecznym narzędziem ujawniania problemów związanych z bezpieczeństwem transportu towarów niebezpiecznych a także, pośrednio, narzędziem zwiększania poziomu tego bezpieczeństwa. Jednakże kontrole na terenie przedsiębiorstw przeprowadzane przez niektóre Państwa Członkowskie są oczywiście równie skutecznym sposobem egzekwowania prawa, mimo iż nie wynika to jasno z załączników do niniejszego sprawozdania. Na koniec Komisja pragnie wskazać Państwom Członkowskim, że w sprawozdaniach powinny być stosowane zharmonizowane kody naruszeń oraz że sprawozdania powinny być wysyłane do Komisji przez wszystkie Państwa Członkowskie.

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

ZALĄCZNIK I

ZALĄCZNIK I: SZEREGI CZASOWE (1997-2002) LICZBY KONTROLI, NARUSZEŃ I KAR ZAREJESTROWANYCH W KAŻDYM PAŃSTWIE CZŁONKOWSKIM

KRAJ:		1997	1998	1999	2000	2001	2002	'97-'98	'99-'00	'01-'02
BE	Kontrole	1163	1624	2544	2414	2762	2594	2787	4958	5356
	Narusz.	1331	1548	2243	2450	2582	2338	2879	4693	4920
	Kary	0	0	0	0	0	0	0	0	0
DK	Kontrole	275	251	274	242	94	203	526	516	297
	Narusz.	80	70	67	28	47	25	150	95	72
	Kary	66	73	67	28	40	25	139	95	65
DE	Kontrole	126533	129758	131161	115786	98005	93247	256291	246947	191252
	Narusz.	21849	24020	24351	21467	18279	19929	45869	45818	38208
	Kary	19408	17701	19014	14144	14773	14903	37109	33158	29676
EL	Kontrole	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Narusz.	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kary	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ES	Kontrole	23900	28037	32849	38759	40013	34423	51937	71608	74436
	Narusz.	3205	2975	4342	5569	6319	5087	6180	9911	11406
	Kary	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PL	Kontrole	19561	0	0	0	0	0	19561	0	0
	Narusz.	1919	0	0	0	0	0	1919	0	0
	Kary	0	0	0	0	0	0	0	0	0
IE	Kontrole	0	0	0	0	0	435	0	0	435
	Narusz.	0	0	0	0	0	269	0	0	269
	Kary	0	0	0	0	0	203	0	0	203
IT	Kontrole	0	1797	2389	2459	2514	2528	1797	4848	5042
	Narusz.	0	440	333	347	296	247	440	680	543
	Kary	0	440	333	347	296	247	440	680	543
LU	Kontrole	203	286	203	451	454	228	489	654	682
	Narusz.	52	52	4	44	37	18	104	48	55
	Kary	12	4	0	0	0	0	16	0	0
NL	Kontrole	3521	2266	2416	3145	1429	4510	5787	5561	5939
	Narusz.	1586	656	1275	4889	2149	3287	2242	6164	5436
	Kary	1419	481	931	1158	711	1209	1900	2089	1920
AT	Kontrole	5698	6062	6720	7666	5940	6671	11760	14386	12611
	Narusz.	3834	6043	11913	10542	6923	8271	9877	22455	15194
	Kary	2317	3094	5630	7514	3825	2647	5411	13144	6472
PT	Kontrole	0	0	0	135	150	78	0	135	228
	Narusz.	0	0	0	43	116	60	0	43	176
	Kary	0	0	0	0	0	0	0	0	0
FI	Kontrole	1602	1723	1437	1849	1690	1739	3325	3286	3429
	Narusz.	573	1109	745	763	637	666	1682	1508	1303
	Kary	776	1338	623	761	615	496	2114	1384	1111
SE	Kontrole	8125	7839	6669	7263	6283	5995	15964	13932	12278
	Narusz.	4509	4041	3096	2929	3447	3087	8550	6025	6534
	Kary	2140	2152	1758	1833	1435	1186	4292	3591	2621
UK	Kontrole	6011	9016	7928	7087	6616	4985	15027	15015	11601
	Narusz.	1817	1308	1041	660	972	806	3125	1701	1778
	Kary	237	131	93	11	261	234	368	104	495

