



Briselē, 26.2.2020.
COM(2020) 69 final

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

**PAR TO, KĀ DALĪBVALSTĪS PIEMĒRO PADOMES DIREKTĪVU 95/50/EK PAR
VIENOTU KĀRTĪBU, KĀDĀ PĀRBAUDA BĪSTAMO KRAVU PĀRVADĀŠANU PA
AUTOCEĻIEM**

SATURA RĀDĪTĀJS

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI PAR TO, KĀ
DALĪBVALSTĪS PIEMĒRO PADOMES DIREKTĪVU 95/50/EK PAR VIENOTU KĀRTĪBU,
KĀDĀ PĀRBAUDA BĪSTAMO KRAVU PĀRVADĀŠANU PA AUTOCEĻIEM

1.	Ievads	2
2.	ES dalībvalstu un Norvēģijas ziņojumi.....	3
3.	Datu aprēķini	3
4.	Pārbaužu un to rezultātu izmaiņas.....	4
5.	Datu salīdzinājums	5
5.1.	Pārbaužu biežums.....	5
5.2.	Pārbaužu sadalījums pēc transporta vienības izcelsmes vietas	5
5.3.	Neatbilstīgo transporta vienību procentuālā daļa	6
5.4.	Neatbilstīgo transporta vienību sadalījums pēc izcelsmes vietas.....	6
5.5.	Transporta vienību imobilizācijas biežums.....	6
5.6.	Sadalījums pēc riska kategorijām.....	6
5.7.	Sankciju veidi.....	6
6.	Secinājumi.....	7

1. IEVADS

Padomes Direktīvu 95/50/EK par vienotu kārtību, kādā pārbauda bīstamo kravu pārvadāšanu pa autoceļiem, pieņēma 1995. gada 6. oktobrī. Tā nosaka, ka dalībvalstīm ir jānodrošina, ka attiecībā uz reprezentatīvu daļu pa autoceļiem pārvadāto bīstamo kravu sūtījumu tiek veiktas noteiktās pārbaudes un ka to drošības nosacījumi atbilst attiecīgajiem tiesību aktiem. Lai veiktu šajā direktīvā paredzētās pārbaudes, dalībvalstis izmanto I pielikumā doto pārbaudes protokolu un II pielikumā noteiktās iespējamo atklāto pārkāpumu riska kategorijas.

Direktīvā 95/50/EK ir noteikts, ka katra dalībvalsts par katru kalendāro gadu ne vēlāk kā divpadsmit mēnešus pēc attiecīgā gada beigām nosūta Komisijai ziņojumu par šīs direktīvas piemērošanu¹. Direktīvā ir arī noteikts, ka Komisija vismaz reizi trijos gados nosūta Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par šīs direktīvas piemērošanu dalībvalstīs².

Šā Komisijas ziņojuma pamatā ir dalībvalstu iesniegtie gada ziņojumi. Šis ir septītais ziņojums par Padomes Direktīvas 95/50/EK piemērošanu dalībvalstīs, un tas attiecas uz 2015.–2017. gadu. Pirmais ziņojums³ bija par 1997.–1998. gadu, otrais ziņojums⁴ — par 1999.–2002. gadu, trešais ziņojums⁵ — par 2003.–2005. gadu, ceturtais ziņojums⁶ — par 2006.–2007. gadu, piektais ziņojums⁷ — par 2008.–2011. gadu un sestais ziņojums⁸ — par 2012.–2014. gadu.

Līdz 2009. gada 30. jūnijam nosacījumi bīstamo kravu drošai pārvadāšanai pa autoceļiem bija noteikti Padomes Direktīvā 94/55/EK⁹ ar grozījumiem. Kopš 2009. gada 1. jūlija šī direktīva ir atcelta un aizstāta ar Direktīvu 2008/68/EK¹⁰ ar grozījumiem.

