



Briuselis, 2020 02 26
COM(2020) 69 final

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

**DĖL TARYBOS DIREKTYVOS 95/50/EB DĖL PAVOJINGŲ KROVINIŲ VEŽIMO
KELIAIS VIENODŲ TIKRINIMO PROCEDŪRŲ TAIKymo VALSTYBĖSE
NARĖSE**

TURINYS

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI DĖL TARYBOS DIREKTYVOS 95/50/EB DĖL PAVOJINGŲ KROVINIŲ VEŽIMO KELIAIS VIENODŲ TIKRINIMO PROCEDŪRŲ TAIKYMO VALSTYBĖSE NARĖSE

1.	Ižanga	2
2.	ES valstybių narių ir Norvegijos ataskaitos	3
3.	Duomenų skaičiavimas	4
4.	Tikrinimų raida ir rezultatai	4
5.	Duomenų palyginimas	5
5.1.	Tikrinimų dažnumas.....	6
5.2.	Tikrinimų pasiskirstymas pagal transporto priemonės registracijos vietą	6
5.3.	Reikalavimų neatitinkančių transporto priemonių procentinė dalis.....	6
5.4.	Reikalavimų neatitinkančių transporto priemonių pasiskirstymas pagal registracijos vietą	6
5.5.	Transporto priemonių imobilizavimo dažnumas	6
5.6.	Pažeidimų pasiskirstymas pagal rizikos kategorijas	7
5.7.	Nuobaudų rūšys.....	7
6.	Išvados	7

1. IŽANGA

Tarybos direktyva 95/50/EB dėl pavojingų krovinių vežimo keliais vienodų tikrinimo procedūrų buvo priimta 1995 m. spalio 6 d. Joje nustatyta, jog valstybės narės turi užtikrinti, kad reprezentatyvi keliais vežamų pavojingų krovinių siuntų dalis būtų atitinkamai tikrinama ir kad siuntų saugos sąlygos atitiktų susijusius teisės aktus. Kad galėtų atlikti Direktyvoje nurodytus tikrinimus, valstybės narės naudojasi Direktyvos I priede pateiktu kontroliniu sąrašu ir remiasi II priede išvardytomis nustatytų galimų pažeidimų rizikos kategorijomis.

Direktyvoje 95/50/EB nustatyta, kad kiekviena valstybė narė kiekvienais kalendoriniais metais, praėjus ne daugiau kaip dvylikai mėnesių nuo atitinkamų metų pabaigos, Komisijai išsiunčia šios direktyvos taikymo ataskaitą¹. Direktyvoje taip pat nustatyta, kad Komisija ne rečiau kaip kas treji metai Europos Parlamentui ir Tarybai teikia Direktyvos taikymo valstybėse narėse ataskaitą².

Komisijos ataskaita rengiama remiantis iš valstybių narių gautomis metinėmis ataskaitomis. Tai septintoji Tarybos direktyvos 95/50/EB taikymo valstybėse narėse ataskaita; joje apibendrinamas 2015–2017 m. laikotarpis. Pirmoji ataskaita³ apėmė 1997–1998 m., antroji⁴ – 1999–2002 m., trečioji⁵ – 2003–2005 m., ketvirtoji⁶ – 2006–2007 m., penktoji⁷ – 2008–2011 m., o šeštoji⁸ – 2012–2014 m.

Iki 2009 m. birželio 30 d. saugaus pavojingų krovinių vežimo keliais sąlygos buvo nustatytos Tarybos direktyvoje 94/55/EB⁹ su pakeitimais. Nuo 2009 m. liepos 1 d. ši direktyva buvo panaikinta ir pakeista Direktyva 2008/68/EB¹⁰ su pakeitimais.

Direktyvoje 2008/68/EB numatyta toliau taikyti Direktyvos 94/55/EB metodą: visam nacionaliniam ir tarptautiniam transportui ES teritorijoje privaloma taikyti tokias pat technines ir administracines nuostatas, kokios yra pateiktos Europos sutarties dėl pavojingų krovinių tarptautinio vežimo keliais (angl. *ADR*)¹¹ priede. Kadangi ADR nepateikiama konkrečių nuostatų dėl sutarties taikymo, jos nustatytos Direktyvoje 95/50/EB.

