

Брюксел, 26.2.2020 г.  
COM(2020) 69 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 .....                                                                                        | 2 |
| 2.   | Доклади от държавите — членки на ЕС, и Норвегия .....                                                  | 3 |
| 3.   | Изчисляване на данните .....                                                                           | 4 |
| 4.   | Извършени проверки и резултатите от тях .....                                                          | 4 |
| 5.   | Сравняване на данни .....                                                                              | 5 |
| 5.1. | Честота на проверките .....                                                                            | 6 |
| 5.2. | Разбивка на проверките по място на произход .....                                                      | 6 |
| 5.3. | Дял на транспортните единици, които не съответстват на разпоредбите .....                              | 6 |
| 5.4. | Разбивка по място на произход на транспортните единици, които не<br>съответстват на разпоредбите ..... | 6 |
| 5.5. | Честота на спиране от движение на транспортните единици .....                                          | 7 |
| 5.6. | Разбивка по рискови категории .....                                                                    | 7 |
| 5.7. | Видове санкции .....                                                                                   | 7 |
| 6.   | Заклучения .....                                                                                       | 7 |

## 1. ВЪВЕДЕНИЕ

Директива 95/50/ЕО на Съвета относно единните процедури за проверка на автомобилния превоз на опасни товари бе приета на 6 октомври 1995 г. Съгласно тази директива държавите членки трябва да гарантират, че представителна част от пратките с опасни товари, които се превозват с автомобилен транспорт, се подлагат на определени проверки и че условията за безопасност при техния превоз са съобразени със съответната нормативна уредба. С оглед извършването на предвидените по директивата проверки държавите членки ползват списъка в приложение I към нея и се позовават на рисковите категории на евентуалните открити нарушения, както са посочени в приложение II към нея.

Директива 95/50/ЕО изисква всяка държава членка да изпраща на Комисията доклад за прилагането ѝ за всяка календарна година, не по-късно от дванадесет месеца след края на въпросната година<sup>1</sup>. Директивата също така изисква Комисията да изпраща на Европейския парламент и на Съвета поне веднъж на три години доклад за прилагането ѝ от страна на държавите членки<sup>2</sup>.

Докладът на Комисията се базира на годишните доклади, получени от държавите членки. Това е седмият доклад за прилагането на Директива 95/50/ЕО на Съвета в държавите членки и обхваща периода 2015—2017 г. Първият доклад<sup>3</sup> обхващаше периода 1997—1998 г, вторият доклад<sup>4</sup> — периода 1999—2002 г., третият доклад<sup>5</sup> — периода 2003—2005 г., четвъртият доклад<sup>6</sup> — периода 2006—2007 г., петият доклад<sup>7</sup> — периода 2008—2011 г., а шестият доклад<sup>8</sup> — периода 2012—2014 г.

До 30 юни 2009 г. условията за безопасен автомобилен превоз на опасни товари бяха определени в Директива 94/55/ЕО на Съвета<sup>9</sup>, с измененията. Считано от 1 юли 2009 г. тази директива беше отменена и заменена от Директива 2008/68/ЕО<sup>10</sup>, с измененията.

С Директива 2008/68/ЕО беше продължен подходът на Директива 94/55/ЕО за прилагане на технически и административни разпоредби, идентични с разпоредбите, съдържащи се в приложение към *Европейската спогодба за международен превоз на опасни товари по шосе — ADR*<sup>11</sup>, като те стават задължителни за целия национален и международен превоз в рамките на ЕС. Тъй като в ADR не са посочени специфични разпоредби за прилагането ѝ, такива са установени в Директива 95/50/ЕО.

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 изменени<sup>12</sup> и системата за класификация на нарушенията беше изменена така, че считано от 2005 г. да включва три рискови категории.

<sup>1</sup> Член 9, параграф 1 от нея.

<sup>2</sup> Член 9, параграф 2 от нея.

<sup>3</sup> COM(2000) 517 окончателен, 6.9.2000 г.

<sup>4</sup> COM(2005) 430 окончателен, 15.9.2005 г.

<sup>5</sup> COM(2007) 795 окончателен, 13.12.2007 г.

