



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 15.9.2005  
KOM(2005) 430 v konečném znění

**ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ**

**O UPLATŇOVÁNÍ SMĚRNICE RADY 95/50/ES O JEDNOTNÝCH POSTUPECH  
KONTROLY PŘI SILNIČNÍ PŘEPRAVĚ NEBEZPEČNÝCH VĚCÍ ČLENSKÝMI  
STÁTY**

## OBSAH

1	ÚVOD .....	4
2.	SOUVISLOSTI .....	4
3.	SMĚRNICE 95/50/ES.....	5
4.	ZPRÁVY ČLENSKÝCH STÁTŮ .....	5
5.	VÝPOČET ÚDAJŮ .....	6
6.	ÚROVEŇ KONTROL V ČLENSKÝCH STÁTECH .....	6
7.	PODÍL PŘEPRAVY, KTERÁ JE V ROZPORU S PRÁVNÍMI PŘEDPISY .....	7
8.	TYPY PROTIPRÁVNÍHO JEDNÁNÍ .....	7
9.	TYPY SANKCÍ .....	9
10.	ZÁVĚRY .....	9
	<i>PŘÍLOHA I ČASOVÁ ŘADA (1997–2002) POČTU KONTROL, PROTIPRÁVNÍCH JEDNÁNÍ A SANKCÍ ZAZNAMENANÝCH V JEDNOTLIVÝCH ČLENSKÝCH STÁTECH...</i>	11
	<i>PŘÍLOHA II SOUHRN KONTROL, PROTIPRÁVNÍCH JEDNÁNÍ A SANKCÍ V EVROSPKÉ UNII (1999–2002) .....</i>	13
	<i>PŘÍLOHA III POČET KONTROL VE SROVNÁNÍ S POČTEM JÍZD USKUTEČNĚNÝCH VOZIDLY PŘEPRAVUJÍCÍMI NEBEZPEČNÉ VĚCI (%) .....</i>	14
	<i>PŘÍLOHA IV POČET KONTROL A PODÍL KONTROLOVANÝCH ZAHRANIČNÍCH VOZIDEL (1999–2002).....</i>	16
	<i>PŘÍLOHA V POČET PROTIPRÁVNÍCH JEDNÁNÍ / POČET KONTROL .....</i>	17
	<i>PŘÍLOHA VI ODÍL JEDNOTLIVÝCH TYPŮ PROTIPRÁVNÍHO JEDNÁNÍ (%) .....</i>	19
	<i>PŘÍLOHA VII PODÍL JEDNOTLIVÝCH TYPŮ SANKCÍ (%) .....</i>	20

## 1 ÚVOD

Směrnice Rady 95/50/ES o jednotných postupech kontroly při silniční přepravě nebezpečných věcí byla přijata 6. října 1995<sup>1</sup> a členské státy měly povinnost zajistit účinnost právních a správních předpisů nezbytných pro dosažení souladu s touto směrnicí do 1. ledna 1997.

Směrnice 95/50/ES stanoví, že každý členský stát musí za každý kalendářní rok nejpozději do dvanácti měsíců po skončení tohoto roku zaslat Komisi zprávu o uplatňování uvedené směrnice<sup>2</sup>. Směrnice rovněž stanoví, že Komise musí každý třetí rok předložit Evropskému parlamentu a Radě zprávu o uplatňování této směrnice členskými státy<sup>3</sup>.

Zpráva Komise je založena na výročních zprávách obdržенých od členských států. Toto je druhá zpráva o uplatňování směrnice Rady 95/50/ES v členských státech a zahrnuje období 1999–2002. První zpráva<sup>4</sup> zahrnovala období 1997–1998.

Komise sdílí názor, že tato zpráva, jež analyzuje dvě dvouletá období, umožňuje smysluplnou analýzu a odůvodňuje čas věnovaný jejímu vytvoření, jelikož první zpráva zahrnovala pouze první dva roky uplatňování uvedené směrnice. Jelikož se navíc statistická klasifikace (přílohy směrnice) od roku 2005 mění<sup>5</sup>, bude třetí zpráva zahrnovat poslední dva roky současného typu příloh uvedené směrnice.

## 2. SOUVISLOSTI

Směrnice Rady 94/55/ES ze dne 21. listopadu 1994 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se silniční přepravy nebezpečných věcí<sup>6</sup>, ve znění pozdějších předpisů<sup>7</sup>, zavedla harmonizovaná pravidla pro přepravu nebezpečných věcí mezi členskými státy i jejich vnitrostátní přepravu v rámci jednotlivých členských států.

Technické přílohy směrnice 94/55/ES se obsahově shodují s technickými přílohami Mezinárodní dohody o silniční přepravě nebezpečných věcí (AGRD)<sup>8</sup>. Proto směrnice 94/55/ES převádí do právních předpisů Společenství technická ustanovení dohody AGRD, která stanoví jednotná pravidla pro bezpečnou mezinárodní silniční přepravu nebezpečných věcí. Přidanou hodnotou této směrnice je, že mimo jiné rozšiřuje tato pravidla tak, aby zahrnovala vnitrostátní přepravu v zájmu harmonizace podmínek, za nichž jsou přepravovány nebezpečné věci, v celém Společenství a aby tím zároveň zlepšovala bezpečnost silniční dopravy na vnitrostátní úrovni.

---

<sup>1</sup> Úř. věst. L 249, 17.10.1995, s. 35, naposledy pozměněno směrnicí Komise 2004/112/ES ze dne 13. prosince 2004, kterou se přizpůsobuje technickému pokroku směrnice Rady 95/50/ES (Úř. věst. L 367, 14.12.2004, s. 23).

<sup>2</sup> Ustanovení čl. 9 odst. 1 uvedené směrnice.

<sup>3</sup> Ustanovení čl. 9 odst. 2 uvedené směrnice.

<sup>4</sup> KOM(2000) 517 v konečném znění, 6.9.2000.

<sup>5</sup> Směrnice Komise 2004/112/ES ze dne 13. prosince 2004, kterou se přizpůsobuje technickému pokroku směrnice Rady 95/50/ES (Úř. věst. L 367, 14.12.2004, s. 23).