Šioje direktyvoje pateiktas suderintas kontrolinis sąrašas, kurį valstybės narės turi taikyti tokiems tikrinimams, ir rekomendacijos dėl pažeidimų klasifikavimo. 2004 m. Direktyvos priedai buvo iš dalies pakeisti¹², taip pat pakeista pažeidimų klasifikavimo sistema – nuo 2005 m. skiriamos trys rizikos kategorijos.

Vienoda tvarka tikrinami visi pavojingi kroviniai, vežami valstybės narės teritorijoje esančiais keliais arba į valstybę narę įvežami iš trečiųjų šalių, nepaisant to, kokioje šalyje yra

¹ Tos direktyvos 9 straipsnio 1 dalis.

² Tos direktyvos 9 straipsnio 2 dalis.

³ KOM(2000) 517 galutinis, 2000 9 6.

⁴ KOM(2005) 430 galutinis, 2005 9 15.

⁵ KOM(2007) 795 galutinis, 2007 12 13.

⁶ KOM(2010) 364 galutinis, 2010 7 7.

⁷ COM(2013) 815 *final*, 2013 11 25.

⁸ COM(2017) 112 *final*, 2017 3 6.

⁹ 1994 m. lapkričio 21 d. Tarybos direktyva 94/55/EB dėl valstybių narių teisės aktų dėl pavojingų krovinių vežimo keliais suderinimo (OL L 319, 1994 12 12, p. 7).

¹⁰ 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/68/EB dėl pavojingų krovinių vežimo vidaus keliais (OL L 260, 2008 9 30, p. 13).

¹¹ 1957 m. rugsėjo 30 d. Ženevoje sudaryta Europos sutartis dėl pavojingų krovinių tarptautinio vežimo keliais su pakeitimais, pritariant Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijai (UNECE).

¹² 2004 m. gruodžio 13 d. Komisijos direktyva 2004/112/EB, derinanti su technikos pažanga Tarybos direktyvą 95/50/EB (OL L 367, 2004 12 14, p. 23).

registruota transporto priemonė. Šia direktyva siekiama užtikrinti reprezentatyvios keliais vežamų pavojingų krovinių siuntų dalies atsitiktinį tikrinimą, apimančią didelę kelių tinklo dalį.

Prevenciniais tikslais arba po to, kai kelyje nustatoma pažeidimų, keliančių pavojų saugai, gali būti atliekami tikrinimai įmonių patalpose. Tačiau Direktyvoje 95/50/EB reikalavimo teikti tokių tikrinimų ataskaitas nėra.

2. ES VALSTYBIŲ NARIŲ IR NORVEGIJOS ATASKAITOS

Valstybių narių prašoma, kad jos ataskaitose naudotų Direktyvos 95/50/EB II priede nurodytus suderintus pažeidimų kodus, o pačias ataskaitas teiktų Direktyvos III priede nustatyta tvarka. Norvegija taip pat pateikė savo metines ataskaitas ir paprašė, kad jos ataskaitos būtų įtrauktos į Komisijos ataskaitą Europos Parlamentui ir Tarybai.

Daugelis valstybių narių ir Norvegija ataskaitas iš esmės pateikė laiku. Kai kurias nacionalines ataskaitas vėluota pateikti dėl informacijos rinkimui, nagrinėjimui ir perdavimui Komisijai taikomų administracinių procedūrų, pirmiausia, kai tose procedūrose dalyvauja kelios skirtingos valdžios institucijos. Nors, palyginti su ankstesniais laikotarpiais, 2015 m. padėtis laikinai pagerėjo, vėlesniais metais tokia tendencija nebuvo užregistruota, todėl Komisija turėjo pakartoti savo prašymą valstybėms narėms ir paraginti jas patobulinti duomenų, kurie bus teikiami ateityje, formatą ir nuoseklumą.

