



Brüsszel, 2017.3.6.
COM(2017) 112 final

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

**A VESZÉLYES ÁRUK KÖZÚTI SZÁLLÍTÁSA ELLENŐRZÉSÉNEK EGYSÉGES
ELJÁRÁSÁRÓL SZÓLÓ 95/50/EK TANÁCSI IRÁNYELV TAGÁLLAMOK ÁLTALI
ALKALMAZÁSÁRÓL**

TARTALOMJEGYZÉK

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK A VESZÉLYES ÁRUK KÖZÜTI SZÁLLÍTÁSA ELLENŐRZÉSÉNEK EGYSÉGES ELJÁRÁSÁRÓL SZÓLÓ 95/50/EK TANÁCSI IRÁNYELV TAGÁLLAMOK ÁLTALI ALKALMAZÁSÁRÓL

1.	Bevezetés.....	3
2.	Kapcsolódó uniós jogszabályok	3
3.	A 95/50/EK irányelv alkalmazása.....	4
4.	Az uniós tagállamok és Norvégia jelentései	4
5.	Ajánlások a veszélyes áruk közúti szállítása ellenőrzésének jelentésére vonatkozóan	5
6.	Adatszámítás	5
7.	Az ellenőrzések alakulása és eredményei	5
8.	Az adatok összevetése	6
8.1.	Az ellenőrzések gyakorisága	6
8.2.	Az ellenőrzések származási hely szerinti bontásban	7
8.3.	A nem megfelelő szállítóegységek aránya.....	7
8.4.	A nem megfelelő szállítóegységek származási hely szerinti bontásban	7
8.5.	A szállítóegységek feltartóztatásának a gyakorisága.....	7
8.6.	Veszélyességi kategóriák szerinti bontás.....	7
8.7.	Büntetéstípusok	8
9.	Következtetés.....	8

1. BEVEZETÉS

A veszélyes áruk közúti szállítása ellenőrzésének egyes eljárásairól szóló 95/50/EK tanácsi irányelvet¹ 1995. október 6-án fogadták el, és a tagállamoknak 1997. január 1-jéig kellett hatályba léptetniük az irányelvnek való megfeleléshez szükséges törvényeket, rendeleteket és közigazgatási rendelkezéseket.

A 95/50/EK irányelv előírja, hogy minden tagállamnak minden naptári évre vonatkozóan jelentést kell benyújtania a Bizottságnak a tárgyév végét követő tizenkét hónapon belül az irányelv végrehajtásáról². Az irányelv azt is előírja, hogy a Bizottságnak legalább háromévente jelentést kell benyújtania az Európai Parlamentnek és Tanácsnak az irányelv tagállamok által történő végrehajtásáról³.

A Bizottság jelentése a tagállamoktól kapott éves jelentéseken alapul. Ez a hatodik jelentés a 95/50/EK tanácsi irányelv tagállamokban történő végrehajtásáról, és a 2012–2014-es évekre vonatkozik. Az első jelentés⁴ az 1997–1998 közötti időszakra, a második⁵ az 1999–2002 közötti időszakra, a harmadik⁶ a 2003–2005 közötti időszakra, a negyedik⁷ a 2006–2007, az ötödik jelentés⁸ pedig a 2008–2011 közötti időszakra vonatkozik.

A veszélyes áruk biztonságos közúti szállítására vonatkozó feltételek nem a 95/50/EK irányelvben, hanem kapcsolódó uniós jogszabályokban vannak meghatározva, az alábbiakban bemutatottak szerint.

2. KAPCSOLÓDÓ UNIÓS JOGSZABÁLYOK

2009. június 30-ig a veszélyes áruk közúti szállítására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1994. november 21-i 94/55/EK tanácsi irányelv⁹ volt alkalmazandó, annak módosítása¹⁰ szerint. A 94/55/EK irányelv mellékletei a tartalmukat tekintve megegyeztek a *veszélyes áruk nemzetközi közúti szállításáról szóló módosított európai megállapodás* (más néven az *ADR*¹¹) mellékleteinek tartalmával.

