



Briselē, 25.11.2013
COM(2013) 815 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**

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**

SATURS

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	4
2.	Saistītie ES tiesību akti	4
3.	Direktīvas 95/50/EK piemērošana	5
4.	ES dalībvalstu un Norvēģijas ziņojumi	5
5.	Ieteikums ziņojumu sagatavošanai par pārbaudēm, kas veiktas saistībā ar bīstamo kravu pārvadāšanu pa autoceļiem	6
6.	Datu aprēķini	6
7.	Pārbažu un to rezultātu izmaiņas	7
8.	Datu salīdzinājums	7
8.1.	Pārbažu biežums	8
8.2.	Pārbažu sadalījums pēc transportlīdzekļu izcelsmes vietas	8
8.3.	Neatbilstīgo transporta vienību proporcionālā daļa	8
8.4.	Neatbilstīgo transporta vienību sadalījums pēc izcelsmes vietas	8
8.5.	Transporta vienību imobilizācijas biežums	8
8.6.	Sadalījums pēc riska kategorijām	9
8.7.	Sodu veidi	9
9.	Secinājumi	10
I pielikums Pārbažu skaita izmaiņas, neatbilstība un I kategorijas pārkāpumi		11
II pielikums Pārbažu biežums uz vienu miljonu tonnkilometru		14
III pielikums Pārbažu sadalījums pēc transportlīdzekļa izcelsmes vietas		15
V pielikums Noteikumiem neatbilstīgo transporta vienību sadalījums pēc izcelsmes vietas ..		17
VI pielikums Noteikumiem neatbilstīgo transporta vienību imobilizācijas biežums		18
VII pielikums Sadalījums pēc riska kategorijām		19
VIII pielikums Sodu veidi uz katru noteikumiem neatbilstīgo transporta vienību		20
IX pielikums Bīstamo kravu pārvadājumi ar autotransportu gadā (miljonos tonnkilometru) .		22

1. IEVADS

Padomes Direktīvu 95/50/EK par vienotu kārtību, kādā pārbauda bīstamo kravu pārvadāšanu pa autoceļiem, pieņēma 1995. gada 6. oktobrī¹, un dalībvalstīm bija jāpieņem tiesību akti, noteikumi un administratīvie noteikumi, kas vajadzīgi, lai līdz 1997. gada 1. janvārim nodrošinātu atbilstību direktīvā noteiktajam.

Direktīvā 95/50/EK noteikts, ka katrai dalībvalstij par katru kalendāro gadu ne vēlāk kā divpadsmit mēnešus pēc šā gada beigām jānosūta Komisijai ziņojums par šīs direktīvas piemērošanu². Direktīvā arī noteikts, ka Komisijai vismaz reizi trijos gados jānosūta Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojums par šīs direktīvas piemērošanu dalībvalstīs³.

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

Nosacījumi bīstamu kravu drošai pārvadāšanai pa autoceļiem nav definēti Direktīvā 95/50/EK, bet saistītajos ES tiesību aktos, kā norādīts turpmāk.

2. SAISTĪTIE ES TIESĪBU AKTI

Uz šajā ziņojumā iekļauto laikposmu formāli attiecināmi divi dažādi normatīvie konteksti, taču šis aspekts praktiski neietekmē šā ziņojuma rezultātu interpretāciju.

Līdz 2009. gada 30. jūnijam bija piemērojama Padomes 1994. gada 21. novembra Direktīva 94/55/EK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz bīstamu kravu pārvadāšanu pa autoceļiem⁸, ar grozījumiem⁹. Direktīvas 94/55/EK pielikumi pēc satura bija identiski pielikumiem *Eiropas Nolīgumam par starptautiskiem bīstamu kravu autopārvadājumiem (ADR)*¹⁰.

Kopš 2009. gada 1. jūlija Direktīva 94/55/EK ir atcelta un aizstāta ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 24. septembra Direktīvu 2008/68/EK par bīstamo kravu iekšzemes pārvadājumiem¹¹, ar grozījumiem¹². Direktīvā 2008/68/EK turpināta Direktīvas 94/55/EK pieeja, piemērojot tādas tehniskos un administratīvos noteikumus, kas ir identiski tiem, kuri

¹ OV L 249, 17.10.1995., 35. lpp.; direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Komisijas 2004. gada 13. decembra Direktīvu 2004/112/EK, ar ko tehnikas attīstībai pielāgo Padomes Direktīvu 95/50/EK (OV L 367, 14.12.2004., 23. lpp.).

² Minētās direktīvas 9. panta 1. punkts.

³ Minētās direktīvas 9. panta 2. punkts.

⁴ COM(2000) 517 galīgā redakcija, 6.9.2000.

⁵ COM(2005) 430 galīgā redakcija, 15.9.2005.

⁶ COM(2007) 795 galīgā redakcija, 13.12.2007.

⁷ COM(2010) 364 galīgā redakcija, 7.7.2010.

⁸ OV L 319, 12.12.1994., 7. lpp.

⁹ Grozījumi izdarīti ar Komisijas 2004. gada 9. decembra Direktīvu 2004/111/EK, ar ko tehnikas attīstībai pielāgo Padomes Direktīvu 94/55/EK (OV L 365, 10.12.2004., 25. lpp.).

¹⁰ Eiropas Nolīgums par starptautiskiem bīstamu kravu autopārvadājumiem, noslēgts Ženēvā 1957. gada 30. septembrī (ar grozījumiem) sadarbībā ar Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisiju (ANO/EEK).

¹¹ OV L 260, 30.9.2008., 13. lpp.

¹² Jaunākie grozījumi izdarīti ar 2012. gada 3. decembra Direktīvu 2012/45/ES, ar ko pielikumus Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2008/68/EK par bīstamo kravu iekšzemes pārvadājumiem otro reizi pielāgo zinātnes un tehnikas attīstībai (OV L 332, 4.12.2012, 18. lpp.).

kā pielikumi pievienoti starptautiskajam līgumam, kas piemērojams attiecībā uz visiem transporta veidiem ES teritorijā.

3. DIREKTĪVAS 95/50/EK PIEMĒROŠANA

Saistībā ar Direktīvu 94/55/EK un lai arī turpmāk uzlabotu drošību bīstamo kravu pārvadājumu jomā, Padome 1995. gada 6. oktobrī pieņēma Direktīvu 95/50/EK par vienotu kārtību, kādā pārbauda bīstamo kravu pārvadāšanu pa autoceļiem. Šajā direktīvā iekļauts vienots pārbaudes protokols, kas dalībvalstīm jāizmanto šādām pārbaudēm, un pamatnostādnes par pārkāpumu klasifikāciju. Direktīvas pielikumi 2004. gadā tika grozīti¹³, un no 2005. gada pārkāpumu kodu sistēma ir aizstāta ar trim riska kategorijām.

Šīs vienotās pārbaudes attiecas uz visām bīstamo kravu pārvadāšanas darbībām 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 reprezentatīva daļa bīstamo kravu autopārvadājumu tiek izlases veidā pārbaudīta, vienlaikus aptverot autoceļu tīkla ievērojamu daļu.

Pārbaudes drīkst veikt arī uzņēmumu teritorijā kā preventīvus pasākumus vai arī pēc tam, kad pārbaudē uz ceļa reģistrēti pārkāpumi, kas apdraud drošību¹⁴. Tomēr Direktīvā 95/50/EK nav iekļauta prasība ziņot par šādām pārbaudēm.

4. ES DALĪBVALSTU UN NORVĒGIJAS 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 vienmēr ir iesniegusi gada ziņojumu, un informācija ir iekļauta arī šajā ziņojumā Eiropas Parlamentam un Padomei.

Horvātija pievienojās ES 2013. gada 1. jūlijā un nav ziņojusi par pārbaudēm laikposmā, uz kuru attiecas šis ziņojums. Citas dalībvalstis un Norvēģija ziņojumus lielākoties iesniedza bez kavēšanās. Visas kavēšanās ir saistītas ar administratīvām procedūrām, lai apkopotu, analizētu un iesniegtu informāciju Komisijai, īpaši gadījumos, kad šīs procedūras ir saistītas ar dažādām valsts iestādēm. Kopš 2011. gada situācija ir būtiski uzlabojusies. Ziņojumi par 2011. gadu tika saņemti līdz 2013. gada februārim.

Par pirmajiem šajā ziņojumā iekļautajiem gadiem informācija netika saņemta pareizā formā. Dažas dalībvalstis turpināja izmantot Direktīvas 95/50/EK veco, atcelto pielikumu kodus. Tomēr pēdējā laikā ir veikti ievērojami uzlabojumi.