<sup>6</sup> COM(2010) 364 окончателен, 7.7.2010 г.

<sup>7</sup> COM(2013) 815 final, 25.11.2013 г.

<sup>8</sup> COM(2017) 112 final, 6.3.2017 г.

<sup>9</sup> 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 товари, ОВ L 319, 12.12.1994 г., стр. 7.

<sup>10</sup> Директива 2008/68/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 г. относно вътрешния превоз на опасни товари, ОВ L 260, 30.9.2008 г., стр. 13.

<sup>11</sup> 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).

<sup>12</sup> 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 г., стр. 23).

Тези единни проверки се отнасят за всички операции за автомобилен превоз на опасни товари на територията на дадена държава членка или товари, влизащи 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.

## **2. 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 нея. Норвегия представи годишните си доклади и поиска да бъде включена в доклада на Комисията до Европейския парламент и Съвета.

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 2015 г. положението в сравнение с минали периоди 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. Освен това някои от тях бяха непълни или неправилно попълнени, което доведе до пропуски и несъвместими резултати в таблиците, представени в настоящия доклад, като те са отбелязани със знака „# N/A“ („няма данни“). В приложенията към настоящия доклад е предоставено обобщение на приноса на държавите членки.

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 препоръка<sup>13</sup> за подобряване на качеството на тези доклади.

След публикуването на препоръката докладите значително се подобриха, забелязват се 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 категория<sup>14</sup>. В точка 1.4 от приложението към препоръката на Комисията се подчертава, че следва да се докладват само най-тежките нарушения, 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.

---

<sup>13</sup> Препоръка на Комисията от 21.2.2011 г. за докладване на проверките във връзка с автомобилния превоз на опасни товари, C(2011) 909 final.

<sup>14</sup> Определенията на рисковите категории и насоки относно нарушенията от тези категории са представени в приложение II към Директива 95/50/ЕО, както е изменена с Директива 2004/112/ЕО.

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 резултатите от производствата 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. Една държава членка (Франция) обаче все още не е в състояние да докладва такива данни.

### **3. 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 2017 г. 16 държави членки и Норвегия представиха такава оценка. За предишните години — 2015 и 2016 г. — само 14 държави членки и Норвегия представиха оценка на общото количество опасни товари.

Тъй като не всички държави членки са в състояние да предоставят тези данни, с оглед да се позволи обективно сравнение между държавите членки, обемът на превозените опасни товари, посочен в настоящия доклад, е основан на информацията, достъпна в базата данни на Евростат<sup>15</sup>. Тази информация се използва, за да се направи преценка за честотата на проверките, свързани с обема на превозите, въпреки че в директивата не се изисква извършването на минимален брой проверки (било то в абсолютно изражение или като процент).

В Евростат обаче 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. Поради това за обема на превозите на опасни товари в Малта преценката е направена въз основа на данните, предоставени от малтийския компетентен орган.

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

### **4. ИЗВЪРШЕНИ ПРОВЕРКИ И РЕЗУЛТАТИТЕ ОТ ТЯХ**

В приложение I се представят развитието в броя проверки, извършвани от държавите членки, делът на транспортните единици, които не отговарят на разпоредбите, и делът на нарушенията от рискова категория I, т.е. най-сериозната категория нарушения, при която неспазването на съответните разпоредби от ADR води до високо ниво на опасност за смърт, тежки телесни повреди или съществено замърсяване на околната среда, поради което се изисква да бъдат предприети неотложни и необходими корективни мерки като спиране на превозното средство от движение.

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

Количеството на събраните данни позволява извършването както на подробни, така и на обобщени анализи. Измежду основните съображения, произтичащи от тях, могат да се подчертаят следните:

- съществува известен дисбаланс между докладваните данни за броя на проверените транспортни единици и броя на транспортните единици, съответстващи на ADR. Например през 2015 г. Гърция отчете, че са проверени 324 транспортни единици, като само за една транспортна единица е отбелязано, че представлява нарушение от рискова категория I.

---

<sup>15</sup> Таблица „DS-073082“ на Евростат: Годишен автомобилен превоз на опасни товари по вид опасни товари и с разбивка по дейности.

