



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 15.9.2005
KOM(2005) 430 galīgais

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

1.	IEVADS	3
2.	PRIEKŠVĒSTURE	3
3.	DIREKTĪVA 95/50/EK	4
4.	ZIŅOJUMI NO DALĪBVALSTĪM	4
5.	DATU APRĒĶINI	5
6.	PĀRBAUŽU LĪMENIS DALĪBVALSTĪS	5
7.	TRANSPORTĒŠANAS DARBĪBU DAUDZUMS PROPORCIONĀLI, KAS PĀRKĀPJ TIESĪBU AKTOS NOTEIKTO	6
8.	PĀRKĀPUMU VEIDI	6
9.	SODA VEIDI	8
10.	SECINĀJUMI	8
 <i>I PIELIKUMS I PIELIKUMS: PĀRBAUŽU SKAITS LAIKA POSMĀ 1997. – 2002. GADAM, ATTIECĪGIE PĀRKĀPUMI UN REĢISTRĒTIE SODA PASĀKUMI KATRĀ DALĪBVALSTĪ</i>		
		10
 <i>II PIELIKUMS KOPSAVILKUMS PAR PĀRBAUDĒM UN SODA PASĀKUMIEM EIROPAS SAVIENĪBĀ (1999. – 2002.)</i>		
		12
 <i>III PIELIKUMS PĀRBAUŽU SKAITS UZ PĀRVADĀJUMU SKAITU, KO VEIC TRANSPORTLĪDZEKĻI, KAS PĀRVADĀ BĪSTAMAS KRAVAS (%)</i>		
		13
 <i>IV PIELIKUMS PĀRBAUŽU SKAITS UN PĀRBAUDĪTO TRANSPORTLĪDZEKĻU SKAITS (1999. – 2002.)</i>		
		14
 <i>V PIELIKUMS PĀRKĀPUMU SKAITS / PĀRBAUŽU SKAITS</i>		
		15
 <i>VI PIELIKUMS PĀRKĀPUMU KATEGORIJAS (%)</i>		
		16
 <i>VIII PIELIKUMS SODA PASĀKUMU VEIDS (%)</i>		
		17

1. IEVADS

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

Direktīvā 95/50/EK noteikts, ka katra dalībvalsts par katru kalendāro gadu ne vēlāk kā divpadsmit mēnešus pēc šā gada beigām nosūta Komisijai ziņojumu par šīs direktīvas² piemērošanu. Direktīvā arī noteikts, ka Komisija nosūta Eiropas Parlamentam un Padomei vismaz reizi trijos gados ziņojumu par šīs direktīvas piemērošanu dalībvalstīs³.

Komisijas ziņojumu pamato ar ikgadējiem dalībvalstu ziņojumiem. Šis ir otrais ziņojums par Padomes Direktīvas 95/50/EK piemērošanu dalībvalstīs, un tas attiecas uz laika posmu no 1999. gada līdz 2002. gadam. Pirmais ziņojums⁴ bija par laika posmu no 1997. gada līdz 1998. gadam.

Komisija uzskata, ka šis ziņojums, kurā analizēti divi divus gadus gari laika posmi, ļauj veikt saturīgu analīzi, un tā sagatavošanai plānotais laika periods ir bijis pamatots, jo pirmajā ziņojumā runa bija tikai par pirmajiem diviem direktīvas piemērošanas gadiem. Turklāt, ņemot vērā, ka statistiskās informācijas klasificēšana (Direktīvas pielikumi), sākot ar 2005. gadu⁵ mainīsies, trešais ziņojums attieksies tikai uz diviem pēdējiem gadiem, kad plānots izmantot pašreizējā veida direktīvas pielikumus.

2. PRIEKŠVĒSTURE

Ar Padomes 1994. gada 21. novembra Direktīvu 94/55/EK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz bīstamo kravu pārvadāšanu pa autoceļiem⁶ un tās grozījumiem⁷ ievieš vienotus noteikumus attiecībā uz bīstamu kravu pārvadāšanu starp dalībvalstīm un dalībvalstīs.