Komisija iš visų valstybių narių gavo visą laikotarpį apimančias ataskaitas, tačiau, nepaisant labai reikšmingų patobulinimų, ne visa informacija buvo gauta tinkamu formatu. Be to, kai kurios iš šių ataskaitų buvo neišsamios arba netinkamai užpildytos, todėl šioje ataskaitoje pateikiamose lentelėse apskritai nebuvo galima pateikti kai kurių duomenų arba nebuvo galima pateikti tinkamų duomenų; tokiais atvejais jose įrašyti simboliai #N/A (angl. *not available* – nėra duomenų). Valstybių narių ataskaitų suvestinė pateikiama šios ataskaitos prieduose.

Ankstesnėse Komisijos ataskaitose buvo nurodyti tam tikri sistemingi valstybių narių statistinių ataskaitų nenuoseklumai. Kad Komisijos ataskaitas būtų galima laikyti kokybiškomis, palyginamomis ir patikimomis, jos turi būti pateiktos vienodu formatu, todėl 2011 m. Komisija priėmė rekomendaciją¹³, kuria siekiama pagerinti šių ataskaitų kokybę.

Paskelbus šią rekomendaciją, ataskaitų kokybė labai pagerėjo, nenuoseklumų pasitaikydavo retai ir jie buvo nedideli.

Kai kurie iš šių mažėjančių nenuoseklumų yra susiję su pažeidimų skaičiumi, priskiriamu prie konkrečios rizikos kategorijos¹⁴. Komisijos rekomendacijos priedo 1.4 dalyje pabrėžiama, kad net ir nustačius kelis pažeidimus, turi būti pranešama tik apie didžiausią pažeidimą. Prie atitinkamos konkrečios rizikos kategorijos priskiriamų pažeidimų suma turėtų būti lygi nuostatų neatitinkančių transporto priemonių skaičiui.

Atrodo, kad šis principas tinkamai taikomas dar ne visose valstybėse narėse, nes vis dar pranešama apie kelis vienai transporto priemonei tenkančius pažeidimus.

Kita rekomendacijoje aptariama didelė problema buvo nuobaudų, taikomų per tikrinimą kelyje nustačius pažeidimą, sąvoka. Dėl teisinės ir administracinės tvarkos skirtumų kai kurios valstybės narės negalėjo nustatyti po tikrinimų, per kuriuos buvo nustatyti įtariamai

¹³ 2011 m. vasario 21 d. Komisijos rekomendacija dėl pavojingų krovinių vežimo keliais patikrinimo ataskaitų, K(2011) 909 galutinis.

¹⁴ Rizikos kategorijų apibrėžtys ir rekomendacijos dėl pažeidimų priskyrimo prie šių kategorijų pateiktos Direktyvos 95/50/EB su pakeitimais, padarytais Direktyva 2004/112/EB, II priede.

pažeidimai, vykdyto teismo proceso rezultatų. Rekomendacijoje siūlomas bendras visoms valstybėms narėms kompromisas – sprendimo, kurį teisėsaugos pareigūnas priėmė po oficialaus tikrinimo vietoje, registravimas. Tačiau viena valstybė narė (Prancūzija) vis dar negali pateikti tokių duomenų.

3. DUOMENŲ SKAIČIAVIMAS

Valstybių narių paprašoma nurodyti (jei įmanoma) jų pačių apskaičiuotą per metus jų teritorijoje pervežtų pavojingų krovinių kiekį tonomis arba tonkilometrais. 2017 m. tokius įverčius pateikė 16 valstybių narių ir Norvegija. Ankstesniais metais – 2015 ir 2016 m. – tik 14 valstybių narių ir Norvegija nurodė apytikslį bendrą pavojingų krovinių kiekį.