Direktīvā 2008/68/EK ir saglabāta Direktīvas 94/55/EK pieeja un paredzēti tehniskie un administratīvie noteikumi, kas identiski tiem, kādi ir izklāstīti *Eiropas valstu nolīguma par bīstamo kravu starptautiskajiem pārvadājumiem ar autotransportu (ADR)*¹¹ pielikumā, nosakot tos par obligātiem visiem valsts un starptautiskajiem pārvadājumiem Eiropas Savienībā. Tā kā ADR neietver īpašus noteikumus par tā izpildes nodrošināšanu, tie ir paredzēti Direktīvā 95/50/EK.

Šajā direktīvā iekļauts vienots pārbaudes protokols, kas dalībvalstīm jāizmanto šādām pārbaudēm, un vadlīnijas par pārkāpumu klasifikāciju. Direktīvas pielikumi 2004. gadā tika grozīti¹², un kopš 2005. gada pārveidotajā pārkāpumu klasifikācijas sistēmā ir trīs riska kategorijas.

Šīs vienotās pārbaudes attiecas uz visiem bīstamo kravu pārvadājumiem pa autoceļiem dalībvalsts teritorijā un uz kravām, kuras tiek ievestas no trešām valstīm, neatkarīgi no tā, kurā valstī transporta vienība ir reģistrēta. Direktīvas mērķis ir nodrošināt, ka pa autoceļiem pārvadāto bīstamo kravu sūtījumu reprezentatīva daļa tiek izlases veidā pārbaudīta, vienlaikus aptverot ievērojamu daļu autoceļu tīkla.

¹ Direktīvas 9. panta 1. punkts.

² Direktīvas 9. panta 2. punkts.

³ COM(2000) 517 *final*, 6.9.2000.

⁴ COM(2005) 430 galīgā redakcija, 15.9.2005.

⁵ COM(2007) 795 galīgā redakcija, 13.12.2007.

⁶ COM(2010) 364 galīgā redakcija, 7.7.2010.

⁷ COM(2013) 815 *final*, 25.11.2013.

⁸ COM(2017) 112 *final*, 6.3.2017.

⁹ Padomes 1994. gada 21. novembra Direktīva 94/55/EK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz bīstamo kravu pārvadāšanu pa autoceļiem (OV L 319, 12.12.1994., 7. lpp.).

¹⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 24. septembra Direktīva 2008/68/EK par bīstamo kravu iekšzemes pārvadājumiem (OV L 260, 30.9.2008., 13. lpp.).

¹¹ Eiropas valstu nolīgums par bīstamo kravu starptautiskajiem pārvadājumiem ar autotransportu, kas noslēgts Ženēvā 1957. gada 30. septembrī (ar grozījumiem), Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas (ANO/EEK) aizgādībā.

¹² Komisijas 2004. gada 13. decembra Direktīva 2004/112/EK, ar ko tehnikas attīstībai pielāgo Padomes Direktīvu 95/50/EK (OV L 367, 14.12.2004., 23. lpp.).

Pārbaudes drīkst veikt arī uzņēmumu teritorijā kā preventīvus pasākumus vai pēc tam, kad pārbaudē uz ceļa reģistrēti pārkāpumi, kas apdraud drošību. Tomēr Direktīvā 95/50/EK nav iekļauta prasība ziņot par šādām pārbaudēm.

2. ES DALĪBVALSTU UN NORVĒĢIJAS ZIŅOJUMI

Sagatavojot ziņojumu, dalībvalstīm ir jāizmanto riska kategorijas, kas noteiktas Direktīvas 95/50/EK II pielikumā, un ziņojums ir jāiesniedz saskaņā ar minētās direktīvas III pielikumu. Norvēģija ir iesniegusi gada ziņojumus un ir pieprasījusi, lai tā tiktu iekļauta Komisijas ziņojumā Eiropas Parlamentam un Padomei.

Vairums dalībvalstu un Norvēģija ziņojumus lielākoties iesniedza laikus. Dažu valstu ziņojumus ietekmēja kavēšanās saistībā ar administratīvām procedūrām, kas nepieciešamas, lai apkopotu, analizētu un iesniegtu informāciju Komisijai, īpaši gadījumos, kad šajās procedūrās iesaistītas dažādas valsts iestādes. Lai gan 2015. gadā, salīdzinot ar iepriekšējiem gadiem, situācija uz laiku bija uzlabojusies, turpmākajos gados nebija vērojama tā pati tendence, tādēļ Komisijai bija atkārtoti jāpauž lūgums dalībvalstīm un jāaicina tās uzlabot turpmāk sniedzamo datu formātu un konsekvenci.

