



Brüssel, 26.2.2020  
COM(2020) 69 final

**KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE**

**NÕUKOGU DIREKTIIVI 95/50/EÜ (OHTLIKE KAUPADE AUTOVEO  
KONTROLLIMISE ÜHTSE KORRA KOHTA) KOHALDAMISE KOHTA  
LIIKMESRIIKIDES**

## SISUKORD

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE NÕUKOGU  
DIREKTIIVI 95/50/EÜ (OHTLIKE KAUPADE AUTOVEO KONTROLLIMISE ÜHTSE KORRA  
KOHTA) KOHALDAMISE KOHTA LIIKMESRIIKIDES

|      |                                                                        |   |
|------|------------------------------------------------------------------------|---|
| 1.   | Sissejuhatus .....                                                     | 2 |
| 2.   | ELi liikmesriikide ja Norra aruanded.....                              | 3 |
| 3.   | Andmete arvutamine .....                                               | 3 |
| 4.   | Kontrollide ja nende tulemuste muutumine .....                         | 4 |
| 5.   | Andmete võrdlus .....                                                  | 5 |
| 5.1. | Kontrollide sagedus.....                                               | 5 |
| 5.2. | Kontrollide jaotus päritolukoha järgi .....                            | 5 |
| 5.3. | Eeskirjadele mittevastavate veoühikute osakaal .....                   | 5 |
| 5.4. | Eeskirjadele mittevastavate veoühikute jaotus päritolukoha järgi ..... | 6 |
| 5.5. | Veoühikute edasisõidu keelamise sagedus.....                           | 6 |
| 5.6. | Jaotus riskikategooriate järgi.....                                    | 6 |
| 5.7. | Karistuste liigid .....                                                | 6 |
| 6.   | Järeldused.....                                                        | 6 |

## 1. SISSEJUHATUS

Nõukogu direktiiv 95/50/EÜ ohtlike kaupade autoveo kontrollimise ühtse korra kohta võeti vastu 6. oktoobril 1995. Selles on sätestatud, et liikmesriigid peavad tagama, et maanteel veetavate ohtlike kaubasaadetiste tüüpilise osa suhtes rakendatakse kindlat kontrolli ja et nende ohutustingimused vastaksid asjakohastele õigusaktidele. Direktiiviga ette nähtud kontrollide tegemiseks kasutatavad liikmesriigid direktiivi I lisas kehtestatud kontrollakti ja viitavad võimalike avastatud rikkumiste riskikategooriatele, mis on kindlaks määratud direktiivi II lisas.

Direktiiviga 95/50/EÜ on ette nähtud, et iga liikmesriik saadab komisjonile iga kalendriaasta kohta hiljemalt kaksteist kuud pärast kalendriaasta lõppu direktiivi kohaldamise kohta aruande<sup>1</sup>. Samuti on kõnealuse direktiiviga ette nähtud, et komisjon saadab Euroopa Parlamendile ja nõukogule vähemalt iga kolme aasta järel aruande direktiivi kohaldamise kohta liikmesriikides<sup>2</sup>.

Komisjoni aruanne põhineb liikmesriikidelt saadud aastaaruannetel. Käesolev aruanne on seitsmes aruanne nõukogu direktiivi 95/50/EÜ kohaldamise kohta liikmesriikides ja see hõlmab aastaid 2015–2017. Esimene aruanne<sup>3</sup> hõlmas aastaid 1997–1998, teine aruanne<sup>4</sup> aastaid 1999–2002, kolmas aruanne<sup>5</sup> aastaid 2003–2005, neljas aruanne<sup>6</sup> aastaid 2006–2007, viies aruanne<sup>7</sup> aastaid 2008–2011 ja kuues aruanne<sup>8</sup> aastaid 2012–2014.

Kuni 30. juunini 2009 olid ohtlike kaupade ohutu autoveo tingimused sätestatud nõukogu direktiivis 94/55/EÜ<sup>9</sup> (muudetud). Alates 1. juulist 2009 tunnistati kõnealune direktiiv kehtetuks ja asendati direktiiviga 2008/68/EÜ<sup>10</sup> (muudetud).