Ситуацията изглежда се подобри през 2016 г., през която бяха извършени 6290 проверки и бяха отчетени 39 несъответствия (т.е. 0,62 % от общия брой проверки), но през последната година от отчетния период — 2017 г., броят на несъответствията, а именно 42, остана изключително нисък в сравнение с общия брой проверки, който се увеличи на 20 870: това води до процент на несъответствие от 0,20 %, което е 8 пъти по-ниско от средното за ЕС. В сравнение с това стойностите за Германия отговарят на 11 548 несъответствия от 45 961 проверки през 2015 г., 11 137 несъответствия от 41 290 проверки през 2016 г. и 10 429 несъответствия от 40 956 проверки през 2017 г.; т.е. процент на несъответствие от около 25 %;

- няколко държави членки (Дания, Естония, Испания, Италия, Кипър, Латвия и Португалия) не отчетоха никакви случаи на спиране от движение през тригодишния период, обхванат от настоящия доклад. Това би могло да се дължи на факта, че в някои държави правоприлагащите органи не разполагат с правомощия за спиране на превозни средства от движение. В други случаи (Гърция, Люксембург и Словакия) това е станало само веднъж през референтния период;
- делът на рисковата категория I липсва за целия отчетен период за Кипър, както и за 2016 и 2017 г. за Литва, въпреки факта, че последната държава докладва случаи на спиране от движение за тези конкретни години.

Показателят за дела на нарушенията от рисковата категория I зависи особено много от правилното докладване. Ако е регистрирано повече от едно нарушение за една транспортна единица, делът на нарушенията от категория I е по-нисък от действителната стойност.

През 2015 г. 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 (например Белгия, Чешката република, Германия, Ирландия, Латвия, Унгария, Нидерландия и Финландия), докато други държави членки са докладвали по-голям общ брой на нарушенията, отколкото е броят на транспортните единици, за които е установено, че не са в съответствие с разпоредбите (например Дания, Хърватия и Словакия). Този дисбаланс се запази и през 2016 и 2017 г. Има случаи, когато правоприлагащите органи са докладвали само че има установени нарушения, но не са предоставили допълнителна информация относно тези нарушения или наложените санкции.

Смесената информация, която се получава относно общия брой нарушения, постоянното отсъствие на нарушения от рисковата категория I в определени държави членки и липсата на съгласуваност между процента на несъответствие на равнище ЕС биха могли да се дължат на липса на подходящо обучение на правоприлагащите органи. Поради това с настоящия доклад Комисията би искала да насърчи допълнителен обмен на информация и най-добри практики между държавите членки в тази област.

## **5. СРАВНЯВАНЕ НА ДАННИ**

Общият брой на извършените проверки в ЕС + Норвегия през обхванатия от настоящия доклад период не е постоянен през годините, а варира от 136 966 през 2015 г. (в сравнение със 150 348 през 2014 г.) до 133 360 през 2016 г. и 144 056 през 2017 г. Може да се отбележи, че през 2015 г. броят проверки се е понижил с 10,68 % в сравнение с 2014 г., а през 2016 г. тенденцията към понижение се е запазила, докато през 2017 г. е отчетено леко увеличение в броя проверки (макар че не са достигнати нивата от 2014 г.).

Националните тенденции варират, като само 6 държави членки (Гърция, Люксембург, Естония, Словения, Ирландия и Швеция) са увеличили с повече от 25 % броя на проверките през обхванатия от настоящия доклад период, докато Белгия, Дания, Хърватия, Италия, България и Обединеното кралство отчетоха най-големите намаления в броя на извършените проверки.

По отношение на абсолютната стойност на броя на проверките в ЕС Германия е с най-голям дял през 2015 г. (33,56 %), следвана от Полша (14,95 %) и Австрия (9,44 %). Същото

подреждане бе отчетено и през 2016 г., като 30,96 % от проверките в ЕС бяха извършени от Германия, 12,03 % от Полша и 8,96 % от Австрия, докато през 2017 г. Германия бе с най-висок дял (28,43 %), следвана от Гърция (14,49 %) и Полша (11,27 %). Следва да се подчертае, че този показател до голяма степен е свързан с големината на държавите членки.