Komisija ir saņēmusi ziņojumus no visām dalībvalstīm par visu periodu, taču, neskarot nozīmīgus uzlabojumus, jāatzīst, ka ne visa informācija ir saņemta pareizajā formātā. Turklāt daži no tiem bija nepilnīgi vai nepareizi aizpildīti, tādējādi radot nepilnības un neatbilstošus rezultātus šajā ziņojumā iekļautajās tabulās, kurās tas norādīts ar zīmi “#N/P” (“nav pieejams”). Dalībvalstu sniegto datu kopsavilkums ir iekļauts šā ziņojuma pielikumos.

Iepriekšējos Komisijas ziņojumos tika norādīts uz konkrētu sistemātisku nekonsekvenci dalībvalstu statistikas ziņojumos. Tā kā ir būtiski, lai dalībvalstu ziņojumu sniegšanas sistēma būtu saskaņota un lai tādējādi varētu nodrošināt Komisijas ziņojumu kvalitāti, salīdzināmību un ticamību, Komisija 2011. gadā pieņēma ieteikumu¹³ ar mērķi uzlabot šo ziņojumu kvalitāti.

Pēc ieteikuma publicēšanas ziņojumi ievērojami uzlabojās, un tikai dažos gadījumos ir konstatēta nenozīmīga nekonsekvence.

Dažkārt nekonsekvence, kurai ir tendence samazināties, attiecas uz pārkāpumu skaitu atbilstīgi riska kategorijai¹⁴. Komisijas ieteikuma pielikuma 1.4. punktā ir uzsvērts, ka jāziņo tikai par visnopietnāko pārkāpumu, pat ja konstatēti vairāki pārkāpumi. Tādējādi pārkāpumu kopskaitam pa riska kategorijām ir jābūt vienādam ar noteikumiem neatbilstīgo transporta vienību skaitu.

Tomēr šķiet, ka ne visās dalībvalstīs šo principu piemēro pareizi, jo joprojām tiek ziņots par vairākiem pārkāpumiem attiecībā uz vienu un to pašu transporta vienību.

Otra nopietna problēma, kam pievērsta uzmanība ieteikumā, bija to sankciju koncepcija, kuras piemēro par pārbaudē uz ceļa konstatētajiem pārkāpumiem. Atšķirīgu tiesisko un administratīvo režīmu dēļ dažas dalībvalstis nespēja izsekot juridiskā procesa iznākamam saistībā ar pārbaudēm, kurās radās aizdomas par pārkāpumiem. Ieteikumā tika piedāvāts vienots risinājums, ko varētu izmantot visas dalībvalstis, proti, pilnvarotās amatpersonas pieņemtais lēmums tiek reģistrēts uz vietas tūlīt pēc veiktās pārbaudes. Tomēr viena dalībvalsts (Francija) vēl nespēj paziņot šādus datus.

3. DATU APRĒĶINI

Dalībvalstīm, ja iespējams, jāsniedz aplēses par bīstamo kravu pārvadājumu apjomu gadā, norādot apjomu attiecīgajā teritorijā pārvadātajās tonnās vai tonnkilometros. Par 2017. gadu šādas aplēses iesniedza 16 dalībvalstis un Norvēģija. Par iepriekšējiem gadiem, proti, 2015. un 2016. gadu, tikai 14 dalībvalstis un Norvēģija iesniedza aplēses par bīstamo kravu kopapjomu.

¹³ Komisijas 2011. gada 21. februāra Ieteikums par ziņojumiem saistībā ar bīstamo kravu autopārvadājumu pārbaudēm, C(2011) 909 galīgā redakcija.

¹⁴ Riska kategoriju definīcijas un vadlīnijas par pārkāpumu atbilstību noteiktai kategorijai sniegtas II pielikumā Direktīvai 95/50/EK, kas grozīta ar Direktīvu 2004/112/EK.