Komisija ir saņēmusi ziņojumus no visām dalībvalstīm par visu periodu. Tomēr daži ziņojumi ir nepilnīgi, tādēļ šajā ziņojumā dotajās tabulās ir iztrūkumi. Tie ir apzīmēti ar simbolu “#N/A” (“nav pieejami”). Dalībvalstu ziņojumu kopsavilkums ir sniegts šā ziņojuma pielikumos.

Šā ziņojuma 7. punktā sniegtās informācijas analīzē ir jāņem vērā, ka līdz 2008. gadam Spānijas neatbilstības rādītājs ir zems tāpēc, ka nepareizi tika interpretēti noteikumiem

¹³ 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.).

¹⁴ Zviedrija norādīja, ka galapunktos, uzņēmumos un ostās tiek veikts būtisks skaits pārbaužu un revīziju. Nīderlande norādīja, ka papildus tiek apmeklēti transporta uzņēmumi, lai veiktu pārbaudes, revīzijas un izplatītu informāciju. Beļģija norādīja, ka papildus pārbaudēm uzņēmumu teritorijā drošības konsultanti ziņo kompetentajām iestādēm par uzņēmumos veikto pārbaužu rezultātiem.

neatbilstīgo transporta vienību skaits. Nepareizā interpretācija valsts turpmākajos ziņojumos ir novērsta.

Vairākas dalībvalstis ir nosūtījušas ziņojumus, kuros kopējais pārkāpumu skaits atšķiras no noteikumiem neatbilstīgo transporta vienību skaita. Tas tā nedrīkstētu būt, jo dalībvalstīm tiek prasīts ziņot tikai par smagāko pārkāpumu kategoriju attiecībā uz katru transporta vienību.

5. IETEIKUMS ZIŅOJUMU SAGATAVOŠANAI PAR PĀRBAUDĒM, KAS VEIKTAS SAISTĪBĀ AR BĪSTAMO KRAVU PĀRVADĀŠANU PA AUTOCEĻIEM

Iepriekšējos Komisijas ziņojumos tika norādīts uz noteiktām sistemātiskām neatbilstībām 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 ieteikumu¹⁵ ar mērķi uzlabot šo ziņojumu kvalitāti.

Pēc ieteikuma publicēšanas ziņojumi ievērojami uzlabojās un ir konstatētas tikai dažas nenožīmīgas neatbilstības.

Lielākā daļa šo neatbilstību attiecas uz pārkāpumu skaita saistību ar riska kategoriju¹⁶. Komisijas ieteikuma pielikuma 1.4. punktā ir uzsvērts, ka jāziņo tikai par nopietnāko pārkāpumu, pat ja konstatēti vairāki pārkāpumi. Tādējādi pārkāpumu skaitam pa riska kategorijām ir jābūt vienādam ar noteikumiem neatbilstīgo transporta vienību skaitu.

Tomēr 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 soda pasākumu koncepcija, ko piemēro par ceļa pārbaužu laikā konstatētajiem pārkāpumiem. Atšķirīgu tiesisko un administratīvo režīmu dēļ dažas dalībvalstis nespēja izsekot juridiskā procesa iznākumam 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.

6. DATU APRĒĶINI

Dalībvalstīm, ja iespējams, ir jāsniedz aplēses par bīstamo kravu pārvadājumu apjomu gadā, norādot apjomu attiecīgajā teritorijā pārvadātajās tonnās vai tonnkilometros. Par 2008. gadu šādas aplēses iesniedza 13 dalībvalstis. Bet 2011. gadā šādas aplēses iesniedza tikai 9 dalībvalstis.

Lai varētu objektīvi salīdzināt dažādas dalībvalstis, informācija par bīstamo kravu pārvadājumu apjomu balstās uz *Eurostat* datubāzes datiem¹⁷. Šī informācija tika izmantota, lai aplēstu pārbaužu biežumu attiecībā pret pārvadājumu apjomu.

Par Maltu *Eurostat* statistikas dati nav pieejami, jo Maltai ir piešķirta atkāpe attiecībā uz Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 18. janvāra Regulas (ES) Nr. 70/2012 par statistikas pārskatiem attiecībā uz autopārvadājumiem¹⁸ piemērošanu. Bīstamo kravu

¹⁵ Komisijas 2011. gada 21. februāra Ieteikums par kārtību, kādā sniedzami ziņojumi par pārbaudēm saistībā ar bīstamo kravu pārvadāšanu pa autoceļiem, C(2011) 909, galīgā redakcija.

¹⁶ Riska kategoriju definīcijas un pamatnostādnes par pārkāpumu atbilstību noteiktai kategorijai sniegtas II pielikumā Direktīvai 95/50/EK, kas grozīta ar Direktīvu 2004/112/EK.

¹⁷ *Eurostat* tabula "DS-073082". Bīstamo kravu pārvadājumi ar autotransportu gadā pēc bīstamo kravu veida un ar sadalījumu pēc darbības veida.

¹⁸ OV L 32, 3.2.2012., 1. lpp.

pārvaldījumu apjoms Maltā tiek aplēsts, pamatojoties uz Maltas kompetentās iestādes sniegtajiem datiem.

Eurostat statistikas dati ir doti šā ziņojuma IX pielikumā.

7. PĀRBAUŽU UN TO REZULTĀTU IZMAIŅAS

I pielikumā ir sniegts pārskats par dalībvalstī reģistrēto pārbažu skaita izmaiņām, noteikumiem neatbilstīgo transporta vienību proporciju un I riska kategorijas pārkāpumu īpatsvaru.

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

Jāņem vērā, ka netika iesniegti šādi dati:

- pārbažu skaits Igaunijā 2006. un 2007. gadā;
- to transporta vienību proporcionālā daļa, kurām 2006. gadā konstatēti pārkāpumi Vācijā, Igaunijā un Spānijā, kā arī 2007. gadā — Igaunijā un Spānijā;
- I riska kategorijas pārkāpumu proporcionālā daļa 2006. gadā Bulgārijā, Vācijā un Portugālē.

I riska kategorijas proporcionālās daļas rādītājs ir īpaši sensitīvs saistībā ar pareizu ziņojumu sniegšanu. Ja ir reģistrēts vairāk nekā viens pārkāpums uz transporta vienību, I kategorijas pārkāpumu proporcionālā daļa ir zemāka par pareizo vērtību. Tas attiecas uz Francijas, Nīderlandes, Polijas un Portugāles rādītājiem par 2006. gadu, kā arī uz Bulgārijas, Nīderlandes, Polijas un Portugāles rādītājiem par 2007. gadu.

Dažu dalībvalstu ziņotais pārkāpumu kopskaits ir mazāks par to transporta vienību skaitu, kuras neatbilda noteikumiem. Tas attiecas uz Beļģijas, Itālijas, Ungārijas, Maltas un Zviedrijas ziņojumiem. Ir gadījumi, kad tiesībaizsardzības iestādes ziņo tikai, ka ir atklāti pārkāpumi, bet nesniedz pilnīgāku informāciju par pašiem pārkāpumiem un piemērotajiem sodiem. Lai gan šā iemesla dēļ statistikas dati ir nepilnīgi, tam nav sistemātiskas ietekmes uz analīzi. Šis jautājums plašāk izklāstīts 8.6. punktā.

8. DATU SALĪDZINĀJUMS

Kopējais pārbažu skaits četros gados samazinājās par 33,8 % jeb no 252 632 uz 167 340 pārbaudēm. Lielākais samazinājums gadā — 12,6 % — vērojams, salīdzinot 2011. un 2010. gadu. Valstīs vērojamās tendences ir atšķirīgas, jo 11 dalībvalstīs šajā laikā pārbažu skaits pieauga. Rumānijā, Slovēnijā un Austrijā pārskata periodā bija vislielākais pārbažu skaita procentuālais pieaugums, bet Latvijā, Bulgārijā un Ungārijā — vislielākais samazinājums.

Eiropas Savienībā veikto pārbažu absolūtā skaita izteiksmē 2011. gadā visaugstākais rādītājs bija Vācijā (34,8 %), tai sekoja Spānija (11,8 %) un Polija (9,8 %), bet viszemākais rādītājs bija Igaunijā (0,03 %), Maltā un Latvijā (0,05 %). Lai gan šie rādītāji lielā mērā ir saistīti ar dalībvalsts lielumu, pārskata periodā notikušas ievērojamas pārmaiņas. Vislielākais īpatsvars 2008. gadā bija Vācijai (31,5 %), Spānijai — otrs lielākais (16,9 %), bet Bulgārijai — trešais lielākais (11,1 %). Savukārt vismazāk pārbažu 2008. gadā tika veikts Maltā (0,03 %), Igaunijā (0,08 %) un Luksemburgā (0,09 %).

8.1. Pārbažu biežums

II pielikumā ir dots pārskats par 2010. un 2011. gadā dalībvalstīs uz ceļiem veikto pārbažu biežumu. Biežums ir aprēķināts kā attiecība: pārbažu skaits uz vienu miljonu tonnkilometru katrā dalībvalstī pārvadāto bīstamo kravu.