<sup>6</sup> Úř. věst. L 319, 12.12.1994, s. 7, přílohy A a B zveřejněné v Úř. věst. L 275, 28.10.1996.

<sup>7</sup> Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Komise 2004/111/ES ze dne 9. prosince 2004, kterou se přizpůsobuje technickému pokroku směrnice Rady 94/55/ES (Úř. věst. L 365, 10.12.2004, s. 25).

<sup>8</sup> Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí uzavřená v Ženevě dne 30. září 1957, ve znění pozdějších změn, přičemž nejnovější verze je z roku 2005.

V příloze A směrnice 94/55/ES je uveden seznam nebezpečných věcí, které lze přepravovat po silnici, a pravidla pro obaly, označení a popisování věcí v přepravních dokladech. V příloze B jsou stanovena pravidla pro vozidla a přepravu.

### 3. SMĚRNICE 95/50/ES

V souvislosti ve směrnici 94/55/ES a v zájmu dalšího zlepšování úrovně bezpečnosti přepravy nebezpečných věcí a zajištění dostatečné úrovně kontrol prováděných harmonizovaným způsobem Rada dne 6. října 1995 přijala směrnici 95/50/ES o jednotných postupech kontroly při silniční přepravě nebezpečných věcí. Uvedená směrnice obsahuje harmonizovaný kontrolní seznam, který používají členské státy, jakož i harmonizovaný seznam kódů protiprávního jednání. Na základě toho lze provádět spolehlivé srovnání úrovně prosazování předpisů v příslušných členských státech.

Tyto jednotné kontroly souvisejí s veškerými činnostmi silniční přepravy týkajícími se nebezpečných věcí na území členského státu nebo vstupujícími na jeho území ze třetích zemí, bez ohledu na to, ve které zemi je vozidlo registrováno. Cílem směrnice je zajistit, aby byl náhodně kontrolován reprezentativní podíl zásilek nebezpečných věcí, a současně pokrýt výraznou část silniční sítě.

Jako preventivní opatření nebo po zaznamenání protiprávních jednání na silnici, která ohrožují bezpečnost, lze také provádět kontroly v provozovnách podniků.

### 4. ZPRÁVY ČLENSKÝCH STÁTŮ

Ne všechny členské státy zaslaly zprávy za všechny roky v období 1999–2002 a některé členské státy žádné zprávy nezaslaly.

Členské státy, které předložily zprávy za všechny roky v období 1999–2002	Belgie, Dánsko, Německo, Španělsko, Itálie, Nizozemsko, Rakousko, Finsko, Švédsko, Spojené království
Členské státy, které předložily zprávy za část období 1999–2002	Irsko (2002 <sup>9</sup> ), Portugalsko (2000, 2001, 2002)
Členské státy, které nepředložily zprávy za období 1999–2002	Řecko, Francie, Lucembursko <sup>10</sup>

Členské státy byly vyzvány, aby při sestavování těchto zpráv používaly harmonizované kódy protiprávního jednání uvedené v příloze II směrnice a předložily zprávu v souladu s přílohou III směrnice. Ne všechny členské státy postupovaly podle tohoto vzoru. Některé členské státy používaly kódy z kontrolního seznamu (příloha I směrnice), některé měly svůj vlastní systém seskupování protiprávních jednání, jak tomu bylo i v případě předchozí zprávy. Proto musely být tyto údaje jako u předchozí zprávy převedeny do harmonizovaných kódů. Pro protiprávní

<sup>9</sup> Irsko uplatňovalo směrnici až od roku 2001.

<sup>10</sup> Lucembursko zaslalo pouze souhrnné údaje o celkovém počtu kontrol a zaznamenaných protiprávních jednání.

jednání, která neodpovídají žádnému ze 13 kódů, se používal kód 14 označující „jiná protiprávní jednání“.

Souhrn zpráv je uveden v přílohách I a II této zprávy. Příloha I obsahuje časovou řadu počtu kontrol, protiprávního jednání a sankcí zaznamenaných v jednotlivých členských státech od roku 1997 do roku 2002. Příloha II obsahuje informace o počtu kontrolovaných vozidel a počtu typů protiprávního jednání, jakož i o počtu typů sankcí, vše v zeměpisném rozdělení (tj. zda bylo kontrolované vozidlo zaregistrováno v členském státě, který provedl kontrolu, v jiném členském státě nebo ve třetí zemi). V rámci typů sankcí byly případy, kdy nebylo povoleno, aby vozidlo do úplného odstranění protiprávního jednání pokračovalo v jízdě, klasifikovány jako varování.

## 5. VÝPOČET ÚDAJŮ

Bylo požadováno, aby členské státy ve své zprávě předložily svůj odhad množství dopravovaných nebezpečných věcí v tunách a tunokilometrech. Ve skutečnosti tuto informaci neposkytl téměř žádný členský stát, a proto byl jako konstantní průměrná hodnota pro odhad přepravených nebezpečných věcí použit 6% podíl všech přepravovaných věcí<sup>11</sup>. Dále byly ve výpočtech použity průměrná délka jízdy 110 kilometrů a průměrná hmotnost nákladu nebezpečných věcí 10 tun.

Na základě těchto údajů byl vypočten počet jízd uskutečněných vozidly přepravujícími nebezpečné věci. Tento údaj byl uveden do vzájemného vztahu s počtem kontrol v zemi, aby byly získány informace o frekvenci kontrol jako procentu počtu kontrol z počtu jízd (příloha III).

## 6. ÚROVEŇ KONTROL V ČLENSKÝCH STÁTECH

Jedním z cílů této směrnice je dále zlepšit úroveň bezpečnosti zajištěním dostatečné úrovně prováděných kontrol. V zájmu odhadu úrovně kontrol a posouzení příslušného vývoje je v grafu porovnávána frekvence silničních kontrol v členských státech v období 1999–2002, přičemž frekvence je vypočítána za období 1997–1998 (příloha III).