Direktiivis 2008/68/EÜ järgitakse direktiivis 94/55/EÜ kasutatud lähenemisviisi, et kohaldada tehnilisi ja haldussätteid, mis on identsed sätetega, mis on lisatud ohtlike kaupade rahvusvahelise autoveo Euroopa kokkuleppele (ADR),<sup>11</sup> muutes nende kohaldamise kohustuslikuks kõikidel riigisisestel ja rahvusvahelistel vedudel ELis. Kuna ADR ei sisalda konkreetseid sätteid selle jõustamise kohta, on need sätestatud direktiivis 95/50/EÜ.

See direktiiv sisaldab ühtlustatud kontrollakti, mida liikmesriigid peavad selliste kontrollide puhul kasutama, ning juhiseid rikkumiste liigitamiseks. 2004. aastal muudeti<sup>12</sup> direktiivi lisasid ja alates 2005. aastast on kasutusel rikkumiste liigitamise muudetud süsteem, mis hõlmab kolme riskikategooriat.

Kõnealune ühtlustatud kontrollimine hõlmab kõiki autovedusid, mille puhul on tegemist liikmesriikide territooriumil olevate või sinna kolmandatest riikidest saabuvate ohtlike kaupadega, olenemata riigist, kus veoühik on registreeritud. Direktiivi eesmärk on tagada maanteel veetavate ohtlike kaubasaadetiste tüüpilise osa pisteline kontroll ja hõlmata samal ajal ulatuslikku osa maanteevõrgustikust.

<sup>1</sup> Kõnealuse direktiivi artikli 9 lõige 1.

<sup>2</sup> Kõnealuse direktiivi artikli 9 lõige 2.

<sup>3</sup> KOM(2000) 517 (lõplik), 6. september 2000.

<sup>4</sup> KOM(2005) 430 (lõplik), 15. september 2005.

<sup>5</sup> KOM(2007) 795 (lõplik), 13. detsember 2007.

<sup>6</sup> KOM(2010) 364 (lõplik), 7. juuli 2010.

<sup>7</sup> COM(2013) 815 (final), 25. november 2013.

<sup>8</sup> COM(2017) 112 (final), 6. märts 2017.

<sup>9</sup> Nõukogu 21. novembri 1994. aasta direktiiv 94/55/EÜ ohtlike kaupade vedu maanteel käsitlevate liikmesriikide seaduste ühtlustamise kohta (EÜT L 319, 12.12.1994, lk 7).

<sup>10</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. septembri 2008. aasta direktiiv 2008/68/EÜ ohtlike kaupade siseveo kohta (ELT L 260, 30.9.2008, lk 13).

<sup>11</sup> Ohtlike kaupade rahvusvahelise autoveo Euroopa kokkulepe (muudetud), sõlmitud Genfis 30. septembril 1957 Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni (UNECE) egiidi all.

<sup>12</sup> Komisjoni 13. detsembri 2004. aasta direktiiv 2004/112/EÜ, millega kohandatakse tehnika arenguga nõukogu direktiivi 95/50/EÜ (ELT L 367, 14.12.2004, lk 23).

Ennetavalt või pärast seda, kui maanteel on registreeritud ohutuse rikkumisi, võidakse teha kontroll ka ettevõtete tööruumides. Direktiivis 95/50/EÜ puudub aga nõue, et kõnealuste kontrollide kohta tuleks esitada aruanded.

## **2. ELI LIIKMESRIIKIDE JA NORRA ARUANDED**

Aruannete esitamisel paluti liikmesriikidel kasutada direktiivi 95/50/EÜ II lisas esitatud riskikategooriaid ja esitada aruanne vastavalt kõnealuse direktiivi III lisale. Norra on esitanud oma aastaaruanded ning taotlenud enda kandmist Euroopa Parlamendi ja nõukogu aruandesse.

Suurem osa liikmesriikidest ja Norra esitasid aruanded üldjuhul õigel ajal. Mõne liikmesriigi puhul tekkisid viivitused, mis olid seotud andmete kogumise, analüüsimise ja komisjonile edastamise haldusmenetlustega, eelkõige siis, kui menetlusse olid kaasatud eri ametiasutused. Ehkki olukord paranes ajutiselt 2015. aastal varasemaga võrreldes, ei jätkunud see järgmistel aastatel samas tempos, mistõttu pidi komisjon kordama oma palvet liikmesriikidele ning kutsuma neid üles tulevikus parandama esitatavate andmete vormingut ja järjepidevust.