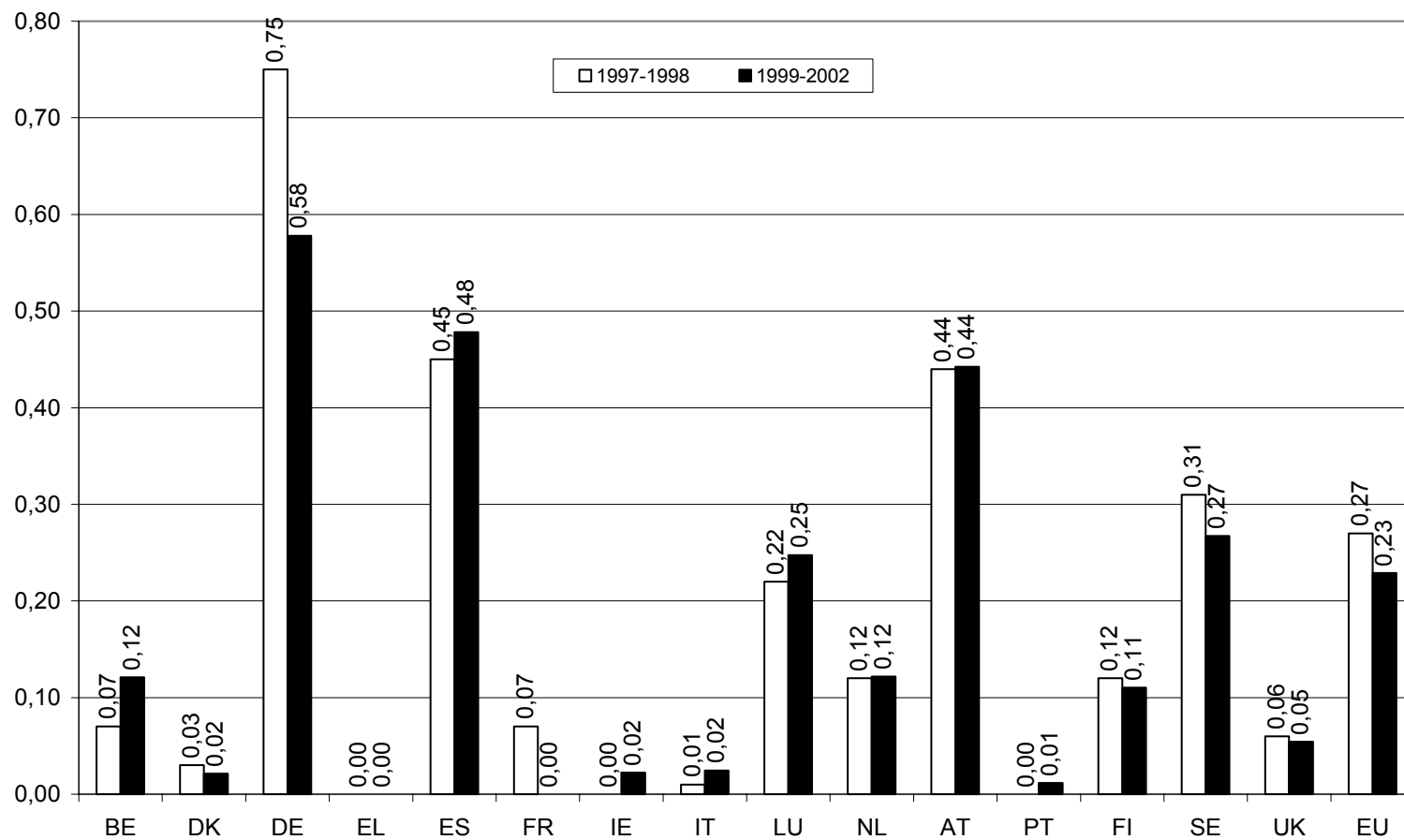
ZAŁĄCZNIK II

ZAŁĄCZNIK II: ZESTAWIENIE KONTROLI, NARUSZEŃ I KAR W UNII EUROPEJSKIEJ (1999-2002)