A 94/55/EK irányelvet 2009. július 1-jével hatályon kívül helyezték, és azt a veszélyes áruk szárazföldi szállításáról szóló, 2008. szeptember 24-i módosított¹² 2008/68/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹³ váltotta fel. A 2008/68/EK irányelv továbbviszi a 94/55/EK irányelv által alkalmazott megközelítést, mivel az EU területén megvalósuló minden szállítás tekintetében az *ADR*-hez csatoltakkal azonos műszaki és közigazgatási rendelkezéseket tesz alkalmazandóvá.

¹ HL L 249., 1995.10.17., 35. o., a legutóbb a 95/50/EK tanácsi irányelv műszaki fejlődéshez történő hozzáigazításáról szóló, 2004. december 13-i 2004/112/EK bizottsági irányelv (HL L 367., 2004.12.14., 23. o.) által módosított irányelv.

² Az irányelv 9. cikkének (1) bekezdése.

³ Az irányelv 9. cikkének (2) bekezdése.

⁴ COM(2000) 517 végleges, 2000.9.6.

⁵ COM(2005) 430 végleges, 2005.9.15.

⁶ COM(2007) 795 végleges, 2007.12.13.

⁷ COM(2010) 364 végleges, 2010.7.7.

⁸ COM(2013) 815 final, 2013.11.25.

⁹ HL L 319., 1994.12.12, 7. o.

¹⁰ A 94/55/EK tanácsi irányelv műszaki fejlődéshez történő hozzáigazításáról szóló, 2004. december 9-i 2004/111/EK bizottsági irányelvvel (HL L 365., 2004.12.10., 25. o.) módosítva.

¹¹ A Genfben 1957. szeptember 30-án az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága (ENSZ-EGB) égisze alatt megkötött, a veszélyes áruk nemzetközi közúti szállításáról szóló módosított európai megállapodás.

¹² Legutóbb a veszélyes áruk szárazföldi szállításáról szóló 2008/68/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv mellékleteinek a tudományos és műszaki fejlődéshez való harmadik hozzáigazításáról szóló, 2014. november 21-i 2014/103/EU bizottsági irányelvvel (HL L 335., 2014.11.22., 15. o.) módosítva.

¹³ HL L 260., 2008.9.30., 13. o.

3. A 95/50/EK IRÁNYELV ALKALMAZÁSA

A 94/55/EK irányelv elfogadását követően, valamint a veszélyes áruk szállítása biztonsági szintjének további javítása céljából a Tanács 1995. október 6-án elfogadta a veszélyes áruk közúti szállítása ellenőrzésének egységes eljárásáról szóló 95/50/EK irányelvet. Ez az irányelv tartalmaz a tagállamok által használandó harmonizált ellenőrzési jegyzéket, valamint iránymutatásokat a szabálytalanságok besorolásához. 2004-ben az irányelv mellékleteit módosították¹⁴, a szabálytalanságok besorolási rendszere pedig úgy módosult, hogy abban 2005-től kezdődően három veszélyességi kategóriát alkalmaznak.

Ezek az egységes ellenőrzések a tagállam területén megvalósuló vagy harmadik országokból oda irányuló, veszélyes árukat érintő minden közúti szállítási tevékenységre vonatkoznak, függetlenül attól, hogy a szállítóegységet melyik országban vették nyilvántartásba. Az irányelv célja annak biztosítása, hogy a közúti forgalomba kerülő veszélyesáru-szállítmányok jelentős része véletlenszerű kiválasztás alapján, ugyanakkor az úthálózat komoly hányadára kiterjedően ellenőrzés alá kerüljön.