Lai būtu iespējams objektīvi salīdzināt dalībvalstu datus, ņemot vērā to, ka ne visas dalībvalstis varēja sniegt šos datus, šajā ziņojumā minētais bīstamo kravu pārvadājumu apjoms balstās uz *Eurostat* datubāzē pieejamo informāciju¹⁵. Šo informāciju izmanto, lai aplēstu pārbaužu regularitāti attiecībā pret pārvadājumu apjomu, lai gan direktīva neparedz veicamo pārbaužu minimālo skaitu (ne absolūtā izteiksmē, ne procentuāli).

Tomēr par Maltu *Eurostat* statistikas dati nav pieejami, jo tai ir piešķirta atkāpe attiecībā uz Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 18. janvāra Regulas (ES) Nr. 70/2012 par statistikas pārskatiem attiecībā uz autopārvadājumiem piemērošanu. Tādēļ bīstamo kravu pārvadājumu apjoms Maltā aplēsts, pamatojoties uz Maltas kompetentās iestādes sniegtajiem datiem.

Eurostat statistikas dati ir sniegti šā ziņojuma IX pielikumā.

4. PĀRBAUŽU UN TO REZULTĀTU IZMAIŅAS

I pielikumā ir atspoguļotas dalībvalstu veikto pārbaužu skaita izmaiņas, to transporta vienību procentuālā daļa, kas neatbilst noteikumiem, un pārkāpumu procentuālā daļa I riska kategorijā, t. i., visnopietnākajā pārkāpumu kategorijā, kad attiecīgo *ADR* noteikumu neizpilde rada augsta līmeņa risku, kas var izraisīt nāvi, nopietnu personīgo ievainojumu vai būtisku kaitējumu videi, un tā rezultātā ir nepieciešami tūlītēji un atbilstīgi novēršanas pasākumi, piemēram, transportlīdzekļa imobilizācija.

Tabulas beigu daļā sniegti attiecīgie Eiropas Savienības vidējie rādītāji un statistikas dati par Norvēģiju.

Savāktu datu apjoms ļauj veikt gan detalizētu, gan apkopotu analīzi. No visiem būtiskajiem apsvērumiem, kas izriet no šīs analīzes, var uzsvērt šādus konstatējumus:

- pastāv zināma nelīdzsvarotība starp paziņotajiem datiem par pārbaudīto transporta vienību skaitu un *ADR* atbilstīgo transporta vienību skaitu. Piemēram, Grieķija ziņoja, ka 2015. gadā tika pārbaudītas 324 transporta vienības, no kurām tikai attiecībā uz vienu transporta vienību tika konstatēts I riska kategorijas pārkāpums. Situācija, šķiet, uzlabojās 2016. gadā, kad tika veiktas 6290 pārbaudes un paziņotas 39 neatbilstības (t. i., 0,62 % no pārbaužu kopskaita), bet pārskata perioda pēdējā gadā, t. i., 2017. gadā, neatbilstību skaits, t. i., 42, joprojām bija ļoti mazs, salīdzinot ar pārbaužu kopskaitu, kas palielinājās līdz 20 870; tā rezultātā tiek iegūts neatbilstības rādītājs 0,20 %, kas ir 8 reizes mazāks par ES vidējo rādītāju. Savukārt Vācijā šie dati bija 11 548 neatbilstības no 45 961 pārbaudes 2015. gadā, 11 137 no 41 290 — 2016. gadā un 10 429 no 40 956 — 2017. gadā; t. i., neatbilstības rādītājs aptuveni 25 % apmērā;
- ir vairākas dalībvalstis (Dānija, Igaunija, Spānija, Itālija, Kipra, Latvija un Portugāle), kas šajā ziņojumā ietvertajā trīs gadu periodā nepaziņoja nevienu transportlīdzekļa imobilizācijas gadījumu. Tas varētu būt tāpēc, ka dažās valstīs izpildiestādēm nav pilnvaru imobilizēt transportlīdzekļus. Citos gadījumos (Grieķijā, Luksemburgā un Slovākijā) pārskata periodā tas noticis tikai vienreiz;
- Kipra visam pārskata periodam vispār nav norādījusi I riska kategorijas procentuālo daļu; savukārt Lietuva to nav norādījusi 2016. un 2017. gadam, lai gan Lietuva ir ziņojusi par transportlīdzekļa imobilizācijas gadījumiem šajos gados.