Na základě tohoto grafu lze dospět k těmto závěrům:

1) Frekvence kontrol v celé Evropské unii poklesla z 0,27 % (1997–1998) na 0,23 % (1999–2002).

2) V Německu, Španělsku, Lucembursku, Rakousku a Švédsku frekvence kontrol v období 1999–2002 přesahuje 0,20 %, v Belgii, Nizozemsku, ve Finsku představuje přibližně 0,10 %, ve Spojeném království představuje 0,05 %; v jiných zemích je to 0,02 % nebo dokonce méně. Je však nutno poznamenat, že významný podíl kapacit k prosazování práva ve Spojeném království a v Nizozemsku se využívá k provádění kontrol v provozovnách, a tyto kontroly se také provádějí podle článku 6 směrnice 95/50/ES.

<sup>11</sup> Údaje o všech přepravovaných věcech pochází ze statistické příručky „2004 EU Energy and Transport in Figures“ (Energie a přeprava v EU v roce 2004 v číslech), kterou vydal Eurostat. Údaje o Švédsku a Spojeném království, které jsou k dispozici pouze pro vnitrostátní hospodářské subjekty, byly uspořádány tak, aby byly brány v úvahu všichni přepravci, za předpokladu, že vnitrostátní přepravci přepravili 70 % celkového množství věcí v tunokilometrech.

3) V zemích, ve kterých je úroveň kontrol nejvyšší, je zhruba dvacetkrát vyšší než v zemích, kde je úroveň nejnižší.

Je nutno poznamenat, že se při výpočtu údajů předpokládalo, že ve členském státě, který zprávu nepředložil, byl roční počet kontrol roven nule. Avšak i v případě, že údaje o jízdách v chybějících zprávách v úvahu brány nejsou, se situace podstatně nezmění, hlavně proto, že chybějící zprávy představují stejné množství jízd (přibližně 20 %) jak v období 1997-1998, tak i v období 1999-2002.

V zájmu posouzení poměru kontrol mezi domácími a zahraničními hospodářskými subjekty jsou v příloze IV uvedeny kontroly prováděné jednotlivými členskými státy a podíl kontrolovaných zahraničních vozidel. Tento podíl se opravdu výrazně liší. Jelikož je však největší podíl zahraničních vozidel kontrolován v tranzitních zemích, podíly se zdají být vzhledem k zeměpisným polohám stále přiměřené. Lze tedy dospět k závěru, že nic nenaznačuje tomu, že by kontroly v tomto ohledu nebyly vyvážené.

## **7. PODÍL PŘEPRAVY, KTERÁ JE V ROZPORU S PRÁVNÍMI PŘEDPISY**

Podíl přepravy, která je v rozporu s právními předpisy, byl vypočten uvedením všech protiprávních jednání (ať už jde o vozidlo, řidiče, doklady nebo přepravované věci) do souvislosti s kontrolovaným vozidlem, přičemž se předpokládá, že u vozidla bylo zjištěno jen jedno protiprávní jednání. Jelikož mohlo být u jednotlivých vozidel zjištěno více než jedno protiprávní jednání, může být výsledný údaj nepřírodně vysoký. Informace o podílech protiprávních jednání v období 1999–2002 společně s informacemi za období 1997–1998 byly začleněny do grafu v příloze V.

Na základě tohoto grafu lze dospět k těmto závěrům:

1) poměr počtu protiprávních jednání k počtu kontrol v celé Evropské unii se zvýšil z 0,22 (1997–1998) na 0,26 (1999–2002);

2) v závislosti na zemi se poměr počtu protiprávních jednání k počtu kontrol v období 1999–2002 pohyboval od 0,10 do hodnoty přesahující 1,00;

3) v Belgii, Irsku, Nizozemsku, Rakousku, Portugalsku, Finsku a Švédsku je poměr počtu protiprávního jednání k počtu kontrol v období 1999–2002 výrazně vyšší než průměr EU (0,26), zatímco v jiných zemích je přibližně 0,10 – 0,20.

Údaje jasně prokazují, že silniční kontroly jsou nezbytné a že jsou důležitým nástrojem ke zlepšení bezpečnosti při přepravě nebezpečných věcí.

Při porovnání frekvence (podílu) kontrol (příloha III) s podílem protiprávních jednání (příloha V) nebyl zjištěn žádný vzájemný vztah.

## **8. TYPY PROTIPRÁVNÍHO JEDNÁNÍ**

Typy protiprávního jednání jsou rozděleny do kategorií pomocí 13 harmonizovaných kódů v příloze II směrnice. Kromě toho se další kód 14 (jiné/neznámé) používá pro protiprávní jednání, které neodpovídá žádné ze 13 určených kategorií. V důsledku toho těchto 14 používaných kódů odpovídá kódům v předchozí zprávě:

1. zboží není povoleno k přepravě,
2. chybí prohlášení odesílatele o shodě zboží a jeho obalu s dopravními předpisy,
3. vozidla vykazují při kontrole prosakování nebezpečných látek způsobené tím, že nádrže nebo obaly nejsou jako celek nepropustné,
4. vozidla nemají osvědčení o schválení typu nebo jejich osvědčení neodpovídá předpisům,
5. vozidla nemají oranžové výstražné panely nebo jejich oranžové výstražné panely neodpovídají předpisům,
6. ve vozidle chybí bezpečnostní pokyny nebo jsou v něm nevhodné bezpečnostní pokyny,
7. vozidlo nebo obal jsou nevhodné,
8. řidič nemá osvědčení o předepsaném výcviku pro silniční přepravu nebezpečných věcí,
9. ve vozidle chybí hasicí přístroj,
10. vozidla nebo obaly nemají předepsané štítky o nebezpečnosti,
11. vozidla nemají přepravní nebo průvodní doklady nebo seznam přepravovaných nebezpečných věcí neodpovídá předpisům,
12. jde o vozidla nezahrnutá do dvoustranné nebo mnohostranné dohody nebo vozidla, která dohodě neodpovídají,
13. cisterna je přeplněna,
14. jiná protiprávní jednání.

