



Брюксел, 6.3.2017 г.
COM(2017) 112 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА
ЗА ПРИЛАГАНЕТО ОТ ДЪРЖАВИТЕ ЧЛЕНКИ НА ДИРЕКТИВА 95/50/ЕО НА
СЪВЕТА ОТНОСНО ЕДИННИТЕ ПРОЦЕДУРИ ЗА ПРОВЕРКА НА
АВТОМОБИЛНИЯ ПРЕВОЗ НА ОПАСНИ ТОВАРИ

СЪДЪРЖАНИЕ

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА ЗА ПРИЛАГАНЕТО ОТ ДЪРЖАВИТЕ ЧЛЕНКИ НА ДИРЕКТИВА 95/50/ЕО НА СЪВЕТА ОТНОСНО ЕДИННИТЕ ПРОЦЕДУРИ ЗА ПРОВЕРКА НА АВТОМОБИЛНИЯ ПРЕВОЗ НА ОПАСНИ ТОВАРИ

1.	Въведение.....	3
2.	Свързано законодателство на ЕС	3
3.	Прилагане на Директива 95/50/ЕО.....	4
4.	Доклади от държавите — членки на ЕС, и Норвегия.....	4
5.	Препоръка по отношение на докладването на проверките относно автомобилния превоз на опасни товари.....	5
6.	Изчисляване на данните	5
7.	Извършени проверки и резултатите от тях	6
8.	Сравняване на данни	7
8.1.	Честота на проверките	7
8.2.	Разбивка на проверките по място на произход	7
8.3.	Дял на транспортните единици, които не съответстват на разпоредбите	7
8.4.	Разбивка по място на произход на транспортните единици, които не съответстват на разпоредбите	8
8.5.	Честота на спиране от движение на транспортните единици	8
8.6.	Разбивка по рискови категории.....	8
8.7.	Видове санкции	8
9.	Заключение	9

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Директива 95/50/ЕО на Съвета относно единните процедури за проверка на автомобилния превоз на опасни товари беше приета на 6 октомври 1995 г.¹ и държавите членки трябваше да въведат в сила най-късно до 1 януари 1997 г. необходимите закони, подзакони и административни разпоредби за спазването ѝ.

Директива 95/50/ЕО изисква от всяка държава членка да изпраща на Комисията доклад за прилагането на същата директива за всяка календарна година не по-късно от дванадесет месеца след края на въпросната година². Директивата също така изисква Комисията да изпраща на Европейския парламент и на Съвета поне веднъж на три години доклад за прилагането на директивата от страна на държавите членки³.

Докладът на Комисията се базира на годишните доклади, получени от държавите членки. Това е шестият доклад за прилагането на Директива 95/50/ЕО на Съвета в държавите членки и обхваща периода 2012—2014 г. Първият доклад⁴ обхващаше периода 1997—1998 г, вторият доклад⁵ — периода 1999—2002 г., третият доклад⁶ — периода 2003—2005 г., четвъртият доклад⁷ — периода 2006—2007 г., и петият доклад⁸ — периода 2008—2011 г.

Условията за безопасен автомобилен превоз на опасни товари не са определени в Директива 95/50/ЕО, а в свързаното законодателство на ЕС, както е описано по-долу.

2. СВЪРЗАНО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО НА ЕС

До 30 юни 2009 г. се прилагаше Директива 94/55/ЕО на Съвета от 21 ноември 1994 г. относно сближаване на законодателствата на държавите членки по отношение на автомобилния превоз на опасни товари⁹, както е изменена¹⁰. Приложенията към Директива 94/55/ЕО бяха еднакви по съдържание с приложенията към *Европейската спогодба за международен превоз на опасни товари по шосе — ADR*¹¹.

Считано от 1 юли 2009 г. Директива 94/55/ЕО е отменена и заменена от Директива 2008/68/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 г. относно вътрешния превоз на опасни товари¹², както е изменена¹³. Директива 2008/68/ЕО продължава подхода на Директива 94/55/ЕО във връзка с прилагането на

¹ ОВ L 249, 17.10.1995 г., стр. 35, изменена с Директива 2004/112/ЕО на Комисията от 13 декември 2004 г. за адаптиране към техническия прогрес на Директива 95/50/ЕО на Съвета относно единните процедури за проверка на автомобилния превоз на опасни товари (ОВ L 367, 14.12.2004 г., стр. 23).