I riska kategorijas pārkāpumu procentuālās daļas rādītājs ir īpaši atkarīgs no pareizu ziņojumu sniegšanas. Ja ir reģistrēts vairāk nekā viens pārkāpums uz transporta vienību, I kategorijas pārkāpumu procentuālā daļa ir zemāka par pareizo vērtību.

Dažas dalībvalstis 2015. gadā ir paziņojušas mazāku pārkāpumu kopskaitu nekā to transporta vienību skaits, kas atzītas par neatbilstīgām (piemēram, Beļģija, Čehija, Vācija, Īrija, Latvija, Ungārija, Nīderlande un Somija), savukārt citas dalībvalstis ir paziņojušas lielāku pārkāpumu kopskaitu nekā to transporta vienību skaits, kuras atzītas par neatbilstīgām (piemēram, Dānija, Horvātija un Slovākija).

¹⁵ *Eurostat* tabula “DS-073082”: Bīstamo kravu pārvadājumi ar autotransportu gadā pēc bīstamo kravu veida un sadalījumā pēc darbības veida.

Šī nelīdzsvarotība vērojama arī 2016. un 2017. gadā. Ir gadījumi, kad izpildiestādes ziņoja tikai to, ka ir atklāti pārkāpumi, bet nesniedza plašāku informāciju par pašiem pārkāpumiem un piemērotajām sankcijām.

Neviendabīgo informāciju, kas saņemta par pārkāpumu kopskaitu, I riska kategorijas pārkāpumu pastāvīgo neesību konkrētās dalībvalstīs un ES līmeņa neatbilstības rādītāja saskaņotības trūkumu varētu skaidrot ar izpildiestāžu nepietiekamu apmācību. Ar šo Komisija vēlas mudināt dalībvalstis šajā jomā aktīvāk apmainīties ar informāciju un labāko praksi.

5. DATU SALĪDZINĀJUMS

Šajā ziņojumā ietvertajā periodā veikto pārbaužu kopskaits ES un Norvēģijā pa gadiem nebija pastāvīgs, mainoties no 136 966 2015. gadā (salīdzinot ar 150 348 2014. gadā) līdz 133 360 2016. gadā un 144 056 2017. gadā. Var atzīmēt, ka 2015. gadā pārbaužu skaits samazinājās par 10,68 % salīdzinājumā ar 2014. gadu un samazinājuma tendence saglabājās arī 2016. gadā, savukārt 2017. gadā bija vērojams neliels pārbaužu skaita pieaugums (lai gan tas nesasniedza 2014. gada līmeni).

Tendences valstīs ir atšķirīgas, proti, tikai 6 dalībvalstīs (Grieķijā, Luksemburgā, Igaunijā, Slovēnijā, Īrijā un Zviedrijā) šajā ziņojumā ietvertajā periodā pārbaužu skaits palielinājās par vairāk nekā 25 %, savukārt Beļģijā, Dānijā, Horvātijā, Itālijā, Bulgārijā un Apvienotajā Karalistē bija vērojams lielākais veikto pārbaužu skaita samazinājums.

Pārbaužu absolūtā skaita ziņā ES vislielākā procentuālā daļa 2015. gadā bija attiecināma uz Vāciju (33,56 %), kurai sekoja Polija (14,95 %) un Austrija (9,44 %). Tāds pats sarindojums atklājās 2016. gadā, proti, 30,96 % no visām pārbaudēm ES veica Vācija, 12,03 % — Polija un 8,96 % — Austrija, savukārt 2017. gadā vislielākā procentuālā daļa bija Vācijai (28,43 %), kurai sekoja Grieķija (14,49 %) un Polija (11,27 %). Jāuzsver, ka šis rādītājs lielā mērā ir saistīts ar dalībvalsts lielumu.