Údaje o protiprávním jednání za období 1999–2002 jsou uvedeny v příloze II a v grafu v příloze VI, ve kterém jsou pro účely srovnání rovněž uvedeny údaje za období 1997–1998.

Pokud jde o čísla, nejvýznamnějšími protiprávními jednáními (více než 5 % z celkového počtu) v období 1999–2002 jsou následující jednání:

5. vozidla nemají oranžové výstražné panely nebo jejich oranžové výstražné panely neodpovídají předpisům (11 %),
11. vozidla nemají přepravní nebo průvodní doklady nebo seznam přepravovaných nebezpečných věcí neodpovídá předpisům (13 %),
14. jiná protiprávní jednání (58 %).

Na základě těchto výsledků lze učinit závěr, že i přes větší množství důkazů než v minulé zprávě nejsou všechny kódy protiprávního jednání v příloze II směrnice vhodné; naopak, největší podíl protiprávních jednání je klasifikován jako „jiná protiprávní jednání“ a také se zvýšil z 44 % (1997–1998) na 58 % (1999–2002). To je částečně způsobeno tím, že mnoho bodů, které jsou uvedeny v kontrolním seznamu v příloze I směrnice a které používají orgány pro prosazování práv, není v kódech protiprávního jednání zohledněno. Příkladem je, že při kontrole vybavení vozidla a vybavení řidiče zahrnuje harmonizovaný kód pouze chybějící hasicí přístroj; všechny ostatní nedostatky jsou klasifikovány jako „jiná protiprávní jednání“. Zdá se, že k některým protiprávním jednáním označeným kódem, např. k přeplnění cisterny, vůbec nedochází. Na základě toho byly zváženy změny příloh I a II směrnice.

## 9. TYPY SANKCÍ

Členské státy používají čtyři různé typy sankcí: varování, pokutu, trestní stíhání a odnětí svobody.

Nejběžnější sankce ukládají přímo správní orgány. Mezi tyto sankce patří ústní nebo písemné varování, které může být doplněno zákazem pokračování v jízdě, dokud nebude protiprávní jednání napraveno, a pokuta.

Trestní stíhání může vést ke zproštění viny, pokutě a v některých případech též k odnětí svobody.

Pokuty jsou nejčastěji používanými sankcemi a představují 69 % uložených sankcí. Druhými v pořadí jsou varování, s požadovaným nápravným opatřením, nebo bez něj (30 %). Trestní stíhání bylo hlášeno pro 1 % případů, zatímco k odnětí svobody vůbec nedošlo. Tyto podíly za období 1999–2002 jsou uvedeny v tabulce v příloze II a v grafu v příloze VII.

V příloze VII jsou také uvedeny údaje za období 1997–1998. Ve srovnání s tímto obdobím se v letech 1999–2002 zvýšil počet varování o 5 %, počet pokut se snížil o 1 % a počet trestních stíhání se snížil o 3 %.

Ze statistik sankcí vyplývá, že případy protiprávního jednání většinou nejsou považovány za příliš závažné, jelikož k trestnímu stíhání dochází jen zřídka; na druhé straně přibližně dvě třetiny jsou považovány za dostatečně závažné pro udělení pokuty.

## 10. ZÁVĚRY

Přestože většina členských států prováděla v období 1999–2002 silniční kontroly při přepravě nebezpečných věcí, frekvence těchto kontrol v jednotlivých členských státech se výrazně liší. Některé členské státy neprováděly žádné kontroly nebo alespoň nezaslaly Komisi zprávy o kontrolách. Celková frekvence kontrol v Evropské unii se snížila.

Odůvodnění pro kontroly lze jasně spatřovat v podílu vozidel, u nichž bylo při kontrolách zjištěno jednání, které bylo v rozporu s právními předpisy: poměr počtu protiprávních jednání k celkovému počtu kontrol v Evropské unii se zvýšil z 0,22 (1997–1998) na 0,26 (1999–2002). Z toho jasně vyplývá, že frekvence kontrol v některých zemích by měla být vyšší, i když nebyla zjištěna vzájemná souvislost mezi frekvencí kontrol a počtem protiprávních jednání.



Většinu nejběžnějších protiprávních jednání představují chybějící doklady o nákladu nebezpečných věcí a chybějící oranžové výstražné panely, které označují, že vozidlo přepravuje nebezpečné věci. Na druhou stranu k některým kategoriím protiprávního jednání téměř nedochází. Většina protiprávních jednání byla klasifikována jako „jiné“, což je způsobeno neslučitelností kontrolního seznamu, který používají správní orgány, s harmonizovanými kódy. Již jen tato skutečnost odůvodňuje úpravy obou seznamů od roku 2005 a změny příloh I a II směrnice 95/50/ES<sup>12</sup>.

Nejběžnější sankcí byla pokuta, dále následovalo varování, které bylo někdy doplněno zákazem pokračování v jízdě, dokud nebude protiprávní jednání napraveno.

Na základě této zprávy Komise zdůrazňuje, že silniční kontroly jsou účinným nástrojem pro odhalování problémů souvisejících s bezpečností přepravy nebezpečných věcí a nepřímo pro její zlepšení. Kontroly prováděné některými členskými státy v provozovnách jsou však samozřejmě stejně účinným způsobem prosazování práva, ačkoliv to z příloh této zprávy není zřejmé. Závěrem by Komise ráda členské státy upozornila na to, že by se ve zprávách měly používat harmonizované kódy protiprávního jednání a že by své zprávy měly Komisi zasílat všechny členské státy.

---

<sup>12</sup>

Směrnice Komise 2004/112/ES ze dne 13. prosince 2004, kterou se přizpůsobuje technickému pokroku směrnice Rady 95/50/ES (Úř. věst. L 367, 14.12.2004, s. 23).