² член 9, параграф 1 от нея,

³ член 9, параграф 2 от нея,

⁴ COM(2000) 517 окончателен, 6.9.2000 г.

⁵ COM(2005) 430 окончателен, 15.9.2005 г.

⁶ COM(2007) 795 окончателен, 13.12.2007 г.

⁷ COM(2010) 364 окончателен, 7.7.2010 г.

⁸ COM(2013) 815 final, 25.11.2013 г.

⁹ ОВ L 319, 12.12.1994 г., стр. 7.

¹⁰ Изменена с Директива 2004/111/ЕО на Комисията от 9 декември 2004 г. за адаптиране към техническия прогрес на Директива 94/55/ЕО на Съвета (ОВ L 365, 10.12.2004 г., стр. 25).

¹¹ Европейска спогодба за международен превоз на опасни товари по шосе, сключена в Женева на 30 септември 1957 г., и нейните изменения, под егидата на Икономическа комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН).

¹² ОВ L 260, 30.9.2008 г., стр. 13.

¹³ Последно изменена с Директива 2014/103/ЕС на Комисията от 21 ноември 2014 г. за привеждане за трети път в съответствие с научно-техническия прогрес на приложенията към Директива 2008/68/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно вътрешния превоз на опасни товари (ОВ L 335, 22.11.2014 г., стр. 15).

същите технически и административни разпоредби като тези от приложенията към *ADR* за всички видове превоз на територията на ЕС.

3. ПРИЛАГАНЕ НА ДИРЕКТИВА 95/50/ЕО

След като прие Директива 94/55/ЕО и с цел по-нататъшно подобряване на нивото на безопасността при превоза на опасни товари, на 6 октомври 1995 г. Съветът прие Директива 95/50/ЕО относно единните процедури за проверка на автомобилния превоз на опасни товари. Директивата включва хармонизиран контролен списък, който да се използва от държавите членки за такава проверка, и насоки за класификацията на нарушенията. През 2004 г. приложенията към директивата бяха изменени¹⁴ и системата за класификация на нарушенията беше изменена така, че считано от 2005 г. да включва три рискови категории.

Тези единни проверки се отнасят за всички операции за автомобилен превоз на опасни товари на територията на дадена държава членка или товари, влизачи на територията на тази държава членка от трети държави, без оглед на държавата, в която е регистрирана транспортната единица. Директивата цели да гарантира, че представителна част от пратките опасни товари, превозвани с автомобилен транспорт, са обект на проверки, извършвани на случаен принцип, като същевременно се обхваща и голяма част от пътната мрежа.

Проверки могат да бъдат извършвани и в обектите на предприятията като превантивна мярка или след като са били констатирани нарушения на пътя, застрашаващи безопасността. В Директива 95/50/ЕО обаче не е предвидено изискване за докладване относно тези проверки.

4. ДОКЛАДИ ОТ ДЪРЖАВИТЕ — ЧЛЕНКИ НА ЕС, И НОРВЕГИЯ

При изготвянето на докладите от държавите членки се изисква да използват рисковите категории от приложение II към Директива 95/50/ЕО и да представят доклада в съответствие с приложение III към директивата. Норвегия представи годишните си доклади и поиска да бъде включена в доклада на Комисията до Европейския парламент и Съвета.

Хърватия се присъедини към ЕС на 1 юли 2013 г., но започна да докладва своите проверки през 2012 г. Повечето държави членки и Норвегия представиха докладите си в срок. При някои национални доклади имаше забавяния, свързани с административните процедури за събиране, анализиране и предаване на информацията на Комисията, особено когато тези процедури включват различни публични органи. Въпреки че през 2012 г. положението в сравнение с миналото временно се подобри, тази тенденция не продължи през следващите години, така че Комисията трябваше да повтори искането си към държавите членки и да ги прикани да подобрят формата и съгласуваността на данните, които ще предоставят в бъдеще.