Ne visos valstybės narės galėjo pateikti šiuos duomenis, tad nebuvo galima valstybių narių objektyviai palyginti; šioje ataskaitoje minimas pavojingų krovinių kiekis grindžiamas Eurostato duomenų bazėje pateikiama informacija¹⁵. Ši informacija naudojama apskaičiuojant tikrinimų dažnumą, kuris priklauso nuo pervežamų krovinių kiekio, nors Direktyvoje nenurodytas reikalaujamas mažiausias tikrinimų, kuriuos reikia atlikti, kiekis (nei absoliučiais skaičiais, nei procentine dalimi).

Vis dėlto Eurostatas neturi jokių statistinių duomenų apie Maltą, nes jai padaryta išimtis, leidžianti netaikyti 2012 m. sausio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 70/2012 dėl krovinių vežimo keliais statistinių ataskaitų. Todėl Maltoje pervežtų pavojingų krovinių kiekis apskaičiuotas remiantis Maltos kompetentingos institucijos pateiktais duomenimis.

Eurostato statistiniai duomenys pateikti šios ataskaitos IX priede.

4. TIKRINIMŲ RAIDA IR REZULTATAI

I priede parodyta, kaip kito valstybių narių atliktų tikrinimų skaičius, taip pat nuostatų neatitinkančių transportų priemonių procentinė dalis ir I rizikos kategorijos pažeidimų procentinė dalis; tai didžiausių pažeidimų kategorija, kai nesilaikant atitinkamų ADR nuostatų kyla didelė žūtis, rimto asmens sužeidimo arba didelės žalos aplinkai rizika, todėl būtina imtis skubių ir tinkamų taisomųjų priemonių, pavyzdžiui, imobilizuoti transporto priemonę.

Lentelės pabaigoje pateikti Europos Sąjungos duomenų vidurkiai ir Norvegijos statistiniai duomenys.

Dėl surinktų duomenų kiekio galima atlikti ir išsamią, ir bendrą analizę. Tarp pagrindinių iš jų kylančių svarstymų galima išskirti šiuos:

- pateikti patikrintų transporto priemonių skaičiaus duomenys nelabai dera su transporto priemonių, kurios atitinka ADR skaičiaus duomenimis. Pavyzdžiui, 2015 m. Graikija nurodė patikrinusi 324 transporto priemones, bet tik vienos transporto priemonės atveju buvo padarytas prie I rizikos kategorijos priskiriamas pažeidimas. Atrodo, kad 2016 m. situacija pagerėjo – atlikta 6 290 tikrinimų ir pranešta apie 39 reikalavimų nesilaikymo atvejus (t. y. 0,62 proc. bendro tikrinimų skaičiaus), tačiau paskutiniais ataskaitinio laikotarpio metais (2017 m.) reikalavimų nesilaikymo atvejų skaičius išliko nedidelis (42), palyginti su bendru tikrinimų skaičiumi, kuris išaugo iki 20 870, – šiuo atveju reikalavimų nesilaikymo rodiklis yra 0,20 proc., t. y. 8 kartus mažesnis už ES vidurkį. Norint palyginti

¹⁵ Eurostato lentelė DS-073082 „Pavojingų krovinių vežimas keliais per metus pagal pavojingų krovinių ir veiklos rūšį“.

pažymėtina, kad Vokietijoje 2015 m. nustatyti 11 548 reikalavimų nesilaikymo atvejai atlikus 45 961 tikrinimą, 2016 m. – 11 137 atvejai atlikus 41 290 tikrinimų, o 2017 m. – 10 429 atvejai atlikus 40 956 tikrinimus; taigi, reikalavimų nesilaikymo rodiklis yra apie 25 proc.;

- kelios valstybės narės (Danija, Estija, Ispanija, Italija, Kipras, Latvija ir Portugalija) per trejų metų laikotarpį, kurį apima ši ataskaita, nepranešė apie nė vieną imobilizavimo atvejį. Taip gali būti dėl to, kad kai kurių šalių teisėsaugos institucijos neturi įgaliojimų imobilizuoti transporto priemonių. Kitose valstybėse narėse (Graikijoje, Liuksemburge ir Slovakijoje) ataskaitiniu laikotarpiu tokių atvejų pasitaikė tik po kartą;
- Kipras nenurodė nustatytą I rizikos kategorijos pažeidimų dalies, o Lietuva nenurodė jos 2016 ir 2017 m., nepaisant to, kad pastaroji šalis pranešė apie imobilizacijos atvejus šiais konkrečiais metais.