Komisjon on saanud kõikidelt liikmesriikidelt aruanded kogu perioodi kohta, kuid vaatamata olulistele parandustele ei ole kogu teave saadud õiges vormingus. Lisaks olid mõned aruanded puudulikud või valesti täidetud, põhjustades käesolevas aruandes esitatud tabelites lünki ja asjakohatuid tulemusi (tähistatud sümboliga „–“). Kokkuvõtte liikmesriikide osaluse kohta on esitatud käesoleva aruande lisades.

Varasemates komisjoni aruannetes täheldati liikmesriikide esitatud statistilistes aruannetes teatavat süstemaatilist järjekindlusetust. Kuna komisjoni aruannete kvaliteedi, võrreldavuse ja usaldusväärsuse seisukohast on liikmesriikide ühesugune aruandlus väga tähtis, võttis komisjon 2011. aastal vastu soovitus<sup>13</sup> selliste aruannete kvaliteedi parandamise kohta.

Pärast soovitusel avaldamist on aruannete kvaliteet märgatavalt paranenud ning täheldatud on üksnes mõningast juhuslikku ja väikest järjekindlusetust.

Mõned nendest järjekindlusetuse juhtudest, mis näitavad vähenemistendentsi, olid seotud riskikategooriatele vastavate rikkumiste arvuga<sup>14</sup>. Komisjoni soovitusel lisa punktis 1.4 on rõhutatud, et isegi juhul, kui tuvastatakse mitu rikkumist, tuleb esitada üksnes kõige tõsisemat rikkumist käsitlev teave. Riskikategooria kaupa liigitatud rikkumiste koguarv peaks olema seega võrdne eeskirjadele mittevastavate veoühikute arvuga.

Selgub, et kõik liikmesriigid ei kohalda veel seda põhimõtet korrektselt, sest ikka veel esitatakse ühe veoühiku kohta mitu rikkumist.

Teine soovitusel laiemat käsitlust leidnud teema oli maanteel tehtud kontrolli käigus tuvastatud rikkumiste puhul kehtestatud karistused. Kuna liikmesriikide õigus- ja halduskorraldus on erinev, ei suutnud mõni neist leida andmeid kontrolli käigus avastatud rikkumiskahtluse tõttu korraldatud kohtumenetluse tulemuste kohta. Soovitusel pakuti ühtse kompromissina välja, et kõik liikmesriigid võiksid kajastada kohapealset kontrolli tegevate volitatud ametnike otsuseid. Ühel liikmesriigil (Prantsusmaa) ei ole aga veel võimalik selliseid andmeid esitada.

## **3. ANDMETE ARVUTAMINE**

Liikmesriigid peavad võimaluse korral esitama oma territooriumil toimuva ohtlike kaupade veo hinnangulise aastakoguse tonnides või tonnkilomeetrites. 2017. aastal esitasid sellise hinnangulise näitaja 16 liikmesriiki ja Norra. Möödunud aastate (2015 ja 2016) kohta esitasid ohtlike kaupade hinnangulise üldkoguse vaid 14 liikmesriiki ja Norra.

<sup>13</sup> Komisjoni 21. veebruari 2011. aasta soovitus ohtlike kaupade maanteeveo kontrollimist käsitlevate aruannete kohta (K(2011) 909 (lõplik)).

<sup>14</sup> Riskikategooriate määratlus ja nende kategooriate alla kuuluvate rikkumiste kirjeldused on esitatud direktiivi 95/50/EÜ (muudetud direktiiviga 2004/112/EÜ) II lisas.

Kuna kõikidel liikmesriikidel ei olnud võimalik neid andmeid esitada, põhineb käesolevas aruandes nimetatud ohtlike kaupade veo maht Eurostati andmebaasis<sup>15</sup> esitatud andmetel, et liikmesriike oleks võimalik objektiivselt võrrelda. Seda teavet kasutatakse kontrollide sageduse prognoosimiseks sõltuvalt veomahust, ehkki direktiivis ei nõuta minimaalse arvu (kas absoluutarvudes või protsentides) kontrollide tegemist.

Eurostati andmeid ei ole aga Malta kohta, sest Maltale on tehtud erand Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. jaanuari 2012 määruse (EL) nr 70/2012 (kaupade autoveodu käsitlevate statistiliste aruannete kohta) kohaldamise suhtes. Malta puhul võeti seega ohtlike kaupade veo mahu hindamisel aluseks Malta pädevate asutuste esitatud andmed.

Eurostati statistika on esitatud käesoleva aruande IX lisas.