Megelőző intézkedésként vagy a biztonságot veszélyeztető közúti szabálytalanság helyszíni nyilvántartásba vételét követően a vállalkozások telephelyén is lehet végezni ellenőrzéseket. A 95/50/EK irányelv mindazonáltal nem ír elő jelentéstételi kötelezettséget ezekre az ellenőrzésekre vonatkozóan.

4. AZ UNIÓS TAGÁLLAMOK ÉS NORVÉGIA JELENTÉSEI

A jelentéstétel során a tagállamok kötelesek a 95/50/EK irányelv II. mellékletében található veszélyességi kategóriákat alkalmazni, továbbá a jelentést az irányelv III. mellékletével összhangban összeállítani. Norvégia szintén benyújtotta éves jelentéseit és kérte, hogy szerepeltesék az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak benyújtandó bizottsági jelentésben.

Horvátország 2013. július 1-jén csatlakozott az EU-hoz, de már 2012-től kezdődően küldött jelentést az ellenőrzésekről. A legtöbb tagállam és Norvégia túlnyomó részt időben nyújtotta be a jelentését. Egyes tagállamok esetében a jelentések késedelmesen kerültek benyújtásra, ami az információk begyűjtésére, elemzésére és Bizottságnak történő továbbítására szolgáló közigazgatási eljárásokra vezethető vissza, különösen abban az esetben, ha az ilyen eljárásokban különböző közigazgatási szervek vesznek részt. Habár a helyzet 2012-ben a korábbi évekhez képest ideiglenesen javult, a következő években a jelentések benyújtásának üteme nem érte el ugyanezt a szintet, ezért a Bizottságnak ismételt fel kellett kérnie a tagállamokat, hogy javítsanak a jövőben benyújtásra kerülő adatok formátumán és egységességén.

Valamennyi tagállam benyújtotta jelentését a Bizottságnak az egész időszakra vonatkozóan, de – a jelentős javulások ellenére – nem minden információt nyújtottak be a megfelelő formában, mivel egyes országok külön jelentéseket nyújtottak be a különböző nemzeti hatáskörök szerint. Ráadásul a jelentések egy része hiányos volt, vagy a formanyomtatványokat rosszul töltötték ki, így az ott szereplő táblázatok egy része hiányos maradt, vagy a feltüntetett eredmények nem voltak relevánsak (ezt a „#N/A” / „nem áll rendelkezésre” jelzés tünteti fel). A tagállami jelentések összefoglalása e jelentés mellékleteiben szerepel.

A változásoknak a 7. pontban található elemzése során figyelembe kell venni, hogy 2013 vonatkozásában Dánia esetében a meg nem felelőségre vonatkozó mutató értéke azért alacsony, mert nem értelmezték megfelelően a szabályoknak nem megfelelő szállítóegységek számát. Ez a téves értelmezés javításra került a 2014. évi jelentésben.

¹⁴ A Bizottság 2004/112/EK irányelve (2004. december 13.) a 95/50/EK tanácsi irányelv műszaki fejlődéshez történő hozzáigazításáról (HL L 367., 2004.12.14., 23. o.).

Több tagállam olyan jelentést küldött, amelyben a szabálytalanságok összege eltér a rendelkezéseknek nem megfelelő szállítóegységek számától. Ez azért nem lehetséges, mert minden egyes szállítóegység tekintetében csak a legsúlyosabb szabálytalansági kategóriáról kellett jelentést tenni.

5. AJÁNLÁSOK A VESZÉLYES ÁRUK KÖZÜTI SZÁLLÍTÁSA ELLENŐRZÉSÉNEK JELENTÉSÉRE VONATKOZÓAN

A korábbi bizottsági jelentések megállapítottak bizonyos szisztematikus következetlenségeket a tagállamok által készített statisztikai jelentésekben. Mivel a tagállamok általi jelentéstétel egységessége alapvetően fontos a bizottsági jelentések minősége, összevethetősége és megbízhatósága szempontjából, a Bizottság 2011-ben e jelentések minőségének javítását célzó ajánlást¹⁵ fogadott el.