UE razem, 1999-2002	Państwo kontroli	Inne UE	Nie UE	Nieznane	Ogółem	%
Ilość SKONTROLOWANYCH POJAZDÓW	509973	122696	68081	4682	705432	100,00
Ilość NARUSZEŃ	90545	27797	24115	42578	185035	100,00
1. Towary niedopuszczone do transp.	284	23	25	455	787	0,43
2. Brak deklaracji nadawcy	1086	181	161	495	1923	1,04
3. Nieszczelność	104	33	40	458	635	0,34
4. Brak świadectwa homologacji typu	606	77	101	1399	2183	1,18
5. Brak pomarańczowych świateł	10887	3301	2346	4123	20657	11,16
6. Brak instrukcji bezpieczeństwa	1679	513	719	2591	5502	2,97
7. Nieodpowiedni pojazd lub opakowanie	986	143	196	1493	2818	1,52
8. Brak świadectwa szkoleń zawodowych	2193	509	545	1254	4501	2,43
9. Brak gaśnic	1722	480	751	4210	7163	3,87
10. Brak tabliczek ostrzegawczych	3280	751	389	2163	6583	3,56
11. Brak dokumentów przewozowych	13268	3570	2828	5034	24700	13,35
12. Niezgodne z umową	96	4	5	284	389	0,21
13. Przepelnienie zbiornika	221	9	27	17	274	0,15
14. Inne	54133	18203	15982	18602	106920	57,78
Ilość KAR	57660	17581	16053	6057	97351	100,00
Upomnienie:	13102	5672	5154	5422	29350	30,15
Grzywna	43671	11853	10850	595	66969	68,79
Dochodzenie sądowe	887	56	49	40	1032	1,06
Kara więzienia	0	0	0	0	0	0,00
Nieznane	0	0	0	0	0	0,00