## PŘÍLOHA I

### *ČASOVÁ ŘADA (1997–2002) POČTU KONTROL, PROTIPRÁVNÍCH JEDNÁNÍ A SANKCÍ ZAZNAMENANÝCH V JEDNOTLIVÝCH ČLENSKÝCH STÁTECH*

ZEMĚ		1997	1998	1999	2000	2001	2002	'97-'98	'99-'00	'01-'02
BE	Kontroly	1163	1624	2544	2414	2762	2594	2787	4958	5356
	Protiprávní jednání	1331	1548	2243	2450	2582	2338	2879	4693	4920
	Sankce	0	0	0	0	0	0	0	0	0
DK	Kontroly	275	251	274	242	94	203	526	516	297
	Protiprávní jednání	80	70	67	28	47	25	150	95	72
	Sankce	66	73	67	28	40	25	139	95	65
DE	Kontroly	126533	129758	131161	115786	98005	93247	256291	246947	191252
	Protiprávní jednání	21849	24020	24351	21467	18279	19929	45869	45818	38208
	Sankce	19408	17701	19014	14144	14773	14903	37109	33158	29676
EL	Kontroly	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Protiprávní jednání	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Sankce	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ES	Kontroly	23900	28037	32849	38759	40013	34423	51937	71608	74436
	Protiprávní jednání	3205	2975	4342	5569	6319	5087	6180	9911	11406
	Sankce	0	0	0	0	0	0	0	0	0
FR	Kontroly	19561	0	0	0	0	0	19561	0	0
	Protiprávní jednání	1919	0	0	0	0	0	1919	0	0
	Sankce	0	0	0	0	0	0	0	0	0
IE	Kontroly	0	0	0	0	0	435	0	0	435
	Protiprávní jednání	0	0	0	0	0	269	0	0	269
	Sankce	0	0	0	0	0	203	0	0	203
IT	Kontroly	0	1797	2389	2459	2514	2528	1797	4848	5042
	Protiprávní jednání	0	440	333	347	296	247	440	680	543
	Sankce	0	440	333	347	296	247	440	680	543
LU	Kontroly	203	286	203	451	454	228	489	654	682
	Protiprávní jednání	52	52	4	44	37	18	104	48	55
	Sankce	12	4	0	0	0	0	16	0	0
NL	Kontroly	3521	2266	2416	3145	1429	4510	5787	5561	5939
	Protiprávní jednání	1586	656	1275	4889	2149	3287	2242	6164	5436
	Sankce	1419	481	931	1158	711	1209	1900	2089	1920
AT	Kontroly	5698	6062	6720	7666	5940	6671	11760	14386	12611
	Protiprávní jednání	3834	6043	11913	10542	6923	8271	9877	22455	15194
	Sankce	2317	3094	5630	7514	3825	2647	5411	13144	6472
PT	Kontroly	0	0	0	135	150	78	0	135	228
	Protiprávní jednání	0	0	0	43	116	60	0	43	176
	Sankce	0	0	0	0	0	0	0	0	0

<b>FI</b>	<b>Kontroly</b>	1602	1723	1437	1849	1690	1739	3325	3286	3429
	<b>Protiprávní jednání</b>	573	1109	745	763	637	666	1682	1508	1303
	<b>Sankce</b>	776	1338	623	761	615	496	2114	1384	1111
<b>SE</b>	<b>Kontroly</b>	8125	7839	6669	7263	6283	5995	15964	13932	12278
	<b>Protiprávní jednání</b>	4509	4041	3096	2929	3447	3087	8550	6025	6534
	<b>Sankce</b>	2140	2152	1758	1833	1435	1186	4292	3591	2621
<b>UK</b>	<b>Kontroly</b>	6011	9016	7928	7087	6616	4985	15027	15015	11601
	<b>Protiprávní jednání</b>	1817	1308	1041	660	972	806	3125	1701	1778
	<b>Sankce</b>	237	131	93	11	261	234	368	104	495