Az ajánlás közzétételét követően a jelentések minősége jelentősen javult, és csak néhány alkalmi és kisebb következetlenség volt tapasztalható.

Az egyre kevésbé előforduló következetlenségek némelyike a szabálytalanságok veszélyességi kategóriák szerinti számával kapcsolatos¹⁶. A bizottsági ajánlás mellékletének 1.4 pontja hangsúlyozza, hogy egy adott esetben csak a legsúlyosabb szabálytalanságot kell jelenteni, akkor is, ha több szabálytalanságot tapasztaltak. Következésképpen a bejelentett szabálytalanságok összes számának meg kell egyeznie a rendelkezéseknek nem megfelelő szállítóegységek számával.

Úgy tűnik, hogy ezt az elvet még nem minden tagállam alkalmazza megfelelően, mivel továbbra is előfordul, hogy egy szállítóegység tekintetében több szabálytalanságot jelentenek.

Az ajánlás által megoldani kívánt másik fontos probléma a közúti ellenőrzések során észlelt szabálytalanságokért kiszabott büntetések fogalma. A jogi és közigazgatási rendszer különbségei miatt egyes tagállamok nem tudták nyomon követni a gyanított szabálytalanságokat felfedő közúti ellenőrzéseket követő bírósági folyamat kimenetelét. Az ajánlás minden tagállamban alkalmazható, közös kompromisszumot javasolt, amely szerint a helyszíni ellenőrzést követően rögzíteni kell a végrehajtó szerv tagja által hozott határozatot. Egyes tagállamok (Franciaország és Málta) azonban továbbra sem tudták ezeket az adatokat benyújtani.

6. ADATSZÁMÍTÁS

A tagállamokat arra kérték, hogy jelentéseikben lehetőség szerint adják meg – tonnában vagy tonnakilométerben – a veszélyes áruk területükön történő éves szállításának becsült volumenét. A 2012–2014-es időszak tekintetében 15 tagállam bocsátott rendelkezésre ilyen adatokat.

A tagállamok közötti objektív összehasonlítás lehetővé tétele érdekében a veszélyes áruk szállításának mennyiségére vonatkozó adat az Eurostat adatbázisában¹⁷ szereplő információkon alapul. Ezen információk alapján becsülik meg az ellenőrzések gyakoriságának a szállítási mennyiséghez viszonyított arányát. Máltára vonatkozóan nincs Eurostat-statisztika, mivel Málta számára eltérést engedélyeztek a közúti áru fuvarozásra

¹⁵ A Bizottság ajánlása (2011.2.21.) a veszélyes áruk közúti szállításának ellenőrzésére vonatkozó jelentéstételről, C(2011) 909 végleges

¹⁶ A veszélyességi kategóriák fogalm meghatározását és az e kategóriákhoz kapcsolódó szabálytalanságokra vonatkozó iránymutatásokat a 2004/112/EK irányelvvel módosított 95/50/EK irányelv II. melléklete tartalmazza.

¹⁷ Az Eurostat „DS-073082” táblázata: Veszélyes áruk éves közúti fuvarozása, veszélyes áru típusa és tevékenység szerinti bontásban

vonatkozó statisztikai adatgyűjtésről szóló, 2012. január 18-i 70/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet alkalmazása alól. A veszélyes áruk szállítása mennyiségének becslése Málta esetében az illetékes máltai hatóság által rendelkezésre bocsátott adatok alapján történik.

Az Eurostat-statisztika e jelentés IX. mellékletében szerepel.

7. AZ ELLENŐRZÉSEK ALAKULÁSA ÉS EREDMÉNYEI

Az I. mellékletben az egyes tagállamok által elvégzett ellenőrzéseknek, a rendelkezéseknek nem megfelelő szállítóegységek százalékos arányának, továbbá az I. veszélyességi kategóriába tartozó szabálytalanságok számának az alakulása szerepel.