ES vidējais rādītājs 2010. gadā bija 2,54 pārbaudes uz vienu miljonu tonnkilometru; 2011. gadā šis rādītājs samazinājās līdz 2,14 pārbaudēm, veidojot gada samazinājumu 15,7 % apmērā. Bulgārijā 2010. gadā saglabājās īpaši augsts pārbažu biežums, gandrīz deviņas reizes pārsniedzot ES vidējo rādītāju. Bulgārijā, Austrijā un Rumānijā 2011. gadā bija aptuveni 10 pārbaudes uz vienu miljonu tonnkilometru, kas apmēram 4,5 reizes pārsniedz ES vidējo rādītāju.

8.2. Pārbažu sadalījums pēc transportlīdzekļu izcelsmes vietas

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

Šo rādītāju ietekmē ne tikai tiesībsardzības iestāžu lēmumi, bet arī dalībvalsts ģeogrāfiskais novietojums, piemēram, salās uz autoceļiem ir mazāk starptautiskā tranzīta pārvadājumu. Dažos gados Īrija, Malta, Kipra un Portugāle nav pārbaudījusi nevienu ārpus ES reģistrētu transporta vienību.

Pārskata periodā reģistrācijas valstī pārbaudīto transporta vienību proporcionālā daļa bija aptuveni 70 %. To pārbaudīto vienību proporcionālais skaits, kuras ieradās no citām ES dalībvalstīm, laikā no 2008. gada līdz 2011. gadam pieauga no 20,5 % līdz 25,7 %. Rezultātā ārpus ES reģistrēto vienību daļa samazinājās no 12,6 % uz 4,4 %.

8.3. Neatbilstīgo transporta vienību proporcionālā daļa

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

Neatbilstīgo transporta vienību daļa pieauga no 13,7 % 2008. gadā līdz 21,4 % 2011. gadā, un vislielākais šādu transporta vienību pieaugums bija Spānijā, Latvijā, Čehijas Republikā un Nīderlandē. Tomēr 15 dalībvalstīs netika konstatēts šīs daļas pieaugums.

Neatbilstīgo transporta vienību proporcionālā daļa dalībvalstīs ievērojami atšķiras, sasniedzot gandrīz 70 % Maltā, bet mazāk par 5 % Bulgārijā, Kiprā, Ungārijā, Rumānijā un Slovākijā.

8.4. Neatbilstīgo transporta vienību sadalījums pēc izcelsmes vietas

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

Kā norādīts iepriekš 8.2. punktā, arī šo rādītāju būtiski ietekmē dalībvalstu ģeogrāfiskais novietojums.

8.5. Transporta vienību imobilizācijas biežums

Diagrammā, kas dota VI pielikumā, redzama imobilizēto transportlīdzekļu daļa no visiem gadījumiem, par kuriem ir sniegta informācija saistībā ar pārkāpumiem.

Iepriekš ziņotā tendence par imobilizēto transportlīdzekļu daļas samazināšanos turpinājās līdz 2009. gadam, kad tika imobilizēti 24 % transportlīdzekļu ar konstatētiem pārkāpumiem. Taču, šķiet, šī tendence ir mainījusies — 2011. gadā to transportlīdzekļu daļa, kuri pēc pārbaudes tika imobilizēti, pieauga līdz 27 %.

Visbiežāk 2011. gadā transportlīdzekļi imobilizēti Bulgārijā (68 %), Īrijā (54 %) un Rumānijā (53 %). Norvēģijā 2011. gadā saistībā ar pārkāpumiem transportlīdzekļi tika imobilizēti 57 % gadījumu.

Igaunija, Spānija, Itālija, Kipra, Latvija, Malta un Slovākija 2011. gadā par imobilizācijas gadījumiem netika ziņojusi.

8.6. Sadalījums pēc riska kategorijām

VII pielikuma diagrammās attēlots pārkāpumu sadalījums pēc to smaguma pakāpes. Informācija bija jāsniedz tikai par pārbaudē konstatēto augstākā riska kategoriju.

Visas dalībvalstis ir sniegušas informāciju par vismaz vienu pārkāpuma kategoriju uz pārbaudīto transporta vienību. Atsevišķas dalībvalstis par dažām kategorijām informāciju nesniedza. Kipra un Slovākija 2011. gadā neziņoja par I un III riska kategorijas pārkāpumiem. Luksemburga neziņoja par I riska kategorijas pārkāpumiem. Savukārt Latvija un Igaunija neziņoja par III riska kategorijas pārkāpumiem¹⁹.

Pārbaudēs, kas 2011. gadā tika veiktas ES, aptuveni 44 % no konstatētajiem pārkāpumu gadījumiem smagākais pārkāpums tika klasificēts kā I riska kategorijas gadījums. I riska kategorijas pārkāpums ietver attiecīgu drošības noteikumu neievērošanu, radot augsta līmeņa risku, kas var izraisīt nāvi, nopietnu personīgo ievainojumu vai būtisku kaitējumu videi. Šo pārkāpumu gadījumā ir nepieciešami tūlītēji un atbilstoši korektīvie pasākumi, piemēram, transportlīdzekļa imobilizācija.

Ziņotie nopietnākie II riska kategorijas pārkāpumi attiecas uz 30 % no pārbaudēm, kurās tika konstatēts pārkāpums. III riska kategorija ietver atlikušos 26 %.

8.7. Soda veidi

Diagrammās, kas iekļautas VIII pielikumā, redzams sodu sadalījums katrā dalībvalstī.

Pirms Komisijas ieteikuma publicēšanas (sk. šā ziņojuma 5. punktu) bija ļoti grūti apkopot šādu informāciju. Pēc ieteikuma publicēšanas situācija krasi uzlabojās, un 2011. gadā tikai Francija un Slovākija nesniedza statistiskos datus par soda pasākumiem. Slovākija tomēr sniedza informāciju par soda pasākumiem attiecībā uz iepriekšējiem gadiem, un 2011. gadā pārbažu laikā tika konstatēts tikai viens pārkāpums.

Eiropas Savienībā 2011. gadā veiktajās pārbaudēs tika izteikti 7892 brīdinājumi; soda nauda tika piemērota 33 179 gadījumos, bet 3527 gadījumos tika piemēroti citi soda pasākumi, tostarp tiesiski un administratīvi juridiski procesi. Lai gan kopumā trīs ceturtdaļas ES soda pasākumu veido soda naudas, dalībvalstīs vērojamas lielas atšķirības. Piemēram, Apvienotajā Karalistē soda naudu nepiemēro uz vietas.

Kopumā 2011. gadā tika piemērots par aptuveni 4 % mazāk soda pasākumu nekā 2008. gadā. Lai gan brīdinājumu skaits laikposmā pieauga par 8 % un soda naudas piemērošanas gadījumu skaits — par 1 %, citu soda pasākumu veids samazinājās par 42 %.

¹⁹ I riska kategorijas pārkāpumi ietver augsta līmeņa risku, kas var izraisīt nāvi, nopietnu personīgo ievainojumu vai būtisku kaitējumu videi, un kad nepieciešami tūlītēji un piemēroti korektīvie pasākumi. II riska kategorijas pārkāpumi ietver augsta līmeņa risku, kas var izraisīt nopietnu personīgo ievainojumu vai būtisku kaitējumu videi un kad ne vēlāk kā pēc konkrētā pārvadājuma pabeigšanas ir nepieciešami korektīvie pasākumi. III riska kategorijas pārkāpumi rada zema līmeņa risku, kas var izraisīt personīgo ievainojumu vai kaitējumu videi. Korektīvos pasākumus var veikt vēlāk uzņēmumā.

9. SECINĀJUMI

Kopš 1997. gada 1. janvāra Direktīva 95/50/EK ir transponēta visu dalībvalstu tiesību aktos. Nosacījumi par informācijas sniegšanu tika grozīti 2004. gadā, un pārstrādātie ziņojumu sniegšanas nosacījumi stājās spēkā 2005. gada 14. decembrī. Tā kā iesniegtajā informācijā tika konstatētas sistemātiskas nesakritības, Komisija 2011. gadā publicēja ieteikumu.

Visas dalībvalstis veic tādu transportlīdzekļu pārbaudi, kuri pārvadā bīstamas kravas, un sniedz precīzu informāciju par šīm pārbaudēm. Joprojām tiek konstatētas dažas nenozīmīgas nesakritības, un Komisija katru gadu nodrošina, ka ziņojumi tiek iesniegti saskaņā ar Direktīvu 95/50/EK un to kvalitāte pastāvīgi uzlabojas. Tāpēc secināms, ka kopumā Direktīva 95/50/EK tiek piemērota pareizi.