Комисията получи доклади от всички държави членки за целия период, но независимо от големите подобрения, не цялата информация беше получена в правилния формат, тъй като някои държави продължиха да изпращат отделни доклади според различните компетенции на национално равнище. Освен това, някои от тях бяха непълни, или неправилно попълнени, което доведе до пропуски и несъвместими резултати в таблиците, представени в настоящия доклад, когато са отбелязани със знака „# N/A“

¹⁴ Директива 2004/112/ЕО на Комисията от 13 декември 2004 г. за адаптиране към техническия прогрес на Директива 95/50/ЕО на Съвета (ОВ L 367, 14.12.2004, стр. 23)

(няма данни). В приложенията към настоящия доклад е предоставено обобщение на приноса на държавите членки.

При анализа на развитието в глава 7 следва да се отбележи, че за 2013 г. показателят за несъответствие в Дания е нисък поради грешното тълкуване на броя на транспортните единици, които не съответстват на разпоредбите. Тази грешка е коригирана в доклада за 2014 г.

Няколко държави членки изпратиха доклади, в които броят на нарушенията се различава от броя на транспортните единици, които не съответстват на разпоредбите. Това не следва да е така, тъй като за всяка транспортна единица следва да се отчита само категорията на най-тежкото нарушение.

5. ПРЕПОРЪКА ПО ОТНОШЕНИЕ НА ДОКЛАДВАНЕТО НА ПРОВЕРКИТЕ ОТНОСНО АВТОМОБИЛНИЯ ПРЕВОЗ НА ОПАСНИ ТОВАРИ

В предишните доклади на Комисията са отбелязани някои систематични несъответствия в статистическите доклади на държавите членки. Тъй като единното докладване от страна на държавите членки е от решаващо значение за качеството, съпоставимостта и надеждността на докладите на Комисията, през 2011 г. Комисията прие препоръка¹⁵ за подобряване на качеството на тези доклади.

След публикуването на препоръката докладите значително се подобриха и се забелязват само някои случайни и малки несъответствия.

Някои от тези несъответствия, чиято тенденция е да намаляват, се отнасят до броя на нарушенията в зависимост от рисковата категория¹⁶. Точка 1.4 от приложението към препоръката на Комисията подчертава, че само най-тежките нарушения следва да се докладват, дори ако са открити няколко нарушения. Вследствие на това, общият брой на докладваните нарушения от различните рискови категории следва да бъде равен на броя на транспортните единици, които не съответстват на разпоредбите.

Този принцип изглежда все още не се прилага правилно във всички държави членки, тъй като продължават да се докладват по няколко нарушения за транспортна единица.

Друг основен проблем, разглеждан в препоръката, е концепцията за налагането на санкции, когато се установи нарушение по време на проверка на пътя. Поради различията в правните и административните разпоредби някои държави членки не са били в състояние да проследят съдебните резултати след проверки, при които са открити предполагаеми нарушения. Препоръката предлага общ компромисен подход, който би могъл да се използва във всички държави членки, а именно записване на решението на представителя на контролния орган след проверката на място. При все това все още има държави членки, които не са в състояние да докладват такива данни (напр. Франция и Малта).

6. ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА ДАННИТЕ

Ако е възможно, от държавите членки се изисква да предоставят в докладите си оценка за годишното количество опасни товари, превозени на тяхна територия, изразено в тонове или в тон-километри. За периода 2012—2014 г. 15 държави членки са предоставили такава оценка.

¹⁵ Препоръка на Комисията от 21.2.2011 г. за докладване на проверките във връзка с автомобилния превоз на опасни товари, С(2011) 909 окончателен.

¹⁶ Определенията на рисковите категории и насоки относно нарушенията от тези категории са предоставени в приложение II към Директива 95/50/ЕО, както е изменена с Директива 2004/112/ЕС.

За да се позволи обективна съпоставка между държавите членки, обемът на превозените опасни товари е въз основа на информацията в базата данни на Евростат¹⁷. Тази информация се използва, за да се направи преценка за честотата на проверките по отношение на обема на превозите. В Евростат няма данни за Малта, тъй като на Малта е предоставена дерогация по отношение на прилагането на Регламент (ЕС) № 70/2012 на Европейския парламент и на Съвета от 18 януари 2012 г. относно статистическите отчети във връзка с автомобилен превоз на товари. За обема на превозите на опасни товари в Малта преценката е направена въз основа на данните, представени от малтийския компетентен орган.