A táblázat végén az Európai Unióra vonatkozó átlagértékek és a Norvégiára vonatkozó statisztika szerepelnek.

Megjegyzendő, hogy:

- az ellenőrzött szállítóegységek jelentésben szereplő száma, valamint az ADR-nek megfelelő szállítóegységek száma között bizonyos aránytalanság figyelhető meg: például Görögország 2014-re vonatkozóan arról számolt be, hogy 521 szállítóegységet ellenőrzött, és csak egyetlen szállítási egység vonatkozásában számolt be az I. veszélyességi kategória megsértéséről, továbbá egy esetben került sor büntetés kiszabására;
- számos tagállam (Észtország, Spanyolország, Olaszország, Ciprus, Lettország és Szlovákia) nem számolt be feltartóztatásról a hároméves időszak alatt. Más esetekben (pl. Dánia, Málta és Görögország) ez a referencia-időszakban csak egy vagy két alkalommal fordult elő;
- Ciprus esetében 2012 és 2014 vonatkozásában, a Szlovákia által benyújtott jelentésben pedig az egész időszak vonatkozásában hiányzik az I. veszélyességi kategória megoszlása.

Az I. veszélyességi kategória arányának mutatója különösen érzékeny a megfelelő jelentéstételre. Amennyiben szállítóegységenként több mint egy szabálytalanságról számoltak be, az I. kategóriába tartozó szabálytalanságok százalékos aránya a tényleges értéknél alacsonyabb.

Egyes tagállamok esetében a jelentésben szereplő szabálytalanságok összesített száma kisebb volt, mint amennyi nem megfelelő szállítóegységről tettek jelentést. Ez történt a 2012-es év vonatkozásában Magyarország, a 2013-as év vonatkozásában Bulgária, a Cseh Köztársaság, Írország, Magyarország, Hollandia, Finnország és az Egyesült Királyság esetében, 2014 vonatkozásában pedig Románia és az Egyesült Királyság esetében. Egyes esetekben a rendészeti hatóságok csak a szabálytalanság megállapításáról tettek jelentést, azonban a szabálytalanságról magáról vagy a kiszabott büntetésről nem adtak további tájékoztatást. Bár emiatt a statisztika nem teljes ugyan, ez nincs szisztematikus hatással az elemzésre. Ezt a kérdést részletesebben a 8. 6. pontban tárgyaljuk.

8. AZ ADATOK ÖSSZEJETÉSE

Az e jelentésben szereplő időszakban végzett ellenőrzések teljes száma nem volt minden évben állandó. Az ellenőrzések száma a következőképpen változott: 2012: 153 362; 2013: 157 455; 2014: 153 348. Habár 2013-ban 2,6 %-os növekedés volt megfigyelhető, 2014-ben az értékek a 2012-ben megfigyelt szintre tértek vissza.

A nemzeti trendek különbözőek, mivel csak 8 tagállam növelte az ellenőrzések számát ebben az időszakban. Az ellenőrzések számának százalékos növekedése Magyarország, Ausztria, Lengyelország és Románia esetében volt a legnagyobb, míg a legnagyobb arányú csökkenés Bulgáriában, Olaszországban, Hollandiában és Svédországban volt megfigyelhető a jelentéstételi időszak alatt.

Az EU-n belüli ellenőrzések abszolút számát tekintve 2014-ben Németország hajtott végre a legnagyobb arányban ellenőrzéseket (32,5 %), majd Lengyelország (15,19 %) és Ausztria (9,21 %) következett, míg a legkisebb részesedés Észtország (0,02 %), Ciprus (0,03 %) és Málta (0,05 %) esetében volt megfigyelhető. Ez a mutató nagymértékben összefügg a tagállam méretével; a jelentéstételi időszak alatt e téren nem következtek be jelentős változások. 2012-ben Németország részesedése (35,99 %) volt a legnagyobb, Lengyelország (13 %) volt a második, míg Ausztria (7,80 %) volt a harmadik helyen. A legkevesebb ellenőrzést végrehajtó három tagállam Észtország és Málta (0,05 %), valamint Ciprus (0,06 %) volt.