Tehniskie pielikumi Direktīvai 94/55/EK satura ziņā ir līdzvērtīgi tehniskajiem pielikumiem starptautiskajam Eiropas Līgumam par starptautiskiem bīstamu kravu autopārvadājumiem (*ADR Līgums*)⁸. Kopienas tiesību aktos *ADR Līguma* tehniskos noteikumus transponē ar Direktīvu 94/55/EK, ar kuru nosaka vienotus noteikumus par drošību bīstamu kravu starptautiskiem pārvadājumiem pa autoceļiem. Direktīvas pievienotā vērtība ir tas, ka šos

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

² 9. panta 1. punkts.

³ 9. panta 2. punkts.

⁴ KOM (2000) 517 galīgais, 06.09.2000.

⁵ Komisijas 2004. gada 13. decembra Direktīva 2004/112/EK, ar ko tehnikas attīstībai pielāgo Padomes Direktīvu 95/50/EK (OV Nr. L 367, 14.12.2004., 23. lpp.).

⁶ OV Nr. L 319, 12.12.1994., 7. lpp. Tās A un B pielikums publicēts OV Nr. L 275, 28.10.1996.

⁷ Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Komisijas 2004. gada 9. decembra Direktīvu 2004/111/EK, ar ko tehnikas attīstībai pielāgo Padomes Direktīvu 94/55/EK (OV Nr. L 365, 14.12.2004., 25. lpp.).

⁸ Eiropas Līgums par starptautiskiem bīstamu kravu autopārvadājumiem 1957. gada 30. septembrī tika pieņemts Ženēvā un jaunākie grozījumi tajā izdarīti 2005. gadā.

noteikumus paplašina un tajos iekļauj satiksmi valstīs, lai Kopienā vienādotu noteikumus, atbilstoši kuriem pārvadā bīstamas kravas pa autoceļiem un tādējādi vienlaikus uzlabo autoceļu drošību valsts līmenī.

Direktīvas 94/55/EK A pielikumā uzskaitītas bīstamās kravas, kuru pārvadāšana pa autoceļiem ir atļauta un iekļauti noteikumi par iepakojšanu, marķēšanu un kravas aprakstu pārvadājuma dokumentos. B pielikumā izklāstīti noteikumi, kas attiecas uz transportlīdzekļiem un pārvadāšanas darbībām.

3. DIREKTĪVA 95/50/EK

Direktīvas 95/50/EK kontekstā un nolūkā uzlabot drošības līmeni bīstamu kravu pārvadāšanas jomā, kā arī nodrošināt, ka pārbaudes tiek veiktas atbilstošā līmenī un vienoti, Padome 1995. gada 6. oktobrī pieņēma Direktīvu 95/50/EK par vienotu kārtību, kādā pārbauda bīstamo kravu pārvadāšanu pa autoceļiem. Direktīvā iekļauts vienots pārbaudes saraksts, ko dalībvalstis izmanto, kā arī vienots pārkāpumu kodu saraksts. Tādējādi attiecīgajās dalībvalstīs ir iespēja ticami salīdzināt īstenošanas pasākumu gaitā notiekošo.

Šādas vienotas pārbaudes attiecas uz visām darbībām bīstamu kravu pārvadāšanā pa autoceļiem dalībvalsts teritorijā vai arī uz kravām, ko ievie no trešām valstīm, neatkarīgi no tā, kurā valstī transportlīdzeklis ir reģistrēts. Direktīvas mērķis ir gādāt, lai reprezentatīva daļa bīstamu kravu pārvadājumu pa autoceļiem tiktu pārbaudīta, balstoties uz nejaušas pārbaudes pieeju, vienlaikus aptverot ievērojamu autoceļu tīkla daļu.

Profilaktiskā nolūkā vai pēc pārkāpumu uz ceļa reģistrēšanas, ja tiek pārkāpta drošība, pārbaudes varētu veikt arī uzņēmumu teritorijā.

4. ZIŅOJUMI NO DALĪBVALSTĪM

Ziņojumus par visiem gadiem laika posmā no 1999. – 2002. gadam nav iesniegušas visas dalībvalstis, dažas dalībvalstis ziņojumus nav iesniegušas vispār.

Dalībvalstis, kas ir iesniegušas ziņojumus par visiem gadiem laika posmā no 1999. – 2002. gadam	Beļģija, Dānija, Vācija, Spānija, Itālija, Nīderlande, Austrija, Somija, Zviedrija, Apvienotā Karaliste
Dalībvalstis, kas ir iesniegušas ziņojumus par daļu laika posma no 1999. – 2002. gadam	Īrija (2002. ⁹), Portugāle (2000., 2001., 2002. gads)
Dalībvalstis, kas nav iesniegušas ziņojumus par laika posmu no 1999. – 2002. gadam	Grieķija, Francija, Luksemburga ¹⁰

Ziņojumu veidojot, dalībvalstis tika aicinātas lietot vienotos pārkāpumu kodus, kas iekļauti direktīvas II pielikumā un veidot ziņojumu atbilstīgi direktīvas III pielikumam. Visas

⁹ Īrija direktīvu piemēro tikai sākot no 2001. gada.