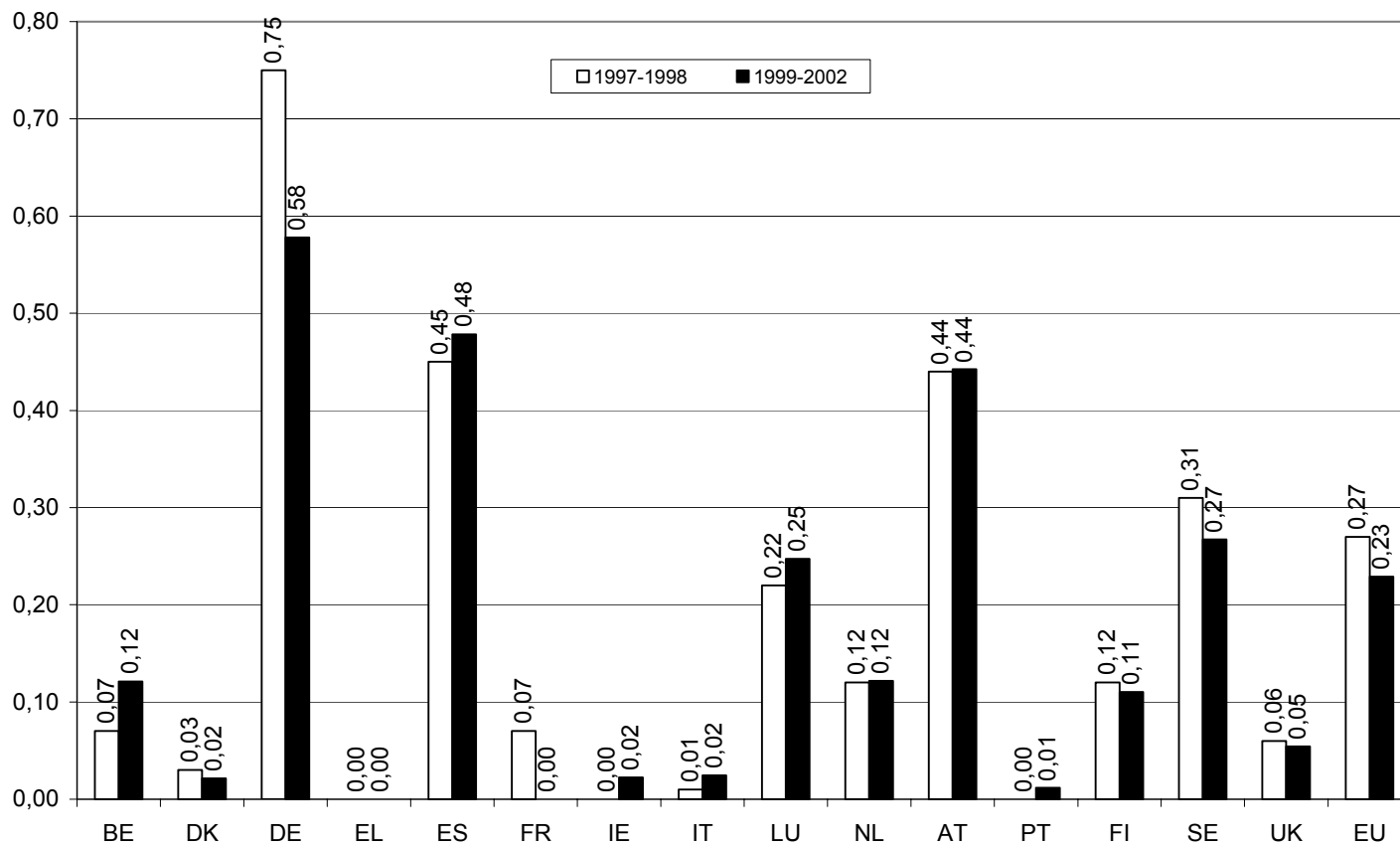
## **PŘÍLOHA II**

*SOUHRN KONTROL, PROTIPRÁVNÍCH JEDNÁNÍ A SANKCÍ V EVROPSKÉ UNII (1999–2002)*

<b>CELÁ EU, 1999–2002</b>	<b>Země kontroly</b>	<b>Jiná země EU</b>	<b>Mimo EU</b>	<b>Neznámá</b>	<b>Celkem</b>	<b>%</b>
<b>POČET KONTROLOVANÝCH VOZIDEL</b>	<b>509973</b>	<b>122696</b>	<b>68081</b>	<b>4682</b>	<b>705432</b>	<b>100,00</b>
<b>POČET PROTIPRÁVNÍCH JEDNÁNÍ</b>	<b>90545</b>	<b>27797</b>	<b>24115</b>	<b>42578</b>	<b>185035</b>	<b>100,00</b>
1. Zboží není povoleno k přepravě	284	23	25	455	787	0,43
2. Chybí prohlášení odesílatele	1086	181	161	495	1923	1,04
3. Prosakování	104	33	40	458	635	0,34
4. Chybí osvědčení o schválení typu	606	77	101	1399	2183	1,18
5. Chybí oranžové výstražné panely	10887	3301	2346	4123	20657	11,16
6. Chybí bezpečnostní pokyny	1679	513	719	2591	5502	2,97
7. Nevhodné vozidlo nebo obal	986	143	196	1493	2818	1,52
8. Řidič nemá osvědčení o výcviku	2193	509	545	1254	4501	2,43
9. Chybí hasicí přístroj	1722	480	751	4210	7163	3,87
10. Chybí štítky o nebezpečnosti	3280	751	389	2163	6583	3,56
11. Chybí přepravní doklady	13268	3570	2828	5034	24700	13,35
12. Na vozidlo se nevztahuje dohoda	96	4	5	284	389	0,21
13. Přeplněná cisterna	221	9	27	17	274	0,15
14. Jiné	54133	18203	15982	18602	106920	57,78
<b>POČET SANKCÍ</b>	<b>57660</b>	<b>17581</b>	<b>16053</b>	<b>6057</b>	<b>97351</b>	<b>100,00</b>
Varování	13102	5672	5154	5422	29350	30,15
Pokuta	43671	11853	10850	595	66969	68,79
Trestní stíhání	887	56	49	40	1032	1,06
Odnětí svobody	0	0	0	0	0	0,00
Neznámá	0	0	0	0	0	0,00

### PŘÍLOHA III

POČET KONTROL VE SROVNÁNÍ S POČTEM JÍZD USKUTEČNĚNÝCH VOZIDLY PŘEPRAVUJÍCÍMI NEBEZPEČNÉ VĚCI (%)