Tomēr jaunākie ziņojumi skaidri apliecina, ka arvien vairāk sarūk resursi, kas dalībvalstīm pieejami šādu pārbažu veikšanai. Laikā no 2008. līdz 2011. gadam pārbažu skaits samazinājās par 34 %.

Pārbaudēs arvien biežāk tiek atklāti pārkāpumi. Apstiprināts vai iespējams pārkāpums saistībā ar bīstamu kravu pārvadāšanu 2011. gadā tika konstatēts vienā pārbaudē no piecām, savukārt 2008. gadā šāds pārkāpums tika konstatēts vienā no septiņām pārbaudēm. Šādām pārmaiņām var būt divi iemesli. Pārbaudes, iespējams, tiek veiktas mērķtiecīgāk, lai konstatētu pārkāpumus kravu pārvadāšanā, vai arī pārvadātāji kopumā sliktāk ievēro noteikumus.

Komisija lūgs dalībvalstu iestādes iesniegt informāciju par sagaidāmajām izmaiņām attiecībā uz pārbaudēm un faktoriem, kas ietekmē šīs izmaiņas, piemēram, resursu pieejamību un mērķtiecīgāku pārbažu veikšanu. Turklāt būs jāsniedz skaidrojums par ārkārtīgi augstiem neatbilstības rādītājiem.

No visiem konstatētajiem pārkāpumiem 44 % bija smagākā veida pārkāpumi. Rezultātā 2011. gadā tika imobilizēti aptuveni 9600 transportlīdzekļi.

ES dalībvalstīs bīstamu kravu pārvadāšanai tiek piemēroti vienoti noteikumi. Šos noteikumus līdzīgi piemēro arī daudzās valstīs ārpus ES. Tomēr gandrīz 36 000 gadījumu no aptuveni 170 000 katru gadu veikto pārbažu ir jāsecina, ka kravu pārvadāšanā netiek ievērotas obligātās drošības prasības. Ņemot vērā ar šo vielu un materiālu pārvadāšanu saistīto augsto bīstamību, arī turpmāk noteikti jāveic plānoti uzlabojumi attiecībā uz šāda veida kravu pārvadāšanu.

«-»

I pielikums

Pārbaužu skaita izmaiņas, neatbilstība un I kategorijas pārkāpumi

Plašāka informācija par šo tabulu ir iekļauta ziņojuma 7. punktā.

VALSTS		2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.
BE	Pārbaužu skaits	3977	4133	5178	6033	5464	4188
	% neatbilstība	38,52 %	39,90 %	17,671 %	21,76 %	22,16 %	12,32 %
	% I riska kat.	47,36 %	30,47 %	24,07 %	37,49 %	37,05 %	26,42 %
BG	Pārbaužu skaits	19206	27996	28106	28455	7756	6203
	% neatbilstība	2,49 %	1,24 %	0,71 %	4,85 %	0,81 %	1,00 %
	% I riska kat.	#N/A	34,33 %	34,33 %	27,78 %	57,41 %	55,74 %
CZ	Pārbaužu skaits	6694	7691	3977	3471	2816	2491
	% neatbilstība	5,83 %	5,60 %	5,53 %	6,60 %	11,51 %	11,92 %
	% I riska kat.	26,46 %	17,87 %	21,36 %	25,33 %	17,59 %	55,74 %
DK	Pārbaužu skaits	889	646	755	721	604	646
	% neatbilstība	55,46 %	52,79 %	58,15 %	61,44 %	57,12 %	58,98 %
	% I riska kat.	34,08 %	40,76 %	38,27 %	35,21 %	38,26 %	35,43 %
DE	Pārbaužu skaits	83760	86225	79664	62085	67356	58270
	% neatbilstība	#N/A	20,18 %	22,69 %	23,64 %	21,69 %	27,02 %
	% I riska kat.	#N/A	47,00 %	48,14 %	45,23 %	49,96 %	49,55 %
EE	Pārbaužu skaits	#N/A	#N/A	117	152	154	44
	% neatbilstība	#N/A	#N/A	46,15 %	39,47 %	50,00 %	25,00 %
	% I riska kat.	20,41 %	37,50 %	25,93 %	30,00 %	25,97 %	45,45 %
IE	Pārbaužu skaits	630	731	783	892	751	674
	% neatbilstība	32,54 %	44,60 %	38,19 %	28,36 %	26,23 %	24,93 %
	% I riska kat.	34,15 %	24,54 %	13,71 %	25,20 %	33,33 %	12,64 %
EL	Pārbaužu skaits	614	456	1202	413	1094	650
	% neatbilstība	13,36 %	16,89 %	3,83 %	10,65 %	3,93 %	5,54 %
	% I riska kat.	52,44 %	64,94 %	69,57 %	61,36 %	55,81 %	30,56 %
ES	Pārbaužu skaits	40023	42787	42771	40782	36004	19707
	% neatbilstība	0,25 %	0,19 %	0,27 %	10,63 %	11,44 %	29,60 %
	% I riska kat.	67,90 %	66,69 %	63,64 %	65,28 %	64,82 %	75,63 %
FR	Pārbaužu skaits	5566	6388	6572	5788	6178	6930
	% neatbilstība	10,28 %	22,70 %	21,67 %	16,48 %	16,48 %	14,68 %
	% I riska kat.	26,60 %	22,07 %	24,30 %	25,05 %	29,08 %	28,32 %
HR	Pārbaužu skaits	Na	Na	Na	Na	Na	Na
	% neatbilstība	Na	Na	Na	Na	Na	Na
	% I riska kat.	Na	Na	Na	Na	Na	Na

I pielikums (turpinājums)