#### 4. KONTROLLIDE JA NENDE TULEMUSTE MUUTUMINE

I lisas on esitatud liikmesriikide tehtud kontrollide arvu, nõuetele mittevastavate veoühikute osakaalu ja I riskikategooria rikkumiste (kõige raskemate rikkumiste kategooria, mille puhul asjakohaste ADRi sätete täitmata jätmine toob kaasa eriti kõrge surma-, kehavigastuse- või olulise keskkonnakahju riski, mistõttu on vaja võtta viivitamatuid ja asjakohaseid parandusmeetmeid, näiteks sõiduki edasisõidu keelamine) osakaalu muutus.

Tabeli lõpus on esitatud Euroopa Liidu keskmised näitajad ja Norra statistika.

Kogutud andmete hulk võimaldab nii üksikasjalikku kui ka koondanalüüsi. Andmetest tuletatud olulisemate kaalutluste hulgas võib esile tuua järgmise:

- esineb teatav ebakõla kontrollitud veoühikute ja ADRile vastavate veoühikute arvu vahel. Näiteks teatas Kreeka, et kontrollis 2015. aastal 324 veoühikut ning vaid üks veoühik kujutas endast I riskikategooria rikkumist. 2016. aastal näis olukord paranevat: teatati 6290 kontrollist ja 39 mittevastavusest (s.o 0,62 % kontrollide koguarvust), kuid aruandeperioodi viimasel aastal (2017) oli mittevastavuste arv (s.o 42) väga väike võrreldes kontrollide koguarvuga, mis suurenes 20 870ni: seega on mittevastavuse määr 0,20 %, mis on ELi keskmisest 8 korda väiksem. Näiteks Saksamaa puhul olid vastavad arvud 2015. aastal 11 548 mittevastavust 45 961 kontrolli puhul, 2016. aastal 11 137 mittevastavust 41 290 kontrolli puhul ja 2017. aastal 10 429 mittevastavust 40 956 kontrolli puhul, mis annab mittevastavuse määraks ligikaudu 25 %.
- Mitu liikmesriiki (Taani, Eesti, Hispaania, Itaalia, Küpros, Läti ja Portugal) ei teatanud käesoleva aruandega hõlmatud kolmeaastase ajavahemiku kohta ühestki sõiduki edasisõidu keelamisest. Selle põhjuseks võib olla asjaolu, et mõnes riigis ei ole täitevasutustel õigust sõidukite edasisõitu keelata. Mõnes muus riigis (Kreeka, Luksemburg ja Slovakkia) juhtus seda võrdlusperioodil vaid üks kord.
- Küpros ei andnud teada ühestki I riskikategooria rikkumisest kogu aruandeperioodi kohta, Leedu 2016. ega 2017. aasta kohta, hoolimata asjaolust, et Leedu teatas kõnealuste konkreetsete aastate puhul sõidukite edasisõidu keelamistest.

I riskikategooria rikkumiste osakaalu näitaja on korrektse aruandluse seisukohast eriti vajalik. Kui veoühiku kohta registreeriti rohkem kui üks rikkumine, siis on I riskikategooria rikkumiste osakaal selle õigest väärtusest väiksem.

2015. aasta kohta teatasid mõned liikmesriigid rikkumiste koguarvust, mis oli väiksem kui nõuetele mittevastavate veoühikute koguarv (nt Belgia, Tšehhi Vabariik, Saksamaa, Iirimaa, Läti, Ungari, Madalmaad ja Soome), mõni teine liikmesriik teatas rikkumiste koguarvust, mis oli suurem kui nõuetele mittevastavate veoühikute koguarv (nt Taani, Horvaatia ja Slovakkia). Selline ebakõla jätkus 2016. ja 2017. aastal. Esineb juhtumeid, kus täitevasutused teatasid üksnes avastatud rikkumistest, kuid ei esitanud teavet kõnealuste rikkumiste või kohaldatud karistuste kohta.

<sup>15</sup> Eurostati tabel „DS-073082“: Ohtlike kaupade veo aastane maht kaupade liigi ja tegevuse kaupa jaotatuna.

Rikkumiste koguarvu kohta saadud teabe vastuolulisus, jätkuv teatamata jätmine I riskikategooria rikkumistest mõnes liikmesriigis ja kooskõla puudumine mittevastavuse määra puhul ELi tasandil võivad olla tingitud täitevasutuste puudulikust koolitusest. Seega soovib komisjon selles valdkonnas toetada täiendavat teabe ja parimate tavade vahetamist liikmesriikide vahel.