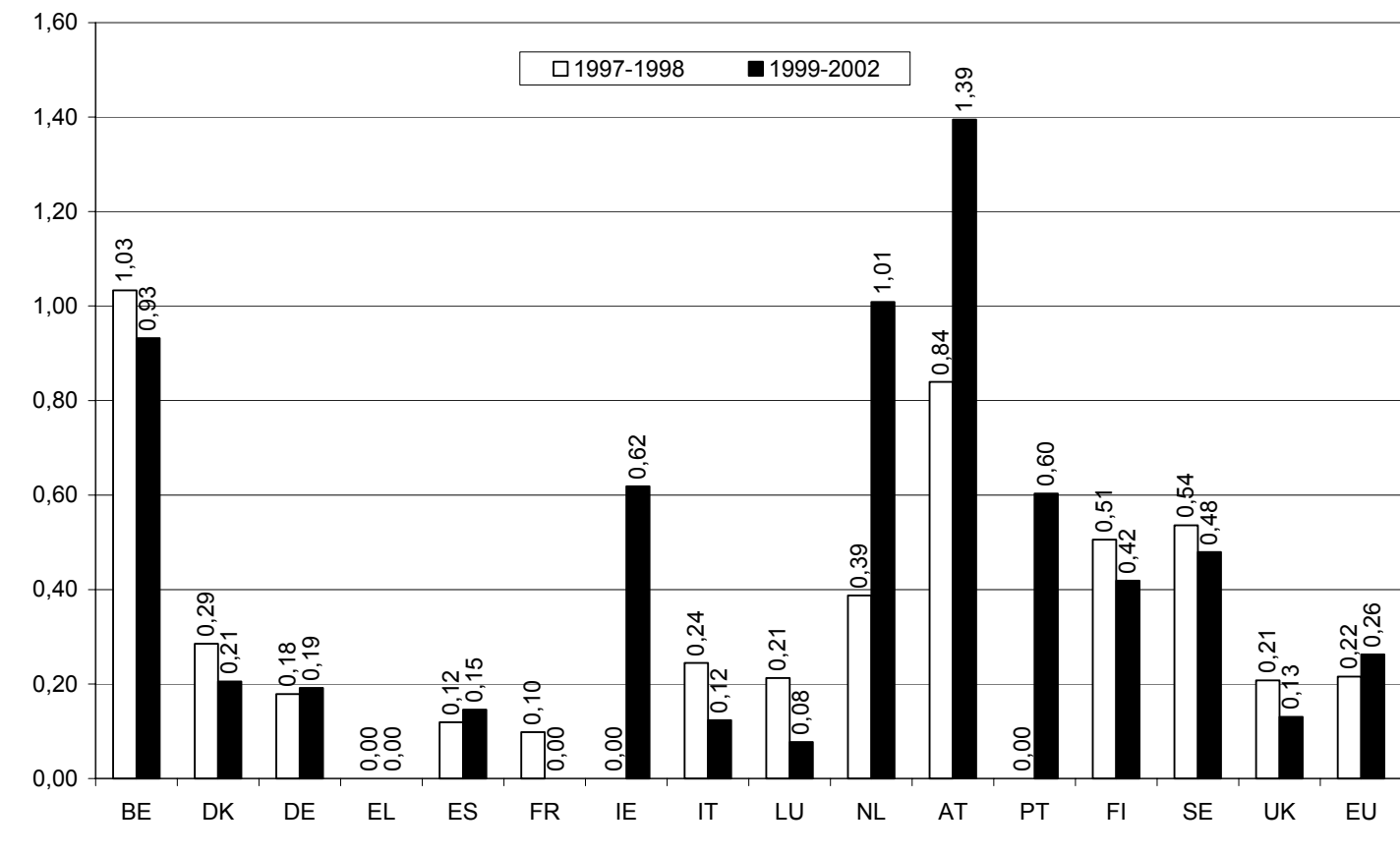
## PŘÍLOHA IV

*POČET KONTROL A PODÍL KONTROLOVANÝCH ZAHRANIČNÍCH VOZIDEL (1999–2002)*

Země	Země kontroly	Jiná země EU	Mimo EU	Neznámá	Celkový počet	% kontrol zahraničních vozidel
<b>BELGIE</b>	7229	1341	67	1677	<b>10314</b>	<b>13,65</b>
<b>DÁNSKO</b>	685	100	23	5	<b>813</b>	<b>15,13</b>
<b>NĚMECKO</b>	290688	92240	55271	0	<b>438199</b>	<b>33,66</b>
<b>ŘECKO</b>	0	0	0	0	<b>0</b>	<b>/</b>
<b>ŠPANĚLSKO</b>	126663	17102	2279	0	<b>146044</b>	<b>13,27</b>
<b>FRANCIE</b>	0	0	0	0	<b>0</b>	<b>/</b>
<b>IRSKO</b>	428	7	0	0	<b>435</b>	<b>1,61</b>
<b>ITÁLIE</b>	9575	212	103	0	<b>9890</b>	<b>3,19</b>
<b>LUCEMBURSKO</b>	475	824	37	0	<b>1336</b>	<b>64,45</b>
<b>NIZOZEMSKO</b>	5229	2869	402	3000	<b>11500</b>	<b>28,44</b>
<b>RAKOUSKO</b>	13838	5332	7827	0	<b>26997</b>	<b>48,74</b>
<b>PORTUGALSKO</b>	298	61	4	0	<b>363</b>	<b>17,91</b>
<b>FINSKO</b>	5481	161	1073	0	<b>6715</b>	<b>18,38</b>
<b>ŠVÉDSKO</b>	23869	1435	906	0	<b>26210</b>	<b>8,93</b>
<b>SPOJENÉ KRÁLOVSTVÍ</b>	25515	1012	89	0	<b>26616</b>	<b>4,14</b>
<b>EU</b>	<b>509973</b>	<b>122696</b>	<b>68081</b>	<b>4682</b>	<b>705432</b>	<b>27,04</b>