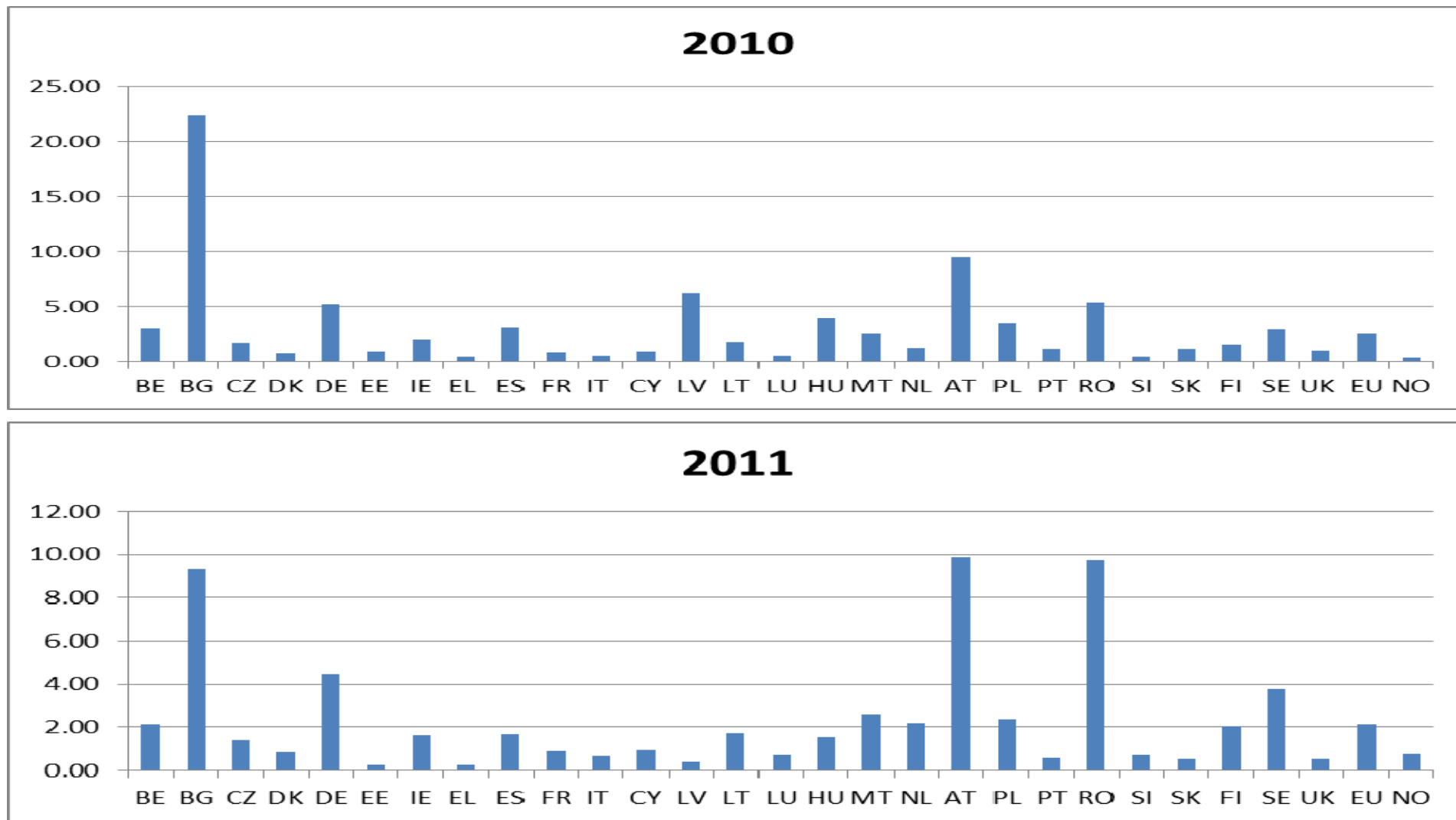
IT	Pārbaužu skaits	4105	4515	4960	5180	6253	6260
	% neatbilstība	32,35 %	34,55 %	16,73 %	16,16 %	13,58 %	11,04 %
	% I riska kat.	72,82 %	69,90 %	17,33 %	15,85 %	14,65 %	14,18 %
CY	Pārbaužu skaits	75	181	224	232	168	188
	% neatbilstība	1,33 %	0,55 %	1,34 %	1,72 %	1,19 %	1,60 %
	% I riska kat.	100,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %
LV	Pārbaužu skaits	823	1609	1230	996	703	89
	% neatbilstība	11,42 %	10,19 %	7,15 %	10,14 %	8,25 %	15,73 %
	% I riska kat.	25,53 %	29,27 %	56,82 %	59,41 %	55,17 %	78,57 %
LT	Pārbaužu skaits	311	419	529	487	491	560
	% neatbilstība	29,58 %	16,95 %	17,01 %	18,07 %	21,59 %	6,07 %
	% I riska kat.	23,91 %	15,49 %	6,67 %	15,91 %	16,04 %	7,41 %
LU	Pārbaužu skaits	190	182	210	293	233	341
	% neatbilstība	64,21 %	68,13 %	59,05 %	50,51 %	48,50 %	57,77 %
	% I riska kat.	15,75 %	49,19 %	44,35 %	6,08 %	5,31 %	0,00 %
HU	Pārbaužu skaits	35555	25995	27225	15613	4158	1589
	% neatbilstība	1,63 %	4,30 %	3,49 %	5,72 %	3,42 %	4,85 %
	% I riska kat.	23,10 %	27,03 %	30,77 %	29,56 %	34,18 %	17,74 %
MT	Pārbaužu skaits	33	75	81	76	79	78
	% neatbilstība	51,52 %	76,00 %	54,32 %	67,11 %	63,29 %	69,23 %
	% I riska kat.	23,53 %	34,09 %	25,00 %	21,57 %	42,00 %	24,07 %
NL	Pārbaužu skaits	2750	7340	4820	5717	4068	5480
	% neatbilstība	26,65 %	14,69 %	17,45 %	10,02 %	28,61 %	30,99 %
	% I riska kat.	57,82 %	57,16 %	60,57 %	55,79 %	59,39 %	53,86 %
AT	Pārbaužu skaits	7089	7580	6883	9824	10220	11300
	% neatbilstība	36,49 %	36,00 %	35,70 %	30,99 %	28,72 %	32,50 %
	% I riska kat.	24,62 %	24,55 %	23,40 %	20,70 %	21,87 %	20,40 %
PL	Pārbaužu skaits	15840	39057	14438	19537	20324	16363
	% neatbilstība	11,14 %	2,96 %	7,60 %	6,68 %	5,32 %	6,17 %
	% I riska kat.	27,19 %	15,52 %	14,65 %	19,03 %	23,39 %	27,68 %
PT	Pārbaužu skaits	235	137	425	566	1065	601
	% neatbilstība	76,17 %	73,72 %	58,35 %	33,75 %	29,67 %	40,72 %
	% I riska kat.	#N/A	42,50 %	50,81 %	41,88 %	41,14 %	41,11 %
RO	Pārbaužu skaits	2914	4517	5257	5969	7352	11525
	% neatbilstība	9,37 %	5,58 %	4,13 %	2,31 %	3,99 %	3,64 %
	% I riska kat.	69,60 %	64,77 %	32,82 %	25,16 %	29,69 %	29,36 %
SI	Pārbaužu skaits	1621	1041	291	315	253	601
	% neatbilstība	17,89 %	19,50 %	48,11 %	46,03 %	39,53 %	5,99 %
	% I riska kat.	42,76 %	39,41 %	28,57 %	38,62 %	36,00 %	38,89 %

I pielikums (turpinājums)

SK	Pārbaužu skaits	247	300	351	572	561	194
	% neatbilstība	0,00 %	0,67 %	2,28 %	12,41 %	16,40 %	0,52 %
	% I riska kat.	#N/A	0,00 %	75,00 %	4,23 %	4,35 %	0,00 %
FI	Pārbaužu skaits	2530	3025	3353	3589	3273	3100
	% neatbilstība	36,56 %	33,92 %	41,10 %	34,35 %	32,26 %	30,03 %
	% I riska kat.	31,35 %	18,62 %	12,48 %	12,09 %	10,21 %	11,08 %
SE	Pārbaužu skaits	4182	4219	4049	3733	4076	4929
	% neatbilstība	29,60 %	20,27 %	20,87 %	16,98 %	18,84 %	20,15 %
	% I riska kat.	22,08 %	24,04 %	21,42 %	19,24 %	22,01 %	17,15 %
UK	Pārbaužu skaits	4851	8221	9181	7251	8427	4277
	% neatbilstība	13,69 %	30,76 %	36,99 %	41,26 %	22,99 %	38,23 %
	% I riska kat.	19,13 %	30,01 %	29,68 %	17,88 %	19,05 %	16,64 %
ES	Pārbaužu skaits	244710	285466	252632	228742	199881	167340
	% neatbilstība	12,11 %	14,44 %	13,67 %	15,80 %	16,54 %	21,39 %
	% I riska kat.	40,57 %	41,06 %	40,29 %	37,16 %	42,10 %	44,04 %
NO	Pārbaužu skaits	632	417	712	767	515	617
	% neatbilstība	34,65 %	34,53 %	25,70 %	22,16 %	20,97 %	25,12 %
	% I riska kat.	21,27 %	15,97 %	19,13 %	17,65 %	29,63 %	31,21 %

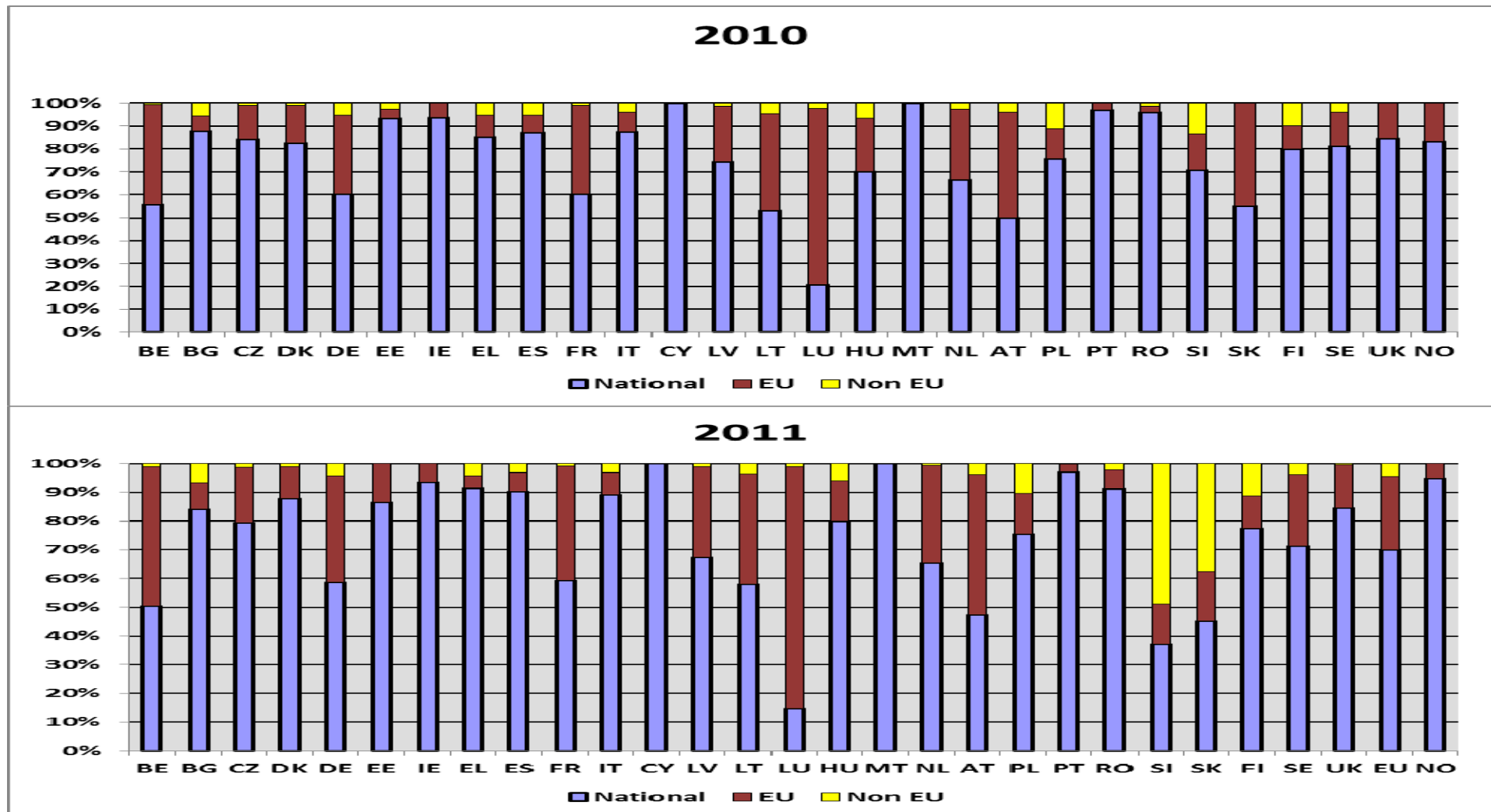
II pielikums
Pārbaužu biežums uz vienu miljonu tonnkilometru