¹⁰ Luksemburga iesniegusi tikai datu kopsavilkumu par kopējo pārbaužu skaitu un reģistrētajiem pārkāpumiem.

dalībvalstis augšminēto nav ievērojušas. Dažas dalībvalstis izmantoja pārbaudes protokola kodējumu (direktīvas I pielikums), dažām bija pašām sava pārkāpumu grupēšanas sistēma, līdzīgi kā tas bija iepriekšējā ziņojumā. Tādēļ, tāpat kā iepriekšējā ziņojumā, dati bija jāpārveido vienotajā kodu sistēmā. Attiecībā uz pārkāpumiem, kas neatbilda nevienam no 13 kodiem, izmantoja 14. kodu „Citi pārkāpumi” nozīmē.

Ziņojumu kopsavilkums ir šā ziņojuma I un II pielikumā. I pielikumā iekļauts arī pārbaudīto pārkāpumu skaits laika posmā, pārkāpumi un reģistrētie soda pasākumi katrā dalībvalstī laikā no 1997. līdz 2002. gadam. II pielikumā ir informācija par pārbaudīto transportlīdzekļu skaitu, pārkāpumu skaits un veids, kā arī soda pasākumu skaits un veids, visi dati klasificēti ģeogrāfiski (t.i., vai pārbaudītais transportlīdzeklis reģistrēts tajā dalībvalstī, kas veikusi pārbaudi vai kādā citā dalībvalstī, vai trešā valstī). Sadaļā par soda pasākumu veidiem tie gadījumi, kad transportlīdzeklim tika aizliegts turpināt maršrutu, kamēr pilnībā nav novērsts pārkāpums, tika klasificēti kā brīdinājumi.

5. DATU APRĒĶINI

Dalībvalstīm tika prasīts ziņojumos veikt aplēses par bīstamu kravu pārvadājumu apjomu tonnās vai tonnu kilometros. Faktiski gandrīz neviena dalībvalsts šādu informāciju nesniedza, līdz ar to tika izmantots 6% proporcionāls rādītājs kā pārvadātā nemainīgā vidējā vērtība, lai aplēstu pārvadāto bīstamo kravu daudzumu¹¹. Bez tam, aprēķinos izmantoja vidējo, tas ir, 110 kilometru maršruta garumu un vidējo bīstamo kravu svaru – 10 tonnas. Pamatojoties uz šiem datiem, tika aprēķināts pārvadājumu skaits, ko veikuši transportlīdzekļi, kas pārvadā bīstamas kravas. Iegūto skaitli korelēja ar pārbaudīto skaitu valstī, lai iegūtu informāciju par pārbaudīto biežumu kā pārbaudīto skaitu procentos uz maršrutu skaitu (III pielikums).

6. PĀRBAUDĪTO LĪMENIS DALĪBVALSTĪS

Viens no direktīvas mērķiem ir turpināt uzlabot drošības līmeni gādājot, lai būtu pienācīgs pārbaudīto skaita līmenis. Lai veiktu aplēses par pārbaudīto līmeni un novērtētu attīstību, pārbaudes uz ceļiem dalībvalstī laikā no 1999.–2002. gadam ir salīdzinātas tabulā ar aprēķināto biežumu laikā no 1997. – 1998. gadam (III pielikums).

Pamatojoties uz šo tabulu, var secināt: 1) Pārbaudīto biežums Eiropas Savienībā kopumā ir samazinājies no 0,27% (1997. – 1998.g.) līdz 0,23% (1999. – 2002.g.).

2) Vācijā, Spānijā, Luksemburgā, Austrijā un Zviedrijā pārbaudīto biežums laikā no 1999. – 2002. gadam ir lielāks nekā 0,20%, Beļģijā, Nīderlandē un Somijā tas ir aptuveni 0,10% un Apvienotajā Karalistē – 0,05%, savukārt citās valstīs – 0,02% vai vēl mazāk. Jāņem gan vērā, ka nozīmīga daļa Apvienotajā Karalistē un Nīderlandē esošo īstenošanas resursu tiek lietoti, lai veiktu pārbaudes telpās un šādas pārbaudes arī noteiktas Direktīvas 95/50/EK 6. pantā.