Ataskaitų teisingumas labai svarbus apskaičiuojant I rizikos kategorijos pažeidimų dalies rodiklį. Kai pranešama apie daugiau nei vieną pažeidimą, susijusį su transporto priemone, I kategorijos pažeidimų dalis būna mažesnė už tikrąją vertę.

2015 m. kai kurių valstybių narių nurodytas bendras pažeidimų skaičius buvo mažesnis už nustatytą reikalavimų neatitinkančių transporto priemonių skaičių (pvz., Belgijos, Čekijos, Vokietijos, Airijos, Latvijos, Vengrijos, Nyderlandų ir Suomijos), o kitų valstybių narių nurodytas pažeidimų skaičius buvo didesnis už reikalavimų neatitinkančių transporto priemonių skaičių (pvz., Danijos, Kroatijos ir Slovakijos). Šis neatitikimas išliko ir 2016–2017 m. Buvo atvejų, kai teisėsaugos institucijos pranešė tik apie nustatytus pažeidimus, tačiau nepateikė jokios papildomos informacijos apie tuos pažeidimus ar taikytas nuobaudas.

Viena iš priežasčių, kodėl apie bendrą pažeidimų skaičių pateikiama informacija yra mišri, kai kuriose valstybėse narėse nėra I rizikos kategorijos pažeidimų ir reikalavimų nesilaikymo rodiklis ES lygmeniu yra nevienodas, galėtų būti tai, kad trūksta teisėsaugos institucijoms skirtų tinkamų mokymų. Todėl Komisija nori paraginti valstybes nares toliau keisti informaciją ir geriausia patirtimi šioje srityje.

5. DUOMENŲ PALYGINIMAS

Bendras šioje ataskaitoje nagrinėjamu ataskaitiniu laikotarpiu atliktų tikrinimų ES ir Norvegijoje skaičius kiekvienais metais buvo nevienodas ir kito taip: 2015 m. – 136 966 (palyginti su 150 348 2014 m.), 2016 m. – 133 360, o 2017 m. – 144 056. Galima pažymėti tai, kad, palyginti su 2014 m., 2015 m. tikrinimų skaičius sumažėjo 10,68 proc., o mažėjimo tendencija išliko ir 2016 m., tačiau 2017 m. galima pastebėti nedidelį tikrinimų skaičiaus augimą (nors jis nepasiekė 2014 m. lygio).

Nacionalinės tendencijos skiriasi: šioje ataskaitoje aptariamam ataskaitiniu laikotarpiu tik 6 valstybėse narėse (Graikijoje, Liuksemburge, Estijoje, Slovėnijoje, Airijoje ir Švedijoje) tikrinimų skaičius padidėjo daugiau nei 25 proc., o Belgijoje, Danijoje, Kroatijoje, Italijoje, Bulgarijoje ir Jungtinėje Karalystėje pastebėtas didžiausias tikrinimų skaičiaus sumažėjimas.

Remiantis duomenimis apie absoliutųjį tikrinimų ES skaičių, 2015 m. daugiausiai tikrinimų atlikta Vokietijoje (33,56 proc.), Lenkijoje (14,95 proc.) ir Austrijoje (9,44 proc.). Tokia pat padėtis pastebėta ir 2016 m. – 30,96 proc. ES tikrinimų atlikta Vokietijoje, 12,03 proc. – Lenkijoje ir 8,96 proc. – Austrijoje, o 2017 m. daugiausia tikrinimų atlikta Vokietijoje (28,43 proc.), Graikijoje (14,49 proc.) ir Lenkijoje (11,27 proc.). Pabrėžiama, kad šis rodiklis iš esmės susijęs su valstybės narės dydžiu.