Plašāka informācija par šo diagrammu ir iekļauta ziņojuma 8.1. punktā (diagrammās “EU” nozīmē Eiropas Savienība (ES)).



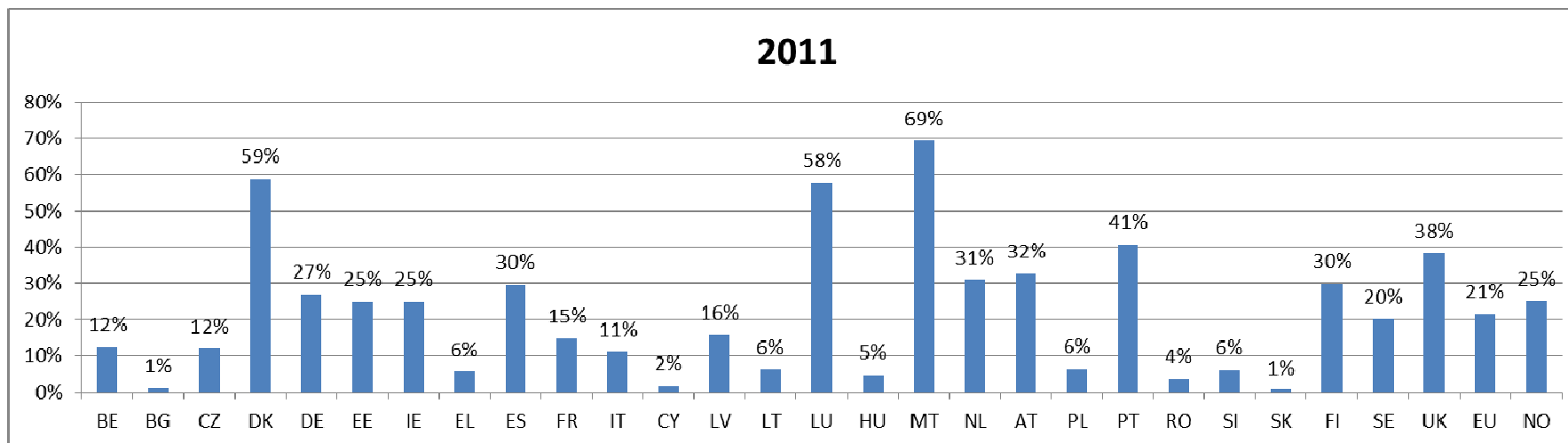
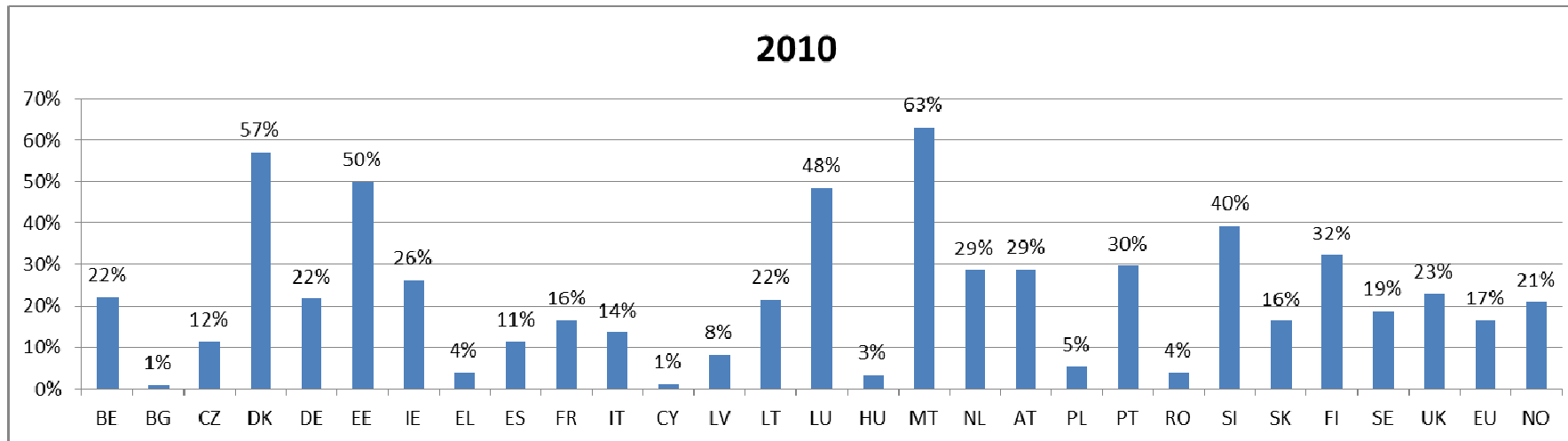
III pielikums Pārbaužu sadalījums pēc transportlīdzekļa izcelsmes vietas

Plašāka informācija par šo diagrammu ir iekļauta ziņojuma 8.2. punktā. Apzīmējumi: “*National*” — dalībvalstī reģistrēti transportlīdzekļi; “*EU*” — ES reģistrēti transportlīdzekļi; “*Non EU*” — ārpus ES reģistrēti transportlīdzekļi.



IV pielikums
Noteikumiem neatbilstīgo transporta vienību īpatsvars

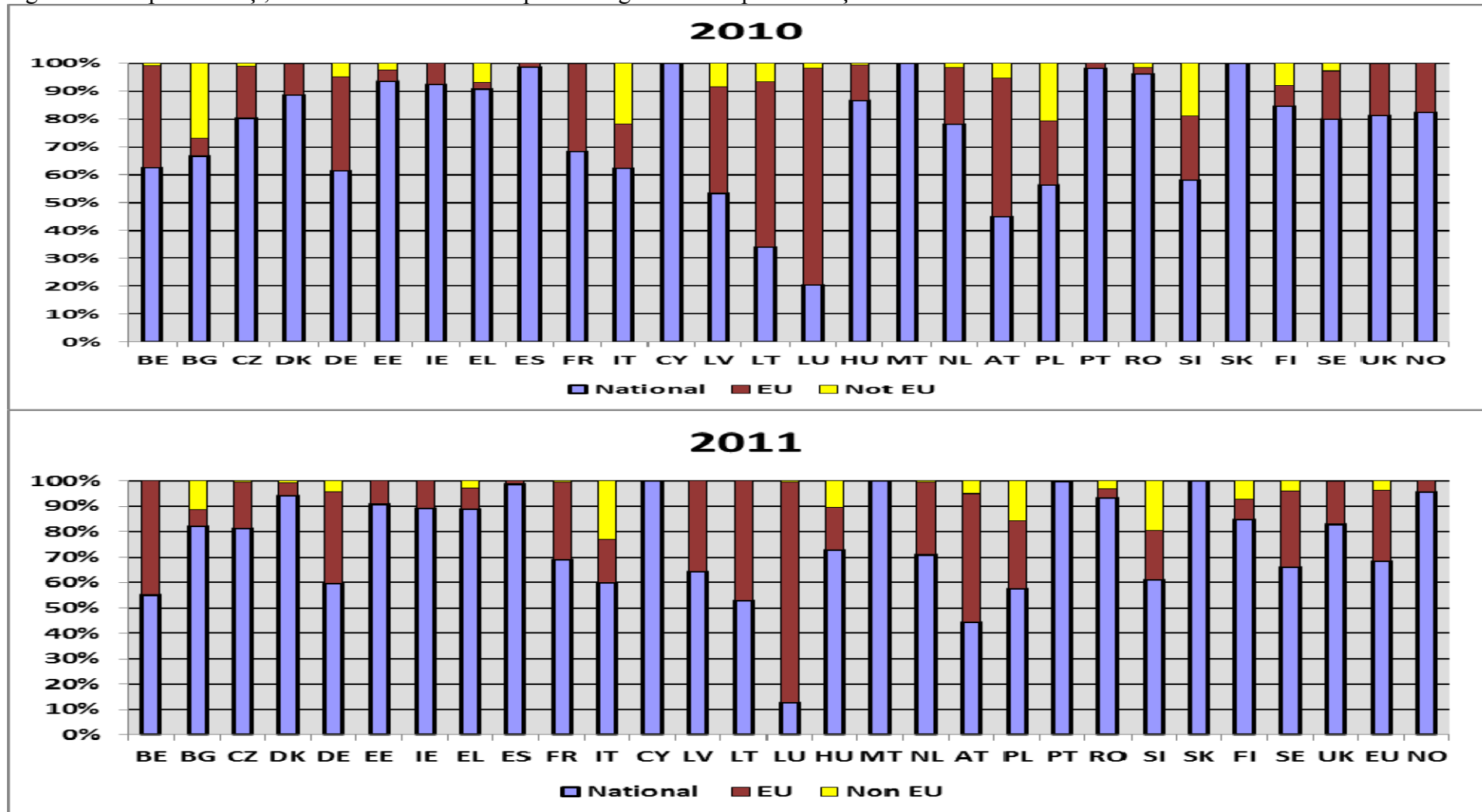
Plašāka informācija par šo diagrammu ir iekļauta ziņojuma 8.3. punktā. Diagrammās “EU” nozīmē ES.