ZAŁĄCZNIK III

LICZBA KONTROLI NA LICZBĘ PRZEWOZÓW DOKONYWANYCH PRZEZ POJAZDY TRANSPORTUJĄCE TOWARY NIEBEZPIECZNE



PL

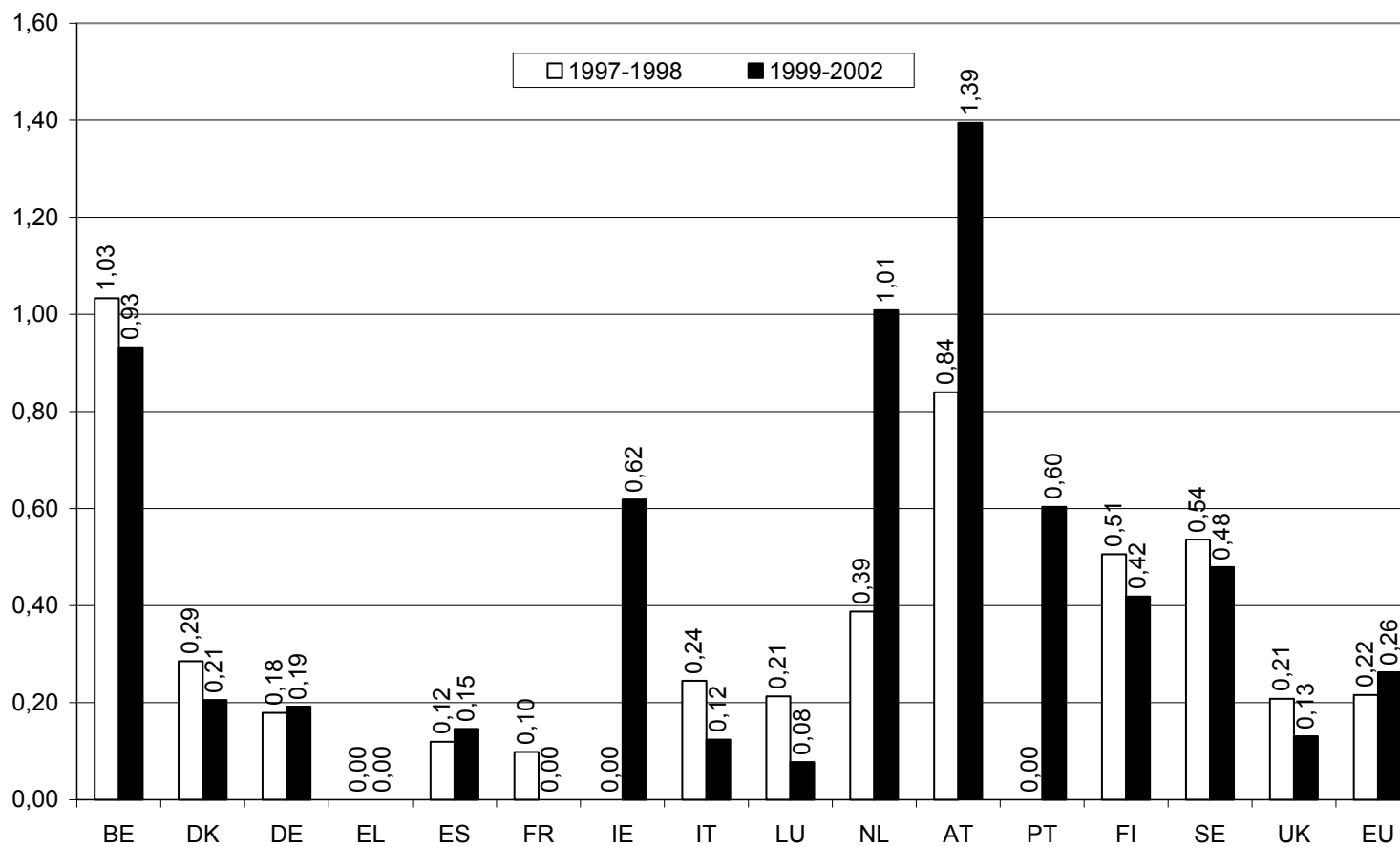
ZAŁĄCZNIK IV

ZAŁĄCZNIK IV: LICZBA KONTROLI I ODSETEK KONTROLOWANYCH ZAGRANICZNYCH POJAZDÓW (1999-2002)

Kraj	Państwo kontroli	Inne UE	Nie UE	Nieznane	Ogółem	% kontroli pojazdów zagranicznych
BELGIA	7229	1341	67	1677	10314	13,65
DANIA	685	100	23	5	813	15,13
NIEMCY	290688	92240	55271	0	438199	33,66
GRECJA	0	0	0	0	0	/
HISZPANIA	126663	17102	2279	0	146044	13,27
FRANCJA	0	0	0	0	0	/
IRLANDIA	428	7	0	0	435	1,61
WŁOCHY	9575	212	103	0	9890	3,19
LUKSEMBURG	475	824	37	0	1336	64,45
NIDERLANDY	5229	2869	402	3000	11500	28,44
AUSTRIA	13838	5332	7827	0	26997	48,74
PORTUGALIA	298	61	4	0	363	17,91
FINLANDIA	5481	161	1073	0	6715	18,38
SZWECJA	23869	1435	906	0	26210	8,93
ZJEDNOCZONE KRÓLESTWO	25515	1012	89	0	26616	4,14
UE	509973	122696	68081	4682	705432	27,04