Статистическите данни от Евростат са представени в приложение IX към настоящия доклад.

7. ИЗВЪРШЕНИ ПРОВЕРКИ И РЕЗУЛТАТИТЕ ОТ ТЯХ

В приложение I е представено изменението в броя на проверките, извършени във всяка държава членка, делът на транспортните единици, които не съответстват на разпоредбите и делът на нарушенията от рискова категория I.

В края на таблицата са докладвани средните стойности за Европейския съюз, както и статистически данни от Норвегия.

Следва да се обърне внимание, че:

- съществува известен дисбаланс между докладваните данни за броя на проверените транспортни единици и броя на транспортните единици, съответстващи на ADR — напр. Гърция през 2014 г. отчете, че са проверени 521 транспортни единици, като само за една транспортна единица е отбелязано, че представлява нарушение от рискова категория I, и е била наложена само една глоба;
- има няколко държави членки, които не докладват нито едно спиране от движение през тригодишния период: Естония, Испания, Италия, Кипър, Латвия и Словакия. В други случаи, напр. Дания, Малта и Гърция това се е случило само веднъж или два пъти през референтния период;
- делът на рискова категория I липсва за Кипър за 2012 и 2014 г., а в словашкия доклад — за целия период.

Показателят за дела на нарушенията от рискова категория I много зависи от правилното докладване. Ако са регистрирани повече от едно нарушения за една транспортна единица, делът на нарушенията от категория I е по-нисък от действителната стойност.

Някои държави членки са докладвали по-малък общ брой на нарушенията, отколкото е броят на транспортните единици, за които е установено, че не са в съответствие с разпоредбите. Такъв е случаят за 2012 г. за Унгария, за 2013 г. за България, Чешката република, Ирландия, Унгария, Нидерландия, Финландия и Обединеното кралство, и за 2014 г. за Румъния и Обединеното кралство. Има случаи, когато правоприлагащите органи са докладвали само, че има установени нарушения, но не са предоставили допълнителна информация относно нарушенията или санкциите. Въпреки че така статистическите данни остават непълни, това няма систематично въздействие върху анализа. Този въпрос е разгледан по-подробно в точка 8.6.

¹⁷ Таблица на Евростат „DS-073082“: Годишен автомобилен превоз на опасни товари по вид опасни товари и с разбивка по дейности

8. СРАВНЯВАНЕ НА ДАННИ

Общият брой на проверките през периода, включен в настоящия доклад, не е постоянен на годишна основа. Броят на проверките варира, както следва: 2012 г.: 153 362; 2013 г.: 157 455; 2014 г.: 153 348. Въпреки че през 2013 г. се забелязва увеличение от 2,6 %, през 2014 г. се забелязва връщане към стойностите, наблюдавани през 2012 г.

Националните тенденции варират, като само 8 държави членки са увеличили проверките си през този период. Унгария, Австрия, Полша и Румъния са имали най-висок процент на увеличение на проверките през отчетния период, докато България, Италия, Нидерландия и Швеция са с най-големите намаления.

По отношение на абсолютната стойност на броя на проверките в ЕС Германия е с най-голям дял през 2014 г. (32,5 %), следвана от Полша (15,19 %) и Австрия (9,21 %), докато Естония (0,02 %), Кипър (0,03 %) и Малта (0,05 %) са с най-малките дялове. Този показател до голяма степен е свързан с големината на държавата членка, като през отчетния период няма заслужаващи внимание промени. През 2012 г. делът на Германия е най-високият (35,99 %), Полша е втора (13 %), а Австрия отново е трета (7,80 %). Трите държави членки, които са извършили най-малко проверки, са Естония и Малта (0,05 %), а също и Кипър (0,06 %).

8.1 Честота на проверките

В приложение II е представен преглед на честотата на пътните проверки в държавите членки за 2012 г. и 2014 г. Честотата се изчислява като съотношение на броя на проверките на броя млн. тон-километри опасни товари, превозени във всяка държава членка.