V pielikums

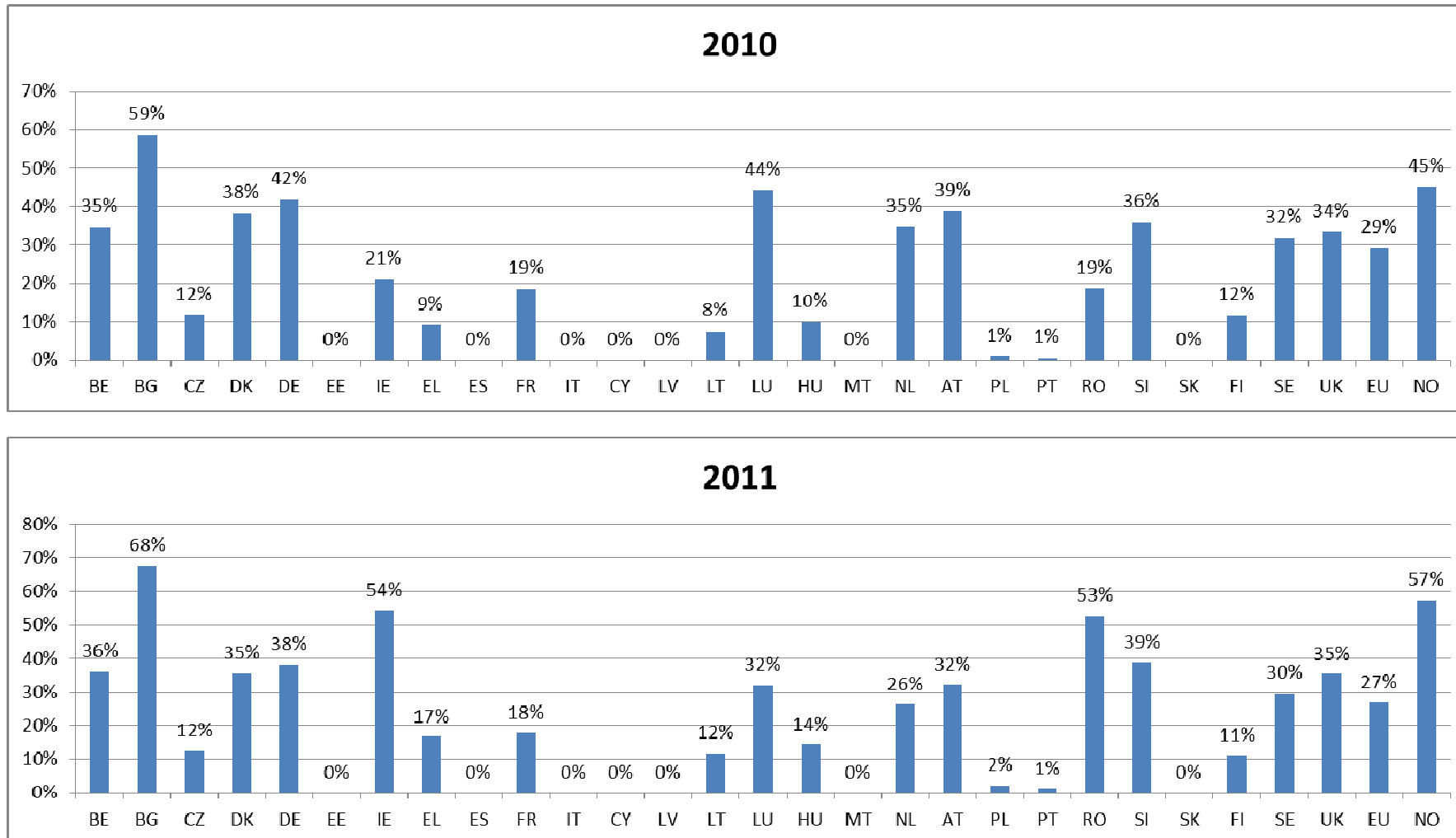
Noteikumiem neatbilstīgo transporta vienību sadalījums pēc izcelsmes vietas

Plašāka informācija par šo diagrammu ir iekļauta ziņojuma 8.4. punktā. Apzīmējumi: “*National*” — dalībvalstī reģistrēti transportlīdzekļi; “*EU*” — ES reģistrēti transportlīdzekļi; “*Not EU / Non EU*” — ārpus ES reģistrēti transportlīdzekļi.



VI pielikums
Noteikumiem neatbilstīgo transporta vienību imobilizācijas biežums

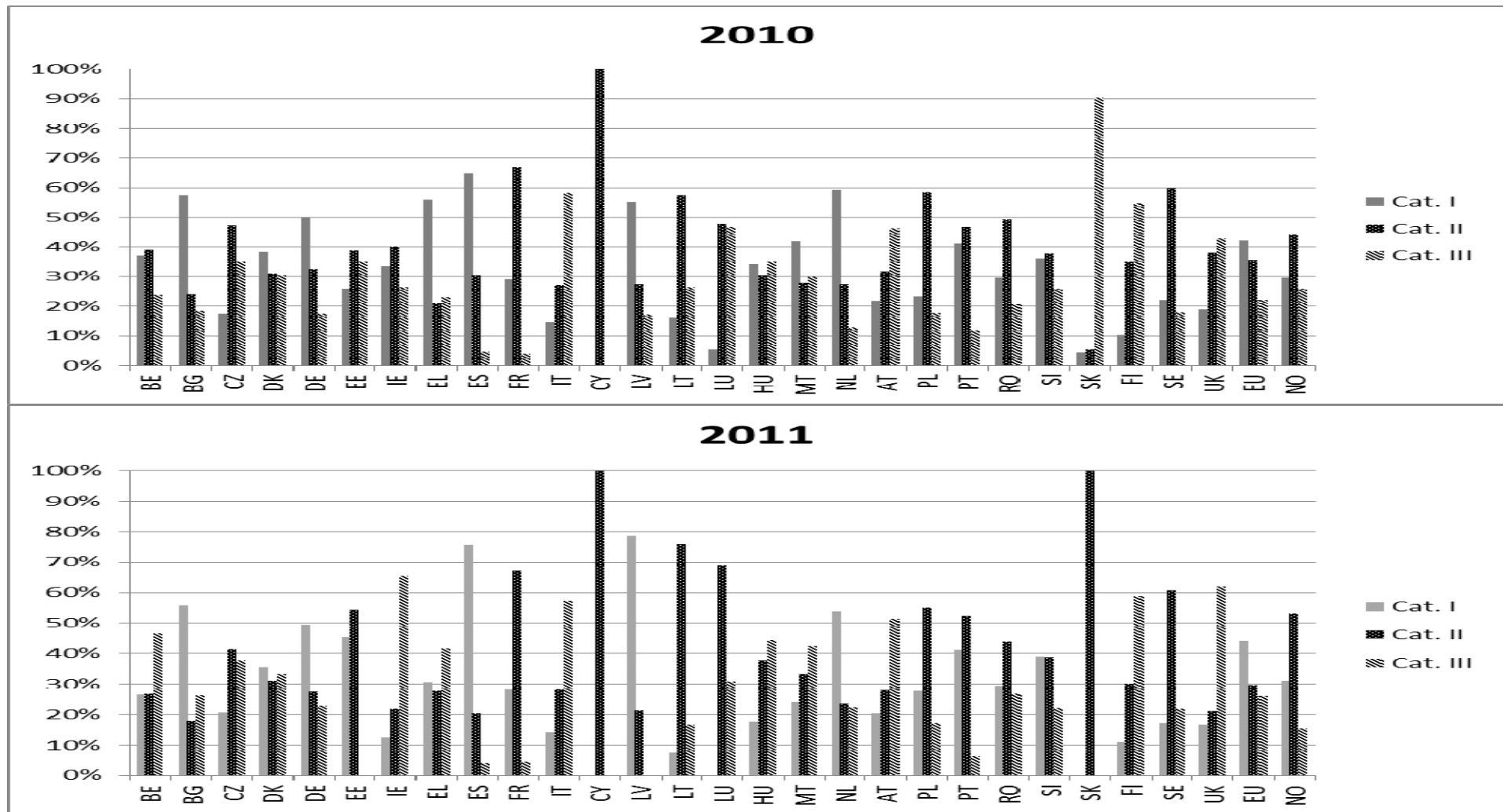
Plašāka informācija par šo diagrammu ir iekļauta ziņojuma 8.5. punktā. Diagrammās “EU” nozīmē ES.