ZAŁĄCZNIK V

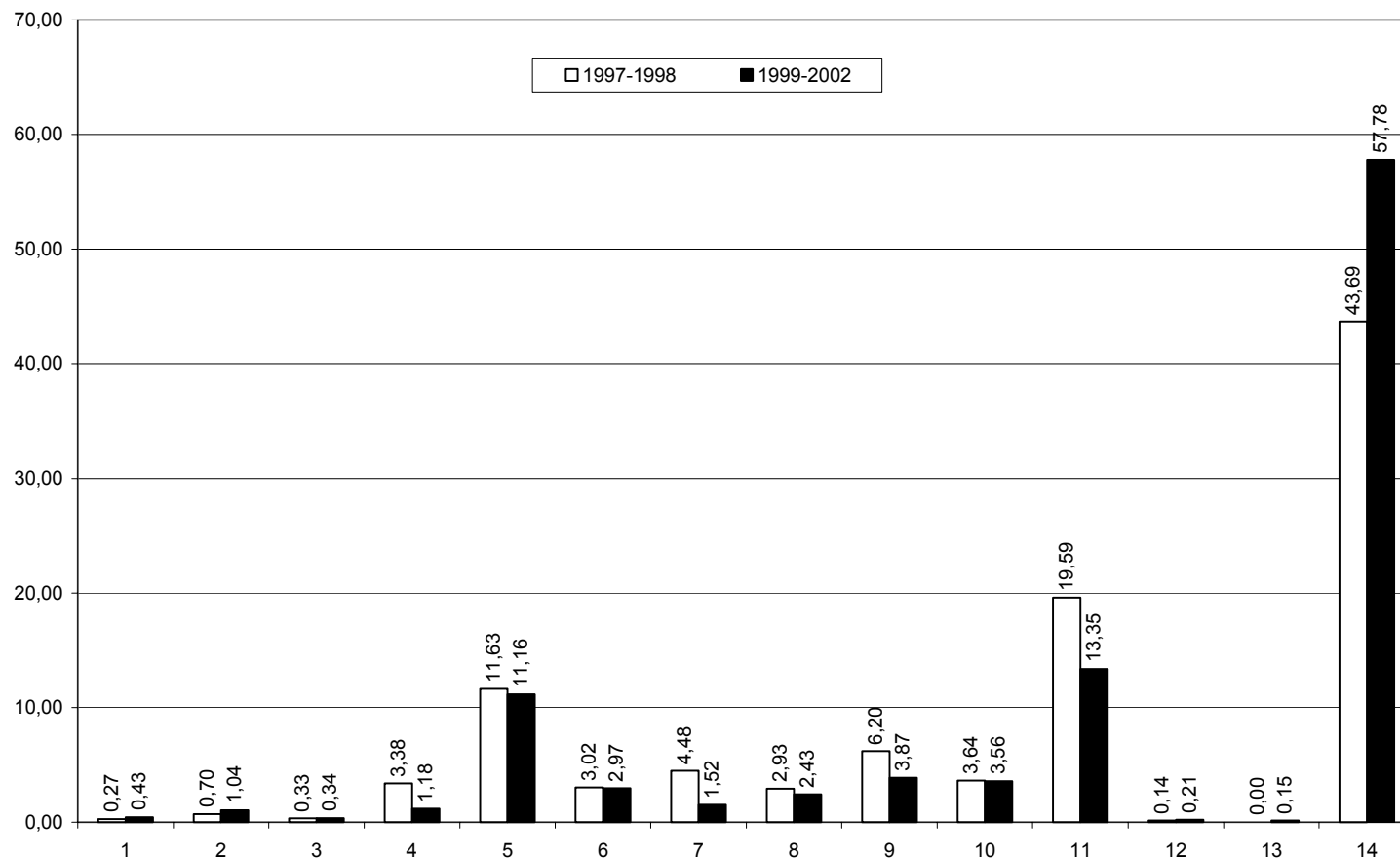
ZAŁĄCZNIK V: LICZBA NARUSZEŃ / LICZBA KONTROLI



PL

ZAŁĄCZNIK VI

NARUSZENIA WEDŁUG RODZAJU(%)



1. Towary niedopuszczone
2. Brak deklaracji nadawcy
3. Nieszczelność
4. Brak świadectwa homologacji typu
5. Brak pomarańczowych świateł
6. Brak instrukcji bezpieczeństwa
7. Nieodpowiedni pojazd lub opakowanie
8. Brak świadectwa szkoleń zawodowych
9. Brak gaśnic
10. Brak tabliczek ostrzegawczych
11. Brak dokumentów przewozowych
12. Niezgodne z umową
13. Przepełnienie zbiornika
14. Inne

PL

15

PL

ZAŁĄCZNIK VII

NARUSZENIA WEDŁUG RODZAJU(%)