5.1. Pārbaužu biežums

II pielikumā ir iekļauts pārskats par to, cik bieži 2015.–2017. gadā dalībvalstīs veiktas pārbaudes uz ceļa. Pārbaužu biežums ir aprēķināts kā attiecība — pārbaužu skaits uz vienu miljonu tonnkilometru katrā dalībvalstī pārvadāto bīstamo kravu.

2015. gadā ES vidējais rādītājs bija 1,70 pārbaudes uz vienu miljonu tonnkilometru; 2016. gadā tas samazinājās līdz 1,65 pārbaudēm, līdz ar to gada samazinājums bija 3 %, bet 2017. gadā šis rādītājs atkal palielinājās līdz 1,75. Lielākais pārbaužu biežums 2015. gadā ir reģistrēts Austrijā (13,94 uz vienu miljonu tonnkilometru), Slovākijā (9,04) un Ungārijā (5,69), savukārt 2016. gadā šis sarindojums bija šāds: Austrija (11,38), Slovākija (8,39) un Grieķija (7,88); 2017. gadā: Grieķija (14,38), Austrija (10,71) un Slovākija (7,09). Var novērot, ka 2015. gadā pārbaužu biežums Austrijā bija 8,2 reizes lielāks par ES vidējo rādītāju un ka 2017. gadā līdzīgu rādītāju sasniedza Grieķija.

5.2. Pārbaužu sadalījums pēc transporta vienības izcelsmes vietas

Šā ziņojuma III pielikumā ir sniegts pārbaužu sadalījums pēc transporta vienības izcelsmes vietas.

Šo rādītāju ietekmē ne tikai izpildiestāžu lēmumi, bet arī dalībvalsts ģeogrāfiskais novietojums; piemēram, salās ir mazāk starptautiskā tranzīta pārvadājumu pa autoceļiem. Proti, šajā pārskata periodā Malta un Kipra nav pārbaudījušas nevienu ārpus ES reģistrētu transporta vienību.

Pārbaudes valstī reģistrēto transporta vienību procentuālā daļa 2015. gadā bija 63 %, 2016. gadā — 62 % un 2017. gadā — 65 %. To pārbaudīto vienību procentuālā daļa, kuras ieradās no citām ES dalībvalstīm, 2015. un 2016. gadā bija 32 % un samazinājās līdz 29 % 2017. gadā, savukārt to pārbaužu procentuālā daļa, kas attiecās uz ārpus ES reģistrētām vienībām, svārstījās no 5 % līdz 6 % atkarībā no pārskata gada.

5.3. Neatbilstīgo transporta vienību procentuālā daļa

To pārbaudīto transporta vienību procentuālā daļa, kurām konstatēts vismaz viens pārkāpums, ir atspoguļota IV pielikumā.

Neatbilstīgo vienību procentuālā daļa pārbaudīto kopskaitā saglabājās nemainīga 2015. un 2016. gadā, t. i., 20 %, un 2017. gadā samazinājās līdz 17 %. Dažas dalībvalstis (Bulgārija, Grieķija, Rumānija un Slovākija) norādīja uz mazāk nekā 5 % neatbilstību gadā, savukārt citas atzīmēja 0 % pārkāpumu vienam (Slovākija) vai diviem gadiem (Itālija); Kipra norādīja 0 % pārkāpumu visam periodam.

5.4. Neatbilstīgo transporta vienību sadalījums pēc izcelsmes vietas

Diagrammās, kas dotas V pielikumā, ir redzams noteikumiem neatbilstīgo transporta vienību sadalījums pēc transporta vienības izcelsmes vietas.

Kā norādīts 5.2. punktā, dalībvalsts ģeogrāfiskais novietojums būtiski ietekmē arī šo rādītāju (piemēram, dalībvalstī, kas ir sala, un perifērā dalībvalstī var būtiski atšķirties satiksme no trešām valstīm).