5.1. Tikrinimų dažnumas

II priede pateikiama valstybių narių keliuose vykdytų tikrinimų dažnumo 2015–2017 m. apžvalga. Tikrinimų dažnumas apskaičiuojamas kaip valstybėje narėje pervežtų pavojingų krovinių tikrinimų skaičius, tenkantis milijonui tonkilometrų.

2015 m. ES milijonui tonkilometrų vidutiniškai teko 1,70 tikrinimo; 2016 m. šis rodiklis sumažėjo iki 1,65 (metinis sumažėjimas buvo 3 proc.), o 2017 m. vėl padidėjo iki 1,75. 2015 m. tikrinimai dažniausiai būdavo atliekami Austrijoje (13,94 milijonui tonkilometrų), Slovakijoje (9,04) ir Vengrijoje (5,69), 2016 m. – Austrijoje (11,38), Slovakijoje (8,39) ir Graikijoje (7,88), ir galiausiai 2017 m. – Graikijoje (14,38), Austrijoje (10,71) ir Slovakijoje (7,09). Galima pastebėti, kad 2015 m. tikrinimų dažnumas Austrijoje buvo 8,2 karto didesnis už ES vidurkį ir kad 2017 m. Graikija pasiekė panašų rodiklį.

5.2. Tikrinimų pasiskirstymas pagal transporto priemonės registracijos vietą

Šios ataskaitos III priede pateikiamas tikrinimų pasiskirstymas pagal transporto priemonės registracijos vietą.

Šiam rodikliui įtakos turi ne tik teisėsaugos institucijų sprendimai, bet ir valstybės narės geografinė padėtis, pvz., salose tarptautinių pervežimų keliais yra mažiau. Pirmiausia, šiuo ataskaitiniu laikotarpiu Maltoje ir Kipre nebuvo patikrinta nė viena ne ES registruota transporto priemonė.

Šalyse, kuriose buvo atliekami tikrinimai, registruotos transporto priemonės 2015 m. sudarė 63 proc., 2016 m. – 62 proc., o 2017 m. – 65 proc. 2015 ir 2016 m. patikrintų kitų ES šalių transporto priemonių dalis buvo 32 proc. ir 2017 m. sumažėjo iki 29 proc., o patikrintų ne ES registruotų transporto priemonių dalis išliko stabili – priklausomai nuo ataskaitinių metų, ji buvo 5–6 proc.

5.3. Reikalavimų neatitinkančių transporto priemonių procentinė dalis

Patikrintų transporto priemonių, kurių atžvilgiu nustatytas bent vienas pažeidimas, dalis nurodyta IV priede.

Reikalavimų neatitinkančių transporto priemonių procentinė dalis, palyginti su bendru tikrinimų skaičiumi, 2015 ir 2016 m. buvo vienoda, t. y. 20 proc., o 2017 m. sumažėjo iki 17 proc. Kai kurios valstybės narės (Bulgarija, Graikija, Rumunija ir Slovakija) kiekvienais metais pranešė apie mažiau nei 5 proc. reikalavimų nesilaikymo atvejų, o kitos pranešė apie 0 proc. pažeidimų per vienus (Slovakija) ar dvejus (Italija) metus; Kipras pranešė apie 0 proc. pažeidimų per visą laikotarpį.

5.4. Reikalavimų neatitinkančių transporto priemonių pasiskirstymas pagal registracijos vietą

V priede pateiktose diagramose pavaizduotas reikalavimų neatitinkančių transporto priemonių pasiskirstymas pagal transporto priemonės registracijos vietą.

Kaip pirmiau pažymėta 5.2 dalyje, šiam rodikliui didelės įtakos turi ir valstybės narės geografinė padėtis (pvz., saloje arba periferinėje valstybėje narėje gali labai skirtis transporto srautas iš trečiųjų šalių).