## **5. ANDMETE VÕRDUS**

Käesolevas aruandes käsitletud ajavahemikul ELis ja Norras tehtud kontrollide koguarv ei olnud aastate lõikes ühesugune, varieerudes 136 966 kontrollist 2015. aastal (2014. aastal 150 348) 133 360 kontrollini 2016. aastal ja 144 056 kontrollini 2017. aastal. Võib märkida, et 2015. aastal vähenes kontrollide arv 2014. aastaga võrreldes 10,68 % ning 2016. aastal langustrend jätkus, kuid 2017. aasta puhul võis täheldada kontrollide arvu mõningast suurenemist (ehkki arv ei jõudnud 2014. aasta tasemele).

Riikide suundumused on erinevad: ainult kuus liikmesriiki (Kreeka, Luksemburg, Eesti, Sloveenia, Iirimaa ja Rootsi) suurendasid käesoleva aruandega hõlmatud ajavahemikul kontrollide arvu rohkem kui 25 %; kõige rohkem vähenes tehtud kontrollide arv aga Belgias, Taanis, Horvaatias, Itaalias, Bulgaarias ja Ühendkuningriigis.

ELis 2015. aastal tehtud kontrollide absoluutarvude puhul andsid suurima osa Saksamaa (33,56 %), Poola (14,95 %) ja Austria (9,44 %). Sama järjestus püsis 2016. aastal: ELi kontrollidest 30,96 % toimus Saksamaal, 12,03 % Poolas ja 8,96 % Austrias, samas kui 2017. aastal oli osakaal suurim Saksamaal (28,43%), kellele järgnesid Kreeka (14,49 %) ja Poola (11,27 %). Tuleb rõhutada, et see näitaja on suuresti seotud liikmesriigi suurusega.

### **5.1. Kontrollide sagedus**

II lisas on ülevaade maanteel kontrollide sagedusest liikmesriikides 2015.–2017. aastal. Sagedus on arvutatud igas liikmesriigis veetud ohtlike kaupade kontrollide arvu suhtena miljoni tonnkilomeetri kohta.

2015. aastal oli ELis keskmine sagedus 1,70 kontrolli miljoni tonnkilomeetri kohta; 2016. aastal vähenes see näitaja 1,65ni, seega oli aastane vähenemine 3 %, kuid 2017. aastal saavutas näitaja taas taseme 1,75. 2015. aastal oli kontrollide sagedus suurim Austrias (13,94 miljoni tonnkilomeetri kohta), Slovakkias (9,04) ja Ungaris (5,69); 2016. aastal Austrias (11,38), Slovakkias (8,39) ja Kreekas (7,88) ning 2017. aastal Kreekas (14,38), Austrias (10,71) ja Slovakkias (7,09). Võib täheldada, et 2015. aastal oli Austrias kontrollide sagedus ELi keskmisest 8,2 korda suurem ja et Kreeka jõudis võrreldava tasemeni 2017. aastal.

### **5.2. Kontrollide jaotus päritolukoha järgi**

Käesoleva aruande III lisas on esitatud kontrollide jaotus veoühiku päritolukoha järgi.

Seda näitajat ei mõjuta mitte üksnes täitevasutuste otsused, vaid ka liikmesriikide geograafiline asend, sest saartel tehakse vähem rahvusvahelisi maantee-transiidvedusid. Üksikasjalikumalt vaadeldes ei kontrollinud Malta ja Küpros kõnealusel aruandlusperioodil ühtegi veoühikut, mis oleks olnud registreeritud väljaspool ELi.

Kontrolliriigis registreeritud veoühikute osakaal oli 2015. aastal 63 %, 2016. aastal 62 % ja 2017. aastal 65 %. Teistest ELi riikidest pärit kontrollitud ühikute osakaal oli 2015. ja 2016. aastal 32 % ning langes 2017. aastal 29 %ni, samas väljaspool ELi registreeritud kontrollitud ühikute osakaal oli stabiilne, jäädes olenevalt aruandeaastast vahemikku 5–6 %.

### **5.3. Eeskirjadele mittevastavate veoühikute osakaal**

IV lisas on esitatud selliste kontrollitud veoühikute osakaal, mille puhul on tuvastatud vähemalt üks rikkumine.