През 2012 г. средната стойност в ЕС е 0,52 проверки на един млн. тон-километра; през 2013 г. тя е спаднала на 0,48, което предполага годишно намаление от 9,6 %, като през 2014 г. отново е нараснала на 0,49. Най-високата честота на проверките е отчетена в Австрия (12,89 %), Унгария (7 %) и България (5,84 %). През 2013 г. най-високи стойности са наблюдавани в Австрия (12,34 %), Словакия (10,10 %) и Швеция (6,72 %), а през 2014 г. — в Австрия (14,85 %), Словакия (10,73 %) и Унгария (9,47 %). През 2012 г. честотата на проверките в Австрия е почти 24,78 пъти над средната стойност за ЕС, в Унгария е равна на 13,46 пъти средната стойност за ЕС, а в България е 11,23 пъти средната за ЕС.

8.2 Разбивка на проверките по място на произход

В приложение III към настоящия доклад се съдържа разбивка по място на произход на проверките на транспортните единици.

Този показател се влияе не само от решенията на правоприлагащите органи, но и от географските характеристики на държавата членка; например, на островите се извършват по-малко международни транзитни автомобилни превози. Между 2012 и 2014 г. в Малта и Кипър не са извършени никакви проверки на транспортни единици, регистрирани извън ЕС.

Делът на транспортните единици, регистрирани в държавата на проверката, е 65 % през отчетния период. Делът на проверените единици с произход от държави от ЕС се е увеличил от 28 % на 30 % между 2012 г. и 2014 г. Делът на проверките на транспортни единици, регистрирани извън ЕС, е намалял през 2013 г. в сравнение с 2012 г., от 5 % на 4 %, а през 2014 г. се е увеличил на 6 %.

8.3 Дял на транспортните единици, които не съответстват на разпоредбите

Делът на проверените транспортни единици, които имат поне едно нарушение, е представен в приложение IV.

Делът на несъответстващите на разпоредбите транспортни единици е намалял от 22,12 % през 2012 г. на 19,73 % през 2014 г. с големи намаления по-специално в Кипър, Словения, Полша и Литва. Въпреки това, има няколко държави членки, в които този дял се е увеличил — Словакия, Гърция, Унгария и Нидерландия.

8.4 Разбивка по място на произход на транспортните единици, които не съответстват на разпоредбите

Графиките в приложение V показват разпределението на транспортните единици, които не съответстват на разпоредбите, по отношение на мястото на произход на транспортната единица.

Както беше отбелязано в точка 8.2 по-горе, географските характеристики на държавата членка оказват значително влияние и върху този показател.

8.5 Честота на спиране от движение на транспортните единици

Графиката в приложение VI илюстрира дела на спрените от движение превозни средства измежду тези, за които е докладвано, че са в нарушение.

Горепосочената колебаеща се тенденция се запазва по отношение на честотата на спиране от движение на транспортни единици: делът на превозните средства, спрени от движение, през 2012 г. е 26,16 %, като се е увеличил на 28,06 % през 2013 г. и леко се е понижил до 27,72 % през 2014 г.

Най-високите честоти на спиране от движение през 2012 г. са отчетени в България (84,38 %), Словения (57,89 %) и Ирландия (54,84 %). През 2014 г. в Норвегия 71,07 % от нарушенията са довели до спиране от движение. Естония, Испания, Италия, Кипър, Латвия, Малта и Словакия не са докладвали спиране от движение между 2012 и 2014 г.

8.6 Разбивка по рискови категории

Графиките от приложение VII илюстрират разпределението на нарушенията по тяхната тежест. Следва да се докладва само най-високата рискова категория, установена при проверката.

Всички държави членки са докладвали най-малко една категория нарушение на проверена транспортна единица. Някои държави членки не са докладвали данни за някои от категориите. През 2012 г. Кипър и Словакия не са докладвали нарушения за рискови категории I и II. Освен това Гърция не е докладвала за нарушения от рискова категория III за целия период и за нарушения от рискова категория II през 2014 и 2013 г.