8.1. Az ellenőrzések gyakorisága

A II. melléklet áttekintést nyújt a tagállamokban 2012-ben és 2014-ben végrehajtott közúti ellenőrzések gyakoriságáról. A gyakoriság az ellenőrzések számának és az egyes tagállamokban történő veszélyesáru-szállítás millió tonnakilométerben megadott értékének az arányában került kiszámításra.

Az EU-ban 2012-ben átlagosan 0,52 ellenőrzést végeztek millió tonnakilométerenként; 2013-ban ez visszaesett 0,48 ellenőrzésre, ami 9,6 %-os csökkenést jelent, míg 2014-ben az érték 0,49-re nőtt. 2012-ben az ellenőrzések gyakorisága Ausztriában (12,89 %), Magyarországon (7 %) és Bulgáriában (5,84 %) volt a legnagyobb. 2013-ban Ausztriában (12,34 %), Szlovákiában (10,10 %) és Svédországban (6,72 %), míg 2014-ben Ausztriában (14,85 %), Szlovákiában (10,73 %) és Magyarországon (9,47 %) észlelték a legmagasabb értékeket. 2012-ben az ellenőrzések gyakorisága Ausztriában csaknem 24,78-szorosa volt az uniós átlagnak, míg Magyarországon 13,46-szorosa, Bulgáriában pedig 11,23-szorosa.

8.2. Az ellenőrzések származási hely szerinti bontásban

A jelentés III. mellékletében az ellenőrzéseket a szállítóegységek származási helye szerinti bontásban tekintjük át.

Erre a mutatóra nem csupán a rendészeti hatóságok határozatai, de a tagállam földrajzi jellemzői is hatással vannak: például szigetek esetében kisebb arányú a közúti nemzetközi tranzit. 2012 és 2014 között Málta és Ciprus egyetlen, az EU-n kívül bejegyzett szállítóegységet sem ellenőrzött.

Az ellenőrzés helye szerinti országban nyilvántartásba vett szállítóegységek aránya 65 % körül volt a jelentéstételi időszakban. A másik uniós tagállamból érkező ellenőrzött egységek aránya 2012-től mért 28 %-ról 2014-re 30 %-ra növekedett. Az EU-n kívül bejegyzett szállítóegységek ellenőrzésének aránya 2013-ban 2012-vel összehasonlítva 5 %-ról 4 %-ra csökkent, majd 2014-ben 6 %-ra nőtt.

8.3. A nem megfelelő szállítóegységek aránya

Az olyan ellenőrzött szállítóegységek arányát, ahol legalább egy szabálytalanságot találtak, a IV. melléklet ismerteti.

A nem megfelelő szállítóegységek aránya a 2012. évi 22,12 %-ról 2014-re 19,73 %-ra csökkent; a legnagyobb csökkenés Cipruson, Szlovéniában, Lengyelországban és Litvániában volt tapasztalható. Egyes tagállamokban – nevezetesen Szlovákiában, Görögországban, Magyarországon és Hollandiában – azonban emelkedett ez az arány.

8.4. A nem megfelelő szállítóegységek származási hely szerinti bontásban

Az V. mellékletben szereplő diagram a rendelkezéseknek nem megfelelő szállítóegységek származási hely szerinti megoszlását ismerteti.

A fenti 8.2. pontban szereplőknek megfelelően a tagállam földrajzi jellemzői e mutatóra is jelentős mértékben hatással vannak.