VII pielikums

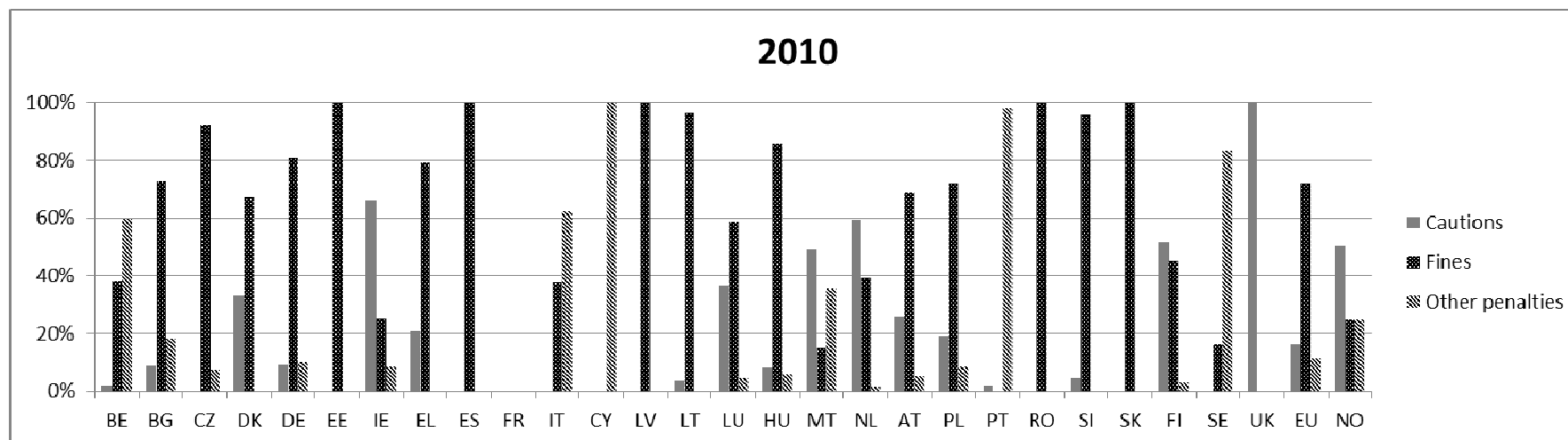
Sadalījums pēc riska kategorijām

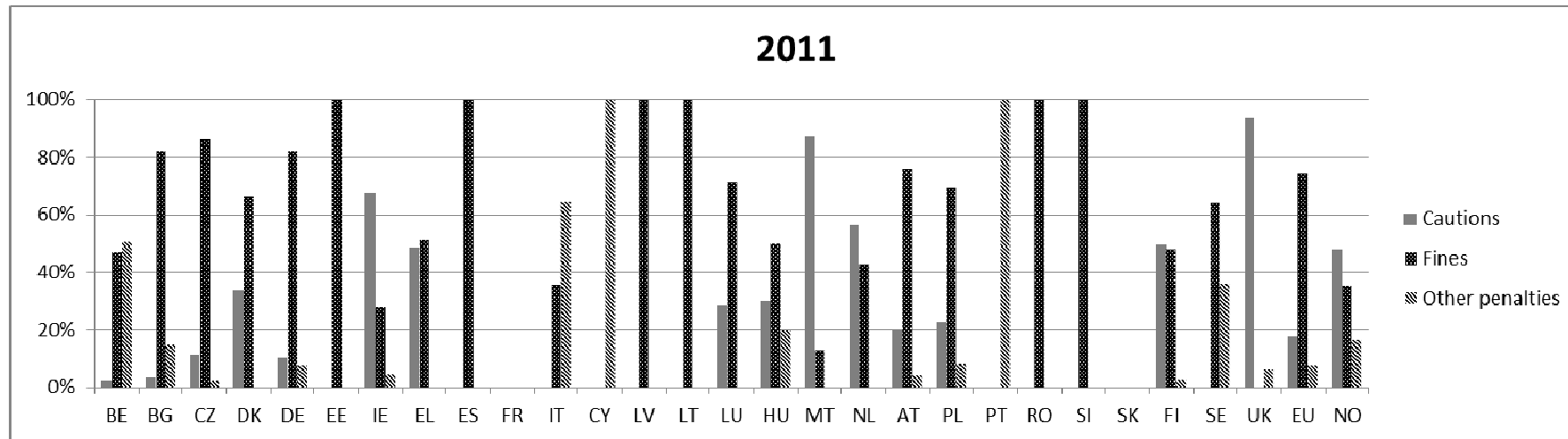
Plašāka informācija par šo diagrammu ir iekļauta ziņojuma 8.6. punktā. Apzīmējumi: “*Cat. I*” — I kategorija; “*Cat. II*” — II kategorija; “*Cat. III*” — III kategorija; “*EU*” — ES.



VIII pielikums
Sodu veidi uz katru noteikumiem neatbilstīgo transporta vienību

Plašāka informācija par šo diagrammu ir iekļauta ziņojuma 8.7. punktā. Apzīmējumi: “*Cautions*” — brīdinājumi; “*Fines*” — soda naudas; “*Other penalties*” — citi soda pasākumi; “*EU*” — ES.





IX pielikums
Bīstamo kravu pārvadājumi ar autotransportu gadā (miljonos tonnkilometru)

Plašāka informācija par šo tabulu ir iekļauta ziņojuma 6. punktā.

	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.
ES-27⁽¹⁾	81,855	81,814	84,685	77,688	78,625	78,066
BE	2,203	2,191	1,904	1,832	1,853	1,973
BG	438	491	694	735	347	665
CZ	1,875	1,376	1,140	1,050	1,669	1,787
DK	933	620	1,256	1,015	772	730
DE	13,717	12,834	13,616	12,961	12,853	13,028
EE	193	276	189	82	171	189
IE	1,340	1,291	1,351	530	379	419
EL⁽²⁾	3,085	2,228	3,144	3,283	2,708	2,708
ES	12,700	12,671	12,605	11,253	11,643	11,908
FR	9,456	9,755	9,441	7,755	7,325	7,776
IT	10,777	11,392	11,151	11,270	11,342	9,561
CY	166	224	181	169	184	194
LV	154	162	185	215	114	234
LT	461	461	384	308	283	324
LU	445	468	337	359	413	482
HU	:	1,217	1,348	1,241	1,049	1,032
MT⁽³⁾						
NL	2,390	2,098	2,554	2,408	3,432	2,540
AT	1,122	1,054	1,175	1,082	1,083	1,144
PL	3,267	4,708	5,380	5,697	5,880	6,848
PT	2,046	1,979	1,846	1,480	938	1,143
RO	2,559	2,057	1,782	2,250	1,369	1,182
SI	571	631	662	668	607	842
SK	517	562	281	278	498	361
FI	2,317	1,847	1,585	1,640	2,169	1,535
SE	1,743	1,409	1,265	1,162	1,387	1,304
UK⁽²⁾	7,380	7,812	9,229	6,965	8,157	8,157
HR	:	:	668	493	481	533
NO	931	1,454	1,018	976	1,321	778

⁽¹⁾ ES-27: provizorisks dati par 2011. gada gadu; 2006. gada gadā rādītājos nav iekļauta Ungārija.

⁽²⁾ Grieķija un Apvienotā Karaliste: 2011. gada gadam izmantoti 2010. gada dati.

⁽³⁾ Malta: atkāpe saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 70/2012.

Avots: Eurostat (tiešsaistes datu kods: road_go_ta_dg).