### **5.1. Честота на проверките**

В приложение II е представен преглед на честотата на пътните проверки в държавите членки за 2015—2017 г. Честотата се изчислява като съотношение на броя на проверките на милион тон-километра опасни товари, превозени във всяка държава членка.

През 2015 г. средната стойност в ЕС е 1,70 проверки на един милион тон-километра; през 2016 г. тя е спаднала до 1,65, което предполага годишно намаление от 3 %, докато през 2017 г. отново е нараснала на 1,75. Най-високата честота на проверките през 2015 г. е отчетена в Австрия (13,94 на милион тон-километра), Словакия (9,04) и Унгария (5,69), докато през 2016 г. първите места в подреждането заеха Австрия (11,38), Словакия (8,39) и Гърция (7,88), а като завършек през 2017 г. това бяха Гърция (14,38), Австрия (10,71) и Словакия (7,09). Може да се отбележи, че през 2015 г. броят на проверките в Австрия е бил 8,2 пъти над средното за ЕС и че подобно съотношение бе постигнато от Гърция през 2017 г.

### **5.2. 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; на островите например се извършват по-малко международни транзитни автомобилни превози. По-специално през този отчетен период 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 63 % през 2015 г., 62 % през 2016 г. и 65 % през 2017 г. Делът на проверените единици с произход от други държави от ЕС е бил 32 % през 2015 и 2016 г. и се е понижил на 29 % през 2017 г., докато делът на проверките на транспортни единици, регистрирани извън ЕС, е останал стабилен, като е вариал между 5 % и 6 % в зависимост от отчетната година.

### **5.3. 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 от общия брой на проверките е останал постоянен през 2015 и 2016 г. — 20 %, и е намалял на 17 % през 2017 г. Някои държави членки (България, Гърция, Румъния и Словакия) са докладвали по-малко от 5 % несъответствия всяка година, докато други са посочили 0 % нарушения за една година (Словакия) или две години (Италия), а Кипър е отчетел 0 % нарушения за целия период.

### **5.4. 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, според мястото на произход на транспортната единица.

Както беше отбелязано в точка 5.2 по-горе, географските характеристики на държавата членка оказват значително влияние и върху този показател (например остров или периферна държава членка може да отчете значителни вариации в движението от трети държави).

## **5.5. 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. Спирането от движение се дължи на извършването на нарушение от рискова категория I и означава, че превозното средство се спира до привеждането му в съответствие с ADR или до прехвърлянето на товара на друго превозно средство, което спазва разпоредбите на ADR. През отчетния период не бе отбелязано почти никакво изменение по отношение на честотата на спиране от движение на транспортните единици: делът на спрените от движение превозни средства през 2015 г. е бил 28 % и се е понижил до 27 % през 2016 и 2017 г.

Например най-високата честота на спиране от движение на моторни превозни средства през 2015 г. е отчетена в Норвегия (67 %), Нидерландия (54 %), Грмания (46 %) и Литва (36 %). Дания, Естония, Испания, Италия, Кипър, Латвия и Португалия не са отчетели никакви случаи на спиране от движение през 2015 и 2017 г., докато Словакия започна да отчита спирането от движение през 2016 г.

## **5.6. 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.

Повечето държави членки са докладвали най-малко една категория на нарушения на проверена транспортна единица. Кипър обаче не докладва за никакви нарушения от която и да е рискова категория за целия отчетен период 2015—2017 г., докато Литва не докладва за никакви нарушения от която и да е рискова категория през 2016 и 2017 г.

От проверките, извършени в ЕС през 2015 г., 40 % от констатираните нарушения са класифицирани в рискова категория I (високо ниво на опасност за смърт, тежки телесни повреди или съществено замърсяване на околната среда, което изисква предприемането на неотложни и необходими мерки като спиране от движение на превозното средство), 37 % са класифицирани в рискова категория II (нарушения, които създават опасност от телесна повреда или замърсяване на околната среда, при което обаче необходимите корективни мерки могат да се предприемат или на мястото на проверката, или най-късно след приключването на съответния транспортен курс), а оставащите 23 % са класифицирани в рискова категория III (нарушения, които водят до ниско ниво на опасност от телесна повреда или замърсяване на околната среда и не е необходимо да се предприемат съответните корективни мерки на пътя).