5.5. Transporta vienību imobilizācijas biežums

VI pielikumā norādītajās diagrammās ir redzama imobilizēto transportlīdzekļu procentuālā daļa no visiem paziņotajiem pārkāpumu gadījumiem. Imobilizācija tiek piemērota, ja pastāv I riska kategorijas pārkāpums, un tā nozīmē, ka transportlīdzeklis tiek apturēts līdz brīdim, kad vai nu tiek nodrošināta atbilstība *ADR*, vai krava tiek pārkrauta citā *ADR* atbilstošā transportlīdzeklī. Pārskata periodā transporta vienību imobilizācijas biežums sevišķi nemainījās, proti, imobilizēto transportlīdzekļu procentuālā daļa 2015. gadā bija 28 %, savukārt 2016. un 2017. gadā tā samazinājās līdz 27 %.

Piemēram, 2015. gadā transportlīdzekļi visbiežāk tika imobilizēti Norvēģijā (67 %), Nīderlandē (54 %), Vācijā (46 %) un Lietuvā (36 %). Dānija, Igaunija, Spānija, Itālija, Kipra, Latvija un Portugāle neziņoja par nevienu imobilizācijas gadījumu laikā no 2015. līdz 2017. gadam, savukārt Slovākija sāka ziņot par imobilizācijas gadījumiem no 2016. gada.

5.6. Sadalījums pēc riska kategorijām

VII pielikuma diagrammās attēlots pārkāpumu sadalījums pēc to smaguma pakāpes. Jāziņo tikai par pārbaudē konstatēto visaugstāko riska kategoriju.

Lielākā daļa dalībvalstu ir ziņojušas par vismaz vienu pārkāpumu kategoriju uz pārbaudīto transporta vienību. Tomēr Kipra par visu 2015.–2017. gada pārskata periodu neziņoja par nevienu pārkāpumu kādā no riska kategorijām, savukārt Lietuva neziņoja par nevienu pārkāpumu kādā no riska kategorijām 2016. un 2017. gadā.

Pārbaudēs, kas 2015. gadā tika veiktas ES, 40 % no konstatētajiem pārkāpumiem tika klasificēti I riska kategorijā (augsta līmeņa risks, kas var izraisīt nāvi, nopietnu personīgo ievainojumu vai būtisku kaitējumu videi, un tā rezultātā ir nepieciešami tūlītēji un atbilstīgi novēršanas pasākumi, piemēram, transportlīdzekļa imobilizācija), 37 % — II riska kategorijā (pārkāpumi, kuri rada risku, kas var izraisīt personīgo ievainojumu vai kaitējumu videi, taču kuru gadījumā atbilstīgus novēršanas pasākumus var veikt vai nu kontroles veikšanas vietā, ja tas ir iespējams un piemēroti, vai ne vēlāk kā pēc konkrētā pārvadājuma pabeigšanas) un atlikušie 23 % — III riska kategorijā (pārkāpumi, kuri rada zema līmeņa risku, kas var izraisīt personīgo ievainojumu vai kaitējumu videi, un kuru gadījumā atbilstīgi novēršanas pasākumi nav jāveic uz ceļa).

5.7. Sankciju veidi

VIII pielikumā ietvertajās diagrammās ir redzams sankciju sadalījums katrā dalībvalstī.

Pirms Komisijas ieteikuma publicēšanas (sk. šā ziņojuma 2. punktu) bija ļoti grūti apkopot šādu informāciju. Pēc ieteikuma publicēšanas situācija krasī uzlabojās, un 2015.–2017. gada periodā tikai Francija neiesniedza statistikas datus par sankcijām.

Piemēram, ES veikto pārbažu laikā 2015. gadā tika izteikti 3216 brīdinājumi, naudas sods tika piemērots 14 446 gadījumos, bet 2777 gadījumos tika piemērotas citas sankcijas, tostarp kriminālprocesi un administratīvi juridiskie procesi. Citiem vārdiem sakot, procentuālās daļas izteiksmē ES līmenī atklāto pārkāpumu rezultātā naudas sods tika piemērots 71 % gadījumu, brīdinājumi izdoti 17 % gadījumu un citas sankcijas noteiktas 13 % gadījumu (lai gan dalībvalstu starpā vērojamas lielas atšķirības).