5.5. Transporto priemonių imobilizavimo dažnumas

VI priede pateiktoje diagramoje pavaizduota, kokia reikalavimus neatitinkančių transporto priemonių dalis buvo imobilizuota. Imobilizavimas atliekamas esant I rizikos kategorijos pažeidimui ir reiškia tai, kad transporto priemonė arba laikoma sustabdyta iki tol, kol pradeda

atitikti ADR reikalavimus, arba kroviny s perkeliamas į kitą ADR atitinkančią transporto priemonę. Ataskaitiniu laikotarpiu transporto priemonių imobilizavimo dažnumas nelabai skyršėsi: 2015 m. buvo imobilizuota 28 proc. transporto priemonių, o 2016 ir 2017 m. ši dalis sumažėjo iki 27 proc.

Pavyzdžiui, 2015 m. dažniausiai transporto priemonės būdavo imobilizuojamos Norvegijoje (67 proc.), Nyderlanduose (54 proc.), Vokietijoje (46 proc.) ir Lietuvoje (36 proc.). Danija, Estija, Ispanija, Italija, Kipras, Latvija ir Portugalija nepranešė apie imobilizavimą 2015–2017 m., o Slovakija pradėjo pranešti apie imobilizavimą nuo 2016 m.

5.6. Pažeidimų pasiskirstymas pagal rizikos kategorijas

VII priede pateiktose diagramose pavaizduotas pažeidimų pasiskirstymas pagal jų sunkumą. Buvo reikalaujama pranešti tik apie tuos tikrinimo metu nustatytus pažeidimus, kurie buvo priskirti prie aukščiausios rizikos kategorijos.

Dauguma valstybių narių pranešė apie bent vienos kategorijos pažeidimus, nustatytus patikrinus vieną transporto priemonę. Vis dėlto Kipras ataskaitiniu laikotarpiu (2015–2017 m.) nepranešė nė apie vieną bent vienos kategorijos pažeidimą, o Lietuva nepranešė nė apie vieną bent vienos kategorijos pažeidimą 2016 ir 2017 m.

Iš 2015 m. ES atliktų tikrinimų 40 proc. nustatytų pažeidimų priskirti I rizikos kategorijai (didelė žūties, rimto asmens sužeidimo arba didelės žalos aplinkai rizika, dėl kurios reikia imtis skubių ir tinkamų taisomųjų priemonių, pavyzdžiui, imobilizuoti transporto priemonę), 37 proc. priskirti II rizikos kategorijai (pažeidimai, dėl kurių kyla asmens sužeidimo arba žalos aplinkai rizika, kai galima imtis tinkamų taisomųjų priemonių arba tikrinimo vietoje, jeigu įmanoma ir taikytina, arba ne vėliau kaip tai transporto priemonei nustojus judėti), o likę 23 proc. priskirti III rizikos kategorijai (pažeidimai, dėl kurių kyla nedidelė asmens sužeidimo arba žalos aplinkai rizika, ir kai nebūtina imtis taisomųjų priemonių kelyje).

5.7. Nuobaudų rūšys

VIII priede pateiktose diagramose pavaizduotas nuobaudų pasiskirstymas pagal valstybes nares.

Kol dar nebuvo paskelbta šios ataskaitos 2 dalyje minėta Komisijos rekomendacija, renkant šią informaciją kildavo didelių sunkumų. Paskelbus rekomendaciją, padėtis iš esmės pasikeitė, ir 2015–2017 m. statistinių duomenų apie nuobaudas nepateikė tik Prancūzija.

Pavyzdžiui, per 2015 m. ES atliktus tikrinimus pareikšta 3 216 įspėjimų; 14 446 atvejais paskirtos baudos; 2 777 atvejais paskirtos kitokios nuobaudos, įskaitant baudžiamųjų ir administracinių teisėsaugos procesų vykdymą. Kitaip tariant, ES lygmeniu dėl nustatytų pažeidimų 71 proc. atvejų skirtos baudos, 17 proc. atvejų pareikšti įspėjimai ir 13 proc. atvejų paskirtos kitos nuobaudos (statistika valstybėse narėse labai skiriasi).