8.5. A szállítóegységek feltartóztatásának a gyakorisága

A VI. mellékletben szereplő diagram az olyan feltartóztatott járművek arányát ismerteti, amelyekről legalább egy szabálytalanságot jelentettek.

A szállítóegységek feltartóztatásának gyakorisága tekintetében a fentiekben említett, váltakozó tendencia megmaradt: 2012-ben a járművek feltartóztatásának gyakorisága 26,16 % volt; 2013-ban az arány 28,06 %-ra nőtt, majd 2014-ben kismértékben, 27,72 %-ra csökkent.

2012-ben a legnagyobb feltartóztatási arányról Bulgáriában (84,38 %), Szlovéniában (57,89 %) és Írországból (54,84 %) számoltak be. Norvégiában a szabálytalanságok 71,07 %-a vezetett feltartóztatáshoz 2014-ben. Észtország, Spanyolország, Olaszország, Ciprus, Lettország, Málta és Szlovákia nem számolt be feltartóztatásról a 2012-es és a 2014-es évben.

8.6. Veszélyességi kategóriák szerinti bontás

A VII. mellékletben szereplő diagramok a szabálytalanságok súlyosságának a megoszlását ismertetik. A jelentésben csak az ellenőrzés során feltárt legmagasabb veszélyességi kategóriát kell feltüntetni.

Minden tagállam tett bejelentést az ellenőrzött szállítóegységek szerint legalább egy szabálytalansági kategóriáról. Egyes tagállamok nem jelentettek adatokat egyes kategóriák esetében. 2012-ben Ciprus és Szlovákia nem jelentett szabálytalanságot az I. és a II. veszélyességi kategóriában. Továbbá Görögország a III. veszélyességi kategóriában az egész időszak alatt, a II. veszélyességi kategóriában pedig 2014-ben és 2013-ban nem tett jelentést szabálytalanságról.

Az Európai Unióban 2012-ben végrehajtott ellenőrzések során a szabálytalanságok azonosításával járó esetek körülbelül 42,69 %-ában a legsúlyosabb szabálytalanságot az I. veszélyességi kategóriába tartozó szabálytalanságként sorolták be. Az I. veszélyességi kategóriába tartozó szabálytalanság a vonatkozó biztonsági rendelkezések be nem tartását jelenti, ezáltal haláleset, súlyos személyi sérülés vagy jelentős környezeti kár kockázatát megteremtve. Az ilyen szabálytalanságok azonnali és megfelelő helyesbítő intézkedéseket, például a jármű feltartóztatását teszik szükségessé.

A II. veszélyességi kategóriába tartozó legsúlyosabb szabálytalanságok a szabálytalanságot megállapító ellenőrzések 33,48 %-át tették ki. A III. veszélyességi kategória 23,83 %-ot tett ki.

8.7. Büntetéstípusok

A VIII. mellékletben szereplő diagramok a büntetések tagállamonkénti megoszlását ismertetik.

Az e jelentés 5. pontjában említett bizottsági ajánlás kihirdetését megelőzően alapvető nehézségek jellemezték az erre vonatkozó információk begyűjtését. Az ajánlást követően a helyzet jelentősen javult, és 2012–2014 között csupán Franciaország és Málta nem szerepeltette a jelentésében a büntetésekre vonatkozó statisztikát. Habár 2012-ben Szlovákia nem tett bejelentést büntetésekről, a következő években már feltüntette ezt az adatot jelentéseiben.

Az Európai Unióban 2014-ben végrehajtott ellenőrzések során 5066 esetben történt figyelmeztetés, 29 206 esetben szabtak ki pénzbüntetést, és 2 963 eset vezetett egyéb büntetéshez, beleértve a jogi és közigazgatási bírósági eljárásokat is. Bár általánosságban az EU-ban kiszabott büntetések kétharmada pénzbüntetés, jelentős eltérés figyelhető meg a tagállamok között.