Nõuetele mittevastavate ühikute osakaal kontrollide koguarvust oli 2015. ja 2016. aastal konstantne, st 20 %, vähenedes 2017. aastal 17 %ni. Mõni liikmesriik (Bulgaaria, Kreeka, Rumeenia ja Slovakkia)

esitas igal aastal mittevastavuste osakaaluks alla 5 %, teised esitasid mittevastavuste osakaaluks 0 % ühel aastal (Slovakkia) või kahel aastal (Itaalia) ning Küpros esitas mittevastavuste osakaaluks 0 % terve ajavahemiku puhul.

#### **5.4. Eeskirjadele mittevastavate veoühikute jaotus päritolukoha järgi**

V lisa diagrammides on esitatud eeskirjadele mittevastavate veoühikute jaotus päritolukoha järgi.

Nagu on märgitud eespool punktis 5.2, mõjutab seda näitajat märkimisväärselt ka liikmesriigi geograafiline asukoht (nt saarel või äärealadel asuvas liikmesriigis võib kolmandatest riikidest pärit liiklus märkimisväärselt varieeruda).

#### **5.5. Veoühikute edasisõidu keelamise sagedus**

VI lisa diagrammis on näidatud, kui suurele osale sõidukitest, mille puhul on registreeritud rikkumine, on pandud edasisõidu keeld. Edasisõidu keeldu kohaldatakse I riskikategooria rikkumise korral ja see tähendab, et sõiduk peatatakse, kuni see viiakse ADRI nõuetega vastavusse või veos laaditakse ümber teisele, ADRI nõuetele vastavale sõidukile. Veoühikute edasisõidu keelamise sagedus varieerus aruandeperioodil vähe: edasisõidu keeluga sõidukite osakaal oli 2015. aastal 28 % ning see vähenes 2016. ja 2017. aastal 27 %ni.

Suurim edasisõidu keelamise sagedus registreeriti 2015. aastal näiteks Norras (67 %), Madalmaades (54 %), Saksamaal (46 %) ja Leedus (36 %). Taani, Eesti, Hispaania, Itaalia, Küpros, Läti ja Portugal ei teatanud 2015–2017 ühestki edasisõidu keelamisest, Slovakkia hakkas sellest teatama alates 2016. aastast.

#### **5.6. Jaotus riskikategooriate järgi**

VII lisa diagrammides on esitatud rikkumiste jaotus raskusastmete kaupa. Teatada oleks tulnud üksnes kontrolli ajal tuvastatud kõige kõrgemasse riskikategooriasse kuuluvast rikkumisest.

Enamik liikmesriike teatas kontrollitud veoühiku kohta vähemalt ühest riskikategooria rikkumisest. Küpros ei teatanud kogu aruandeperioodil 2015–2017 aga ühestki riskikategooriaga seotud rikkumisest ning Leedu ei teatanud ühegi riskikategooriaga seotud rikkumisest 2016. ega 2017. aastal.

2015. aastal ELis tehtud kontrollide puhul liigitati 40 % avastatud rikkumistest I riskikategooriasse (eriti kõrge surma-, kehavigastuse- või olulise keskkonnakahju risk, mistõttu on vaja võtta viivitamatuid ja asjakohaseid parandusmeetmeid, näiteks sõiduki edasisõidu keelamine), 37 % II riskikategooriasse (rikkumised, mis toovad kaasa kehavigastuse või keskkonnakahju riski, kuid mille puhul saab asjakohaseid parandusmeetmeid võtta kontrollipaigas, kui see on võimalik ja asjakohane, kuid hiljemalt käimasoleva veoetapi lõpul) ning ülejäänud 23 % III riskikategooriasse (rikkumised, mis toovad kaasa väheste kehavigastuste või keskkonnakahju riski ning mille puhul ei ole asjakohaseid parandusmeetmeid vaja teel võtta).

#### **5.7. Karistuste liigid**

VIII lisa diagrammides on esitatud karistuste jaotus liikmesriigiti.

Enne käesoleva aruande punktis 2 osutatud komisjoni soovitus avaldamist oli karistusteabe kogumine äärmiselt keeruline. Pärast soovitus avaldamist paranes olukord tunduvalt ja 2015.–2017. aastal ei esitanud karistuste kohta andmeid üksnes Prantsusmaa.