6. IŠVADOS

Direktyva 95/50/EB į visų valstybių narių nacionalinę teisę perkelta 1997 m. sausio 1 d. 2004 m. nuostatos dėl ataskaitų teikimo buvo iš dalies pakeistos ir tapo taikytinos nuo 2005 m. gruodžio 14 d. Nustačiusi tam tikrų sistemingų ataskaitų teikimo nenuoseklumą, 2011 m. Komisija paskelbė susijusią rekomendaciją.

Iš ataskaitų aiškiai matyti, kad nuo 2014 m. nežymiai sumažėjo tikrinimų skaičius. Palyginti su ankstesnės ataskaitos ataskaitiniu laikotarpiu (2012–2014 m.), galima pastebėti, kad 2015 m. ES bendras tikrinimų skaičius sumažėjo iki 136 966. 2016 m. galima pastebėti dar

didesnį ES bendro skaičiaus sumažėjimą iki 133 360, bet 2017 m. užregistruotas nedidelis augimas, t. y. 144 056. Vis dėlto šis atsigavimas dar neprilygsta 2014 m. skaičiams (150 348 tikrinimai) ir yra gerokai mažesnis nei 2006 m. (244 710 tikrinimų) ar 2007 m. (285 466 tikrinimai)¹⁶ (t. y. pirmieji ataskaitiniai metai, apie kuriuos turima duomenų iš ES 27).

Pažeidimų skaičius šios ataskaitos ataskaitiniu laikotarpiu išliko gana stabilus: 2015 m. pažeidimas būdavo nustatomas arba įtariamas per vieną iš penkių vežamų pavojingų krovinių tikrinimų, o 2017 m. – per vieną iš 5,8 tikrinimo. Skaičiais tai yra 79 103 iš 417 343 tikrinimų keliuose, atliktų ES ir Norvegijoje trejų metų laikotarpiu, kurį apima ši ataskaita.

Tais atvejais, kai buvo nustatyta pažeidimų, 40 proc. iš jų buvo priskirti prie sunkiausių pažeidimų kategorijos. Taigi 2015 m. buvo imobilizuotos 7 442 transporto priemonės, 2016 m. – 7 282, o 2017 m. – 6 706.

Pažymėtina, kad valstybių narių nurodomą didelį pažeidimų skaičių taip pat galėjo lemti jų pasirinkta tikrinimo politika, pagal kurią siekiama nustatyti blogiausius dirbančius vežėjus ir jiems taikyti sankcijas, taip siekiant užtikrinti kuo didesnį turimų ribotų išteklių panaudojimo efektyvumą. Tai reiškia, kad pateiktais statistiniais duomenimis ES pavojingų krovinių vežimo rinka gali būti apibūdinama ne visiškai tiksliai – iš tiesų ši rinka galėtų būti gerokai saugesnė, nei gali atrodyti iš pateiktų duomenų.

Apibendrinant pažymėtina, kad, kaip reikalaujama pagal Direktyvą 95/50/EB, visos valstybės narės tikrina pavojingus krovinius vežančias transporto priemones ir iš esmės gana tinkamai teikia tokių tikrinimų ataskaitas. Visgi tam tikrų nenuoseklumų dar pasitaiko, todėl Komisija toliau deda pastangas siekdama užtikrinti, kad būtų laikomasi Direktyvoje 95/50/EB nustatytų ataskaitų teikimo reikalavimų, ir kiekvienais metais šių reikalavimų laikymasis vis gerėja.

Atsižvelgiant į pateiktus duomenis ir šioje ataskaitoje pristatytą jų analizę, galima pastebėti bendrą tendenciją, kad valstybių narių atliekamų metinių tikrinimų skaičius mažėja, be to, esama su ataskaitų teikimu susijusių problemų.

Kadangi pačioms valstybėms narėms svarbu nustatyti pavojus, kurių gali kilti vežant šiuos krovinius, ir jų išvengti, Komisija norėtų paraginti skirti daugiau dėmesio šiai sričiai, pirmiausia, gerinti teisėsaugos institucijų mokymą ir keistis ekspertinėmis žiniomis bei geriausia patirtimi.

¹⁶ KOM(2010) 364 galutinis, p. 10.