## **5.7. Видове санкции**

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

Преди публикуването на препоръката на Комисията, посочена в точка 2 от настоящия доклад, имаше големи затруднения при събирането на тази информация. След публикуването на препоръката ситуацията се подобри значително и в периода 2015—2017 г. само Франция не докладва никакви статистически данни относно наложени санкции.

Например по време на извършените през 2015 г. проверки в ЕС са издадени 3216 предупреждения; в 14 446 случая са наложени глоби, а в 2777 случая са наложени други санкции, включително са образувани наказателни и административни производства. С други думи, на равнище ЕС като проценти констатираните нарушения са довели до глоби в 71 % от случаите, до предупреждения в 17 % от случаите и до други санкции в 13 % от случаите (въпреки че са налице големи вариации между държавите членки).

## **6. ЗАКЛЮЧЕНИЯ**

Директива 95/50/ЕО бе транспонирана в националните законодателства на всички държави членки, считано от 1 януари 1997 г. Подробностите в разпоредбите за докладване бяха изменени през 2004 г. и започнаха да се прилагат от 14 декември 2005 г. Поради някои



систематични несъответствия при докладването през 2011 г. Комисията публикува препоръка по този въпрос.

Най-новите доклади ясно показват умерено намаляване в броя на проверките от 2014 г. насам. Щом данните бъдат сравнени с референтния период на предишния доклад (2012—2014 г.), може да се види, че броят на отчетените проверки през 2015 г. е намалял до общо 136 966 за целия ЕС. През 2016 г. е отчетено допълнително намаляване на общия брой за ЕС на 133 360, докато през 2017 г. се наблюдава леко възстановяване — 144 056. Това възстановяване обаче продължава да е далеч от стойностите за 2014 г., когато са извършени 150 348 проверки, и е драстично по-малко в сравнение с 2006 г., когато са извършени 244 710 проверки, или 2007 г., когато проверките са 285 466<sup>16</sup> (т.е. първите референтни години, за които са налични данни за ЕС-27).

Броят на нарушенията остана относително стабилен през референтния период на настоящия доклад: през 2015 г. при една от всеки 5 проверки е потвърдено или е заподозряно нарушение при превоза на опасни товари, докато през 2017 г. това е било на всеки 5,8 проверки. Като стойности това отговаря на 79 103 от общо 417 343 извършени пътни проверки в ЕС + Норвегия през трите години, обхванати от настоящия доклад.

При установяването на нарушения в 40 % от случаите те са били от най-тежкия тип. В резултат на това през 2015 г. са спрени от движение 7442 превозни средства, през 2016 г. — 7282, а през 2017 г. — 6706.

Следва да се отбележи, че 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 може да 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 обобщение, както се изисква съгласно Директива 95/50/ЕО, всички държави членки извършват проверки на превозни средства, извършващи автомобилни превози на опасни товари, и като цяло докладват за тези проверки доста точно. При все това продължават да съществуват някои несъответствия, като Комисията продължава да полага усилия да гарантира, че изискванията за докладване съгласно Директива 95/50/ЕО се спазват и че всяка година съответствието постепенно се подобрява.

С оглед на докладваните данни и техния анализ, представен в този доклад, може да се отчете обща тенденция към намаляване на броя на годишните проверки, извършвани от държавите членки, както и наличие на постоянен проблем в начина, по който се извършва докладването.

Тъй като е в интерес на държавите членки да откриват и предотвратяват всякакви опасности, които могат да възникнат при превоза на тези товари, Комисията би искала да насърчи осъществяването на повече инвестиции в тази област, по-специално за подобряване на обучението на правоприлагащите органи, както и обмена на експертен опит и най-добри практики.

---

<sup>16</sup>

COM(2010) 364 окончателен, стр. 10.