2014-ben összességében körülbelül 10,50 %-kal kevesebb büntetés volt, mint 2012-ben. Bár az adott időszak során a figyelmeztetések száma 18,1 %-kal, a pénzbüntetések száma pedig 10 %-kal csökkent, az egyéb büntetések száma 9,8 %-kal nőtt.

9. KÖVETKEZTETÉSEK

A 95/50/EK irányelv 1997. január 1-je óta minden tagállam nemzeti jogszabályaiba átültetésre került. A jelentéstétel részleteit 2004-ben módosították, és a jelentéstételre vonatkozó módosított rendelkezések 2005. december 14-ével léptek hatályba. A jelentésben tapasztalt bizonyos szisztematikus következetlenségek nyomán a Bizottság 2011-ben erre vonatkozóan ajánlást tett közzé.

Minden tagállam végrehajt ellenőrzéseket a veszélyes árukat szállító járműveken, és ezekről az ellenőrzésekről pontosan jelentést készít. Továbbra is fennáll néhány kisebb következetlenség, ugyanakkor a Bizottság fenntartja a 95/50/EK irányelvben előírt jelentéstételi követelmények betartásának és a megfelelés évről évre bekövetkező javításának biztosítására irányuló erőfeszítéseit. Megállapítható, hogy a 95/50/EK irányelv alkalmazása általánosságban megfelelő.

Azonban a legutolsó jelentések egyértelműen azt mutatják, hogy a tagállamokban az ellenőrzésekre rendelkezésre álló erőforrások egyre szűkösebbé válnak. Az előző jelentésben szereplő referencia-időszakkal (2008–2011) összehasonlítva a jelentett ellenőrzések száma minden évben csökkent. Mivel a tagállamok érdekében áll, hogy észleljenek és megelőzzenek minden, az érintett áruk szállítása során esetlegesen jelentkező veszélyt, a Bizottság szeretné ösztönözni a bevált módszerek cseréjét és az e területen történő további befektetéseket.

A szabálysértések száma a referencia-időszakban viszonylag stabil maradt: 2014-ben minden ötödik ellenőrzés szabálytalanságot erősített meg vagy vetette fel annak gyanúját a veszélyes anyagok szállítása terén, míg 2012-ben ez az arány 4,5 ellenőrzésenként egy volt.

Ahol szabálytalanságokat tapasztaltak, ott az esetek 42,69 %-ában a legsúlyosabb típusról volt szó. Következésképpen 2012-ben körülbelül 8 875 járművet tartóztattak fel.

Következtetésképpen elmondható, hogy az Európai Unióban a veszélyes áruk szállítására közös rendelkezések alkalmazandók. Ezeket a rendelkezéseket hasonló módon alkalmazzák számos, az EU-n kívüli országban is. Ennek ellenére az évente végrehajtott körülbelül 150 000 közúti ellenőrzésből közel 32 000 annak megállapítását eredményezi, hogy a szállítási művelet nem felel meg a kötelező biztonsági követelményeknek.

A tagállamok által jelentett szabálytalanságok magas száma ugyanakkor célzott ellenőrzési stratégiájuknak is betudható, amelynek célja, hogy azonosítsa és szankcionálja a legrosszabb teljesítményt nyújtó szállítókat, hogy a rendelkezésre álló szűkös erőforrások hatékonyságát a lehető legjobban kiaknázza. Ez azt is jelenti, hogy a megjelenő statisztika nem teljesen reprezentatív a veszélyes áruk szállításának uniós piacára nézve, amely a gyakorlatban jóval biztonságosabb, mint az a jelentett adatokból kitűnhet.

Ennek fényében a Bizottság az érintett hatóságokkal együtt elkezdte vizsgálni, hogy miként lehetne módosítani az irányelv mellékleteit annak érdekében, hogy javuljon az ellenőrzésekre

és büntetésekre vonatkozó adatok tagállamok általi nyilvántartásba vétele és jelentésének módja.

<->