6. SECINĀJUMI

Direktīva 95/50/EK dalībvalstu tiesību aktos ir transponēta kopš 1997. gada 1. janvāra. Ziņojumu sniegšanas noteikumu aspekti tika grozīti 2004. gadā un kļuva piemērojami 2005. gada 14. decembrī. Tā kā iesniegtajā informācijā tika konstatēta sistemātiska nekonsekvence, Komisija 2011. gadā publicēja ieteikumu par šo jautājumu.

Jaunākie ziņojumi skaidri liecina, ka pārbažu skaits kopš 2014. gada nedaudz samazinās. Salīdzinot ar iepriekšējā ziņojuma pārskata periodu (2012.–2014. gads), ir redzams, ka paziņotais pārbažu skaits 2015. gadā samazinājās līdz 136 966 pārbaudēm visā ES kopā. ES kopskaita turpmāks samazinājums līdz 133 360 ir vērojams 2016. gadā, savukārt 2017. gadā konstatēts neliels pieaugums, t. i., 144 056. Tomēr šis pieaugums vienalga nerasniedz 2014. gada rādītāju, proti, 150 348 pārbaudes, un ir izteikti zemāks par 2006. gada rādītāju — 244 710 pārbaudes vai 2007. gada rādītāju — 285 466 pārbaudes¹⁶ (t. i., pirmie pārskata gadi, par kuriem pieejami ES 27 dati).

Pārkāpumu skaits šā ziņojuma pārskata periodā saglabājās samērā stabils: apstiprināts vai iespējams pārkāpums saistībā ar bīstamo kravu pārvadāšanu 2015. gadā tika konstatēts vienā no 5 pārbaudēm, savukārt 2017. gadā šāds pārkāpums tika konstatēts vienā no 5,8 pārbaudēm. Skaitļos tas atbilst 79 103 no 417 343 pārbaudēm uz ceļa, kas ES un Norvēģijā kopā veiktas šajā ziņojumā ietvertajos trīs gados.

No visiem konstatētajiem pārkāpumiem 40 % bija vismagākā veida pārkāpumi. Attiecīgi 7442 transportlīdzekļi tika imobilizēti 2015. gadā, 7282 — 2016. gadā un 6706 — 2017. gadā.

Jāatzīmē, ka dalībvalstu paziņoto pārkāpumu lielais skaits var būt saistīts arī ar mērķtiecīgo pārbaudes politiku, kuras mērķis, maksimāli izmantojot nepietiekamos pieejamos resursus, noteikt vissliktāk strādājošos pārvadātājus un piemērot tiem sankcijas. Tas nozīmē, ka norādītie statistikas dati, iespējams, pilnībā neatspoguļo ES bīstamo kravu pārvadājumu tirgu, kas praksē varētu būt daudz drošāks, nekā šķiet saskaņā ar paziņotajiem datiem.

Kopumā, kā noteikts Direktīvā 95/50/EK, visas dalībvalstis pārbauda transportlīdzekļus, kuri pārvadā bīstamās kravas pa autoceļiem, un sniedz samērā precīzu informāciju par šīm pārbaudēm. Tomēr dažos gadījumos joprojām vērojama nekonsekvence, un Komisija turpina īstenot centienus nodrošināt Direktīvas 95/50/EK ziņošanas prasību izpildi, kā arī atbilstības pakāpenisku uzlabošanu katru gadu.

Ņemot vērā paziņotos datus un šajā ziņojumā izklāstīto datu analīzi, ir vērojama dalībvalstu gadā veikto pārbažu skaita vispārēja samazināšanās tendence, kā arī pastāvīgi sarežģījumi saistībā ar datu paziņošanu.

Tā kā dalībvalstu interesēs ir atklāt un novērst apdraudējumus, kas var rasties saistībā ar šādu kravu pārvadāšanu, Komisija mudina šajā jomā veikt lielākus ieguldījumus, it sevišķi nolūkā uzlabot izpildiestāžu apmācību un zināšanu un labākās prakses apmaiņu.

¹⁶ COM(2010)364 final, 10. lpp.