От проверките, извършени в ЕС през 2012 г., в 42,69 % от случаите, при които са констатирани нарушения, най-тежкото нарушение е класифицирано в рискова категория I. Нарушение от рискова категория I означава такова неспазване на съответните разпоредби за безопасност, което създава висока степен на риск от смърт, тежка телесна повреда или значителна вреда за околната среда. Тези нарушения налагат неотложни и подходящи коригиращи мерки като спиране на превозното средство от движение.

Докладваните случаи, при които най-тежките нарушения са в рискова категория II, представляват 33,48 % от проверките, при които е открито нарушение. Рискова категория III обхваща останалите 23,83 %.

8.7 Видове санкции

Графиките в приложение VIII илюстрират разпределението на санкциите по държави членки.

Преди публикуването на препоръката на Комисията, посочена в точка 5 от настоящия доклад, имаше големи затруднения при събирането на тази информация. След публикуването на препоръката ситуацията се подобри значително и през периода 2012—2014 г. само Франция и Малта не са докладвали никакви статистически данни относно санкциите. Въпреки че през 2012 г. Словакия не е докладвала санкции, тя започна да докладва такива данни през следващите години.

По време на извършените през 2014 г. проверки в ЕС са издадени 5066 предупреждения; в 29 206 случая са наложени глоби; а в 2963 случая са наложени други санкции, включително наказателни и административни санкции. Въпреки че като цяло три четвърти от санкциите в ЕС са глоби, между държавите членки съществуват големи разлики.

През 2014 г. общо е имало около 10,50 % по-малко санкции, отколкото през 2012 г. Докато в периода броят на предупрежденията е намалял с 18,1 %, а броят на глобите с 10 %, другите санкции са се увеличили с 9,8 %.

9. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Директива 95/50/ЕО е транспонирана в националните законодателства на всички държави членки, считано от 1 януари 1997 г. Условието за докладване бяха изменени през 2004 г., като изменените разпоредби за докладване се прилагат от 14 декември 2005 г. Поради систематичните несъответствия при докладването, през 2011 г. Комисията публикува препоръка по този въпрос.

Всички държави членки извършват проверки на превозни средства, превозващи опасни товари, и като цяло докладват за тези проверки доста точно. При все това продължават да съществуват някои несъответствия, като Комисията продължава усилията си, за да гарантира, че изискванията за докладване съгласно Директива 95/50/ЕО, се спазват, и че съответствието постепенно се подобрява всяка година. Може да се заключи, че като цяло Директива 95/50/ЕО се прилага правилно.

Въпреки това, последните доклади ясно показват, че наличните ресурси за тези проверки стават все по-ограничени. В сравнение с референтния период от предишния доклад (2008—2011 г.), броят на докладваните проверки намалява всяка година. Тъй като е в интерес на държавите членки да откриват и предотвратяват всякакви опасности, които могат да възникнат при превоза на тези товари, Комисията иска да насърчи обмена на добри практики и допълнителните инвестиции в тази област.

Броят на нарушенията остава относително стабилен през референтния период: през 2014 г. при една от всеки пет проверки е потвърдено или е заподозряно нарушение при превоза на опасни товари, докато през 2012 г. това е било на всеки 4,5 проверки.

При установяването на нарушения в 42,69 % от случаите те са били от най-тежкия тип. Вследствие на това през 2012 г. от движение са спрени 8875 превозни средства.

В заключение в ЕС се прилагат общи разпоредби за превоза на опасни товари. Тези разпоредби се използват по същия начин и в много държави извън ЕС. Независимо от това почти 32 000 от провежданите годишно около 170 000 пътни проверки водят до заключение, че превозът не отговаря на задължителните изисквания за безопасност.

Въпреки това, големият брой нарушения, докладвани от държавите членки, може също така да се дължи на тяхната политика за целеви проверки, насочени към установяване и санкциониране на превозвачите с най-лоши показатели, с цел осигуряване на максимална ефективност на наличните ограничени ресурси. Това означава, че

представените статистически данни не са напълно представителни за пазара на ЕС за превоза на опасни товари, който на практика е много по-безопасен, отколкото може да изглежда от докладваните данни.

В тази връзка Комисията, съвместно със съответните органи, започна да анализира възможностите за изменение на приложенията към директивата, за да се подобри начинът, по който данните за проверките и санкциите се регистрират и докладват от държавите членки.

«-»