Näiteks tehti 2015. aastal ELis tehtud kontrollide käigus 3 216 hoiatust ning määrati 14 446 trahvi, kuid 2 777 juhtumit tõid kaasa muu karistuse, sealhulgas kriminaal- ja halduskohtumenetlused. Teisisõnu tõid avastatud rikkumised ELi tasandil protsentuaalselt kaasa trahvid 71 %-l juhtudest, hoiatused 17 %-l juhtudest ja muud karistused 13 %-l juhtudest (ehkki liikmesriigiti oli erinevus suur).

### **6. JÄRELDUSED**

Liikmesriigid võtsid direktiivi 95/50/EÜ siseriiklikesse õigusaktidesse üle alates 1. jaanuarist 1997. Aruandlust käsitlevate sätete üksikasju muudeti 2004. aastal ja neid hakati kohaldama alates 14.

detsembrist 2005. Kuna aruandluses esines teatavat süstemaatilist järjekindlustust, avaldas komisjon 2011. aastal sellekohase soovitus.

Viimastest aruannetest nähtub selgelt, et kontrollide arv on alates 2014. aastast mõõdukalt vähenenud. Eelmise aruande võrdlusperioodiga (2012–2014) võrreldes on näha, et teatatud kontrollide koguarv ELis vähenes 2015. aastal 136 966ni. 2016. aastal võib täheldada ELi koguarvu edasist vähenemist 133 360ni, samas kui 2017. aastal koguarv pisut suurenes, (144 056). Siiski jääb see taastumine maha 2014. aasta näitajatest (150 348 kontrolli) ja on oluliselt väiksem võrreldes 2006. aastaga (244 710 kontrolli) või 2007. aastaga (285 466 kontrolli)<sup>16</sup> (need on esimesed vaatlusaastad, mille kohta on kättesaadavad EL 27 andmed).

Rikkumiste arv jäi käesoleva aruande võrdlusperioodil suhteliselt stabiilseks: 2015. aastal leidis kinnitust asjaolu või tekkis kahtlus, et ühel kontrollijuhul viiest on tegemist ohtlike kaupade veo nõuete rikkumisega, 2017. aastal oli see nii ühel juhul 5,8 kontrollist. Arvuliselt vastab see 79 103 teeäärsele kontrollile 417 343st, mis ELis ja Norras käesolevas aruandes hõlmatud kolme aasta jooksul tehti.

Tuvastatud rikkumiste puhul oli 40 % juhtudest tegemist kõige tõsisemat liiki rikkumisega. Nii keelati 2015. aastal 7 442 sõiduki, 2016. aastal 7 282 sõiduki ja 2017. aastal 6 706 sõiduki edasisõit.

Tuleb märkida, et liikmesriikide teatatud rikkumiste suur arv võib tuleneda ka nende sihtotstarbelisest kontrollipoliitikast, mille eesmärk on avastada kõige halvemate tulemustega veoettevõtjad ja karistada just neid, et olemasolevaid nappe vahendeid kõige tõhusamalt ära kasutada. See tähendab, et esitatud statistika ei pruugi esindada ELi ohtlike kaupade veo turgu täielikult, kuna tegelikult on see palju ohutum, kui esitatud andmete põhjal tunduda võib.

Kokkuvõttes kontrollivad kõik liikmesriigid maanteedel ohtlikke kaupu vedavaid sõidukeid ja üldiselt esitavad nende kontrollide kohta üsna korrapäraselt andmeid vastavalt direktiivis 95/50/EÜ nõutule. Siiski esineb teatavat järjekindlustust ja komisjon püüab jätkuvalt tagada, et direktiivi 95/50/EÜ kohaseid aruandlusnõudeid täidetakse ja aruannete kvaliteeti igal aastal parandatakse.

Käesolevas aruandes esitatud andmeid ja nende analüüsi silmas pidades võib täheldada üldist suundumust, et liikmesriigid teevad aastas vähem kontrolle, samuti püsib aruannete esitamise viisi probleem.

Kuna kõnealuste kaupade veol tekkida võivate ohtude avastamine ja ärahoidmine on liikmesriikide huvides, sooviks komisjon elavdada valdkonda tehtavaid investeeringuid, eelkõige täitevasutuste paremaks koolitamiseks ning teadmiste ja parimate tavade vahetamiseks.

---

<sup>16</sup> KOM(2010) 364 (lõplik), lk 10.