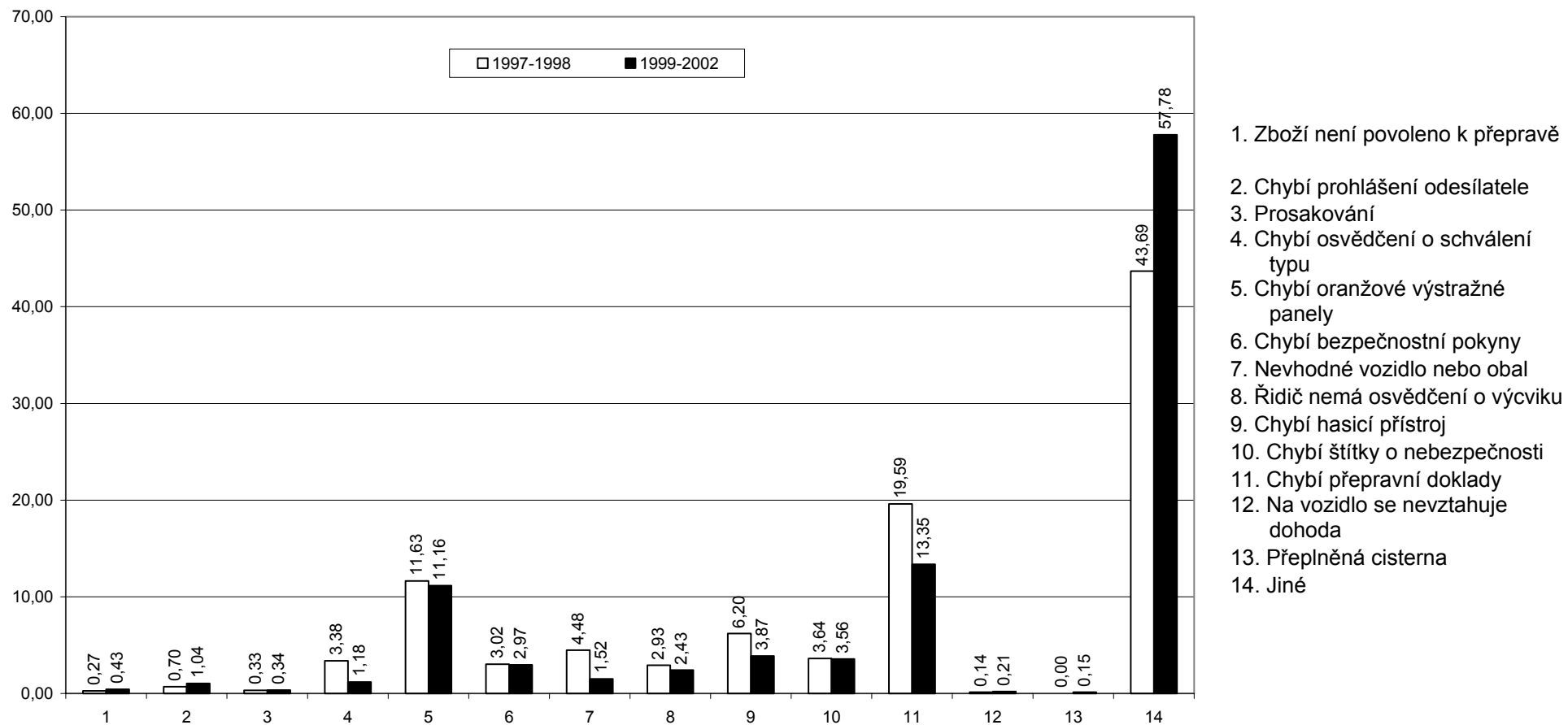
## PŘÍLOHA V

### POČET PROTIPRÁVNÍCH JEDNÁNÍ / POČET KONTROL



## PŘÍLOHA VI

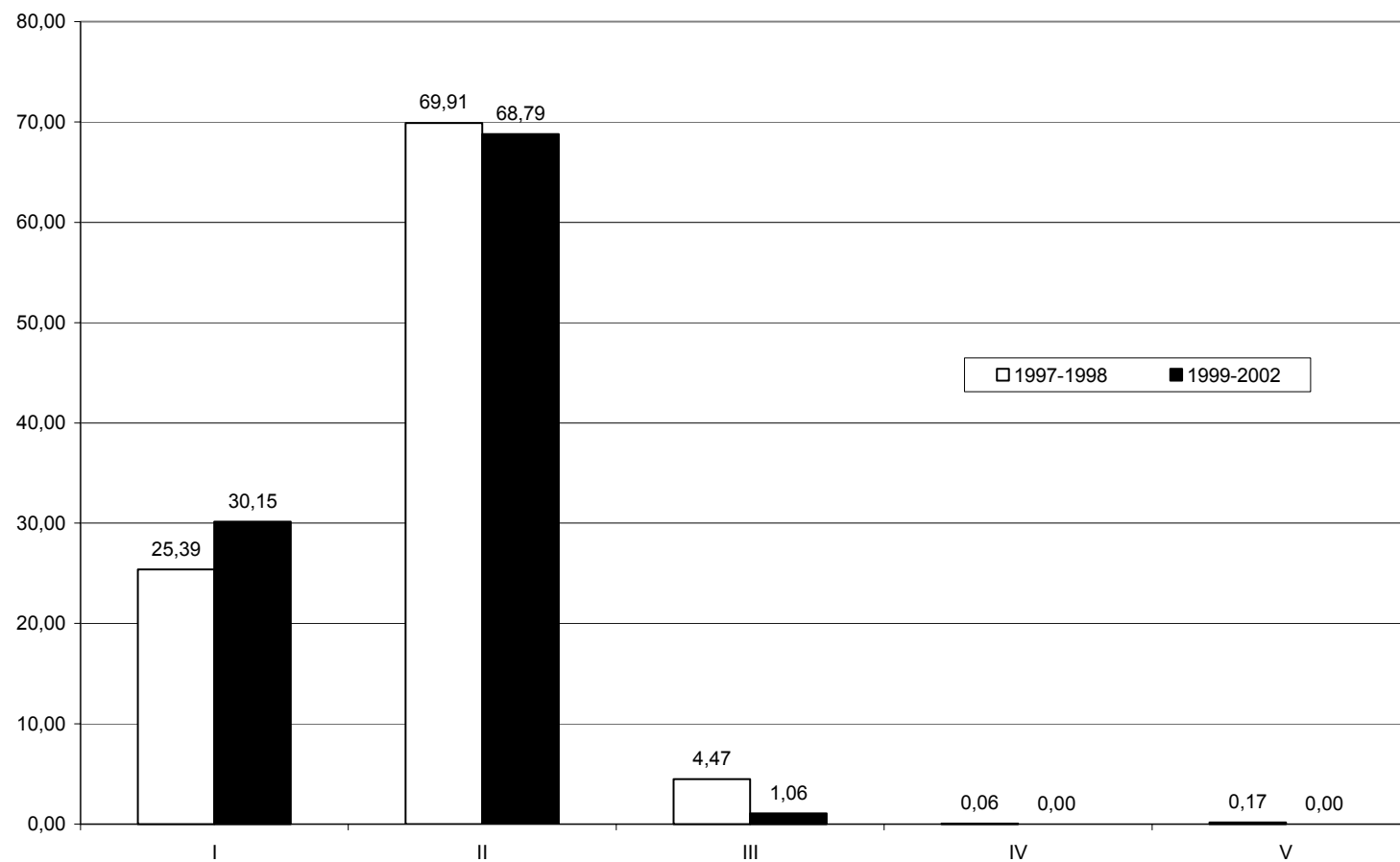
### PODÍL JEDNOTLIVÝCH TYPŮ PROTIPRÁVNÍHO JEDNÁNÍ (%)





## PŘÍLOHA VII

### *PODÍL JEDNOTLIVÝCH TYPŮ SANKCÍ (%)*



I. Varování  
II. Pokuta  
III. Trestní  
stíhání  
IV. Odnětí  
svobody  
V. Neznámá