3) Valstīs, kur pārbaudīto līmenis bijis visaugstākais, tas ir gandrīz 20 reizes augstāks nekā valstīs, kur līmenis bijis viszemākais.

¹¹ Dati par visiem kravu pārvadājumiem ņemti no *Eurostat* izdotās statistikas rokasgrāmatas „2004 EU Energy and Transport in Figures” (2004. gads, ES Enerģētika un transports skaitļos). Dati par Zviedriju un Apvienoto Karalisti, kas pieejami tikai šo valstu uzņēmējiem, tika sistematizēti, nolūkā apsvērti visus pārvadātājus, pieņemot, ka valsts pārvadātāji transportējuši 70% kopējā kravas apjoma, rēķinot tonnu kilometros).

Jāņem vērā, ka dati aprēķināti, pieņemot, ka dalībvalstīs, kuras ziņojumu neiesniedza, gada pārbaužu skaits bijis līdzvērtīgs nullei. Tomēr pat tad, ja dati nesaņemtajos ziņojumos par pārvadājumiem netiek ņemti vērā, kopējā aina radikāli nemainās, galvenokārt tādēļ, ka trūkstošajos ziņojumos ir tāds pats pārvadājumu skaits (aptuveni 20%) gan laikā no 1997. – 1998. gadam, gan 1999. – 2002. gadā.

Lai novērtētu pārbaužu līdzvērtīgumu, salīdzinot vietējos un ārvalstu operatorus, IV pielikumā atspoguļotas katras dalībvalsts veiktās pārbaudes līdztekus pārbaudītajam ārvalstu transportlīdzekļu skaitam. Svarīgi, ka attiecīgie skaitļi ievērojami atšķiras. Tā kā lielākais pārbaudītais ārvalstu transportlīdzekļu skaits ir tranzītvalstīs, proporcija joprojām šķiet jēgpilna, ņemot vērā ģeogrāfisko atrašanās vietu. Tādēļ var secināt, ka nav nekādu liecību, ka pārbaudes šajā ziņā nebūtu līdzsvarotas.

7. TRANSPORTĒŠANAS DARBĪBU DAUDZUMS PROPORCIONĀLI, KAS PĀRKĀPJ TIESĪBU AKTOS NOTEIKTO

Pārvadāšanas darbību daļa, kas neatbilst tiesību aktos noteiktajam, tika aprēķināta, attiecinot visus pārkāpumus (vai nu attiecībā uz transportlīdzekli, vadītāju, dokumentāciju vai arī pārvadātajām kravām), uz pārbaudīto transportlīdzekli un pieņemot, ka uz vienu transportlīdzekli bija tikai viens pārkāpums. Tā kā uz vienu transportlīdzekli varētu būt bijuši vairāki pārkāpumi, varētu rasties mākslīgi augsts rezultāts. Informācija par pārkāpumu daļu laikā no 1999. – 2002. gadam ir sakārtota tabulā V pielikumā kopā ar informāciju par laika posmu no 1997. – 1998. gadam.

Pamatojoties uz šo tabulu, var secināt:

- 1) pārkāpumu skaita attiecība pret pārbaužu skaitu Eiropas Savienībā kopumā ir palielinājusies no 0,22 (1997. – 1998.) līdz 0,26 (1999. – 2002.).
- 2) atkarā no valsts, pārkāpumu skaita attiecība pret pārbaužu skaitu laikā no 1999. – 2002. gadam bijusi robežās no 0,10 līdz 1,00.
- 3) Beļģijā, Īrijā, Nīderlandē, Austrijā, Portugālē, Somijā un Zviedrijā pārkāpumu skaita attiecība pret pārbaužu skaitu laikā no 1999. – 2002. gadam ir ievērojami augstāka nekā vidēji ES (0,26), savukārt citās valstīs tā ir aptuveni 0,10 – 0,20.

Šie skaitļi skaidri ilustrē, ka pārbaudes uz ceļiem ir nepieciešamas un ka tās ir svarīgs instruments bīstamu kravu pārvadāšanas drošuma uzlabošanā.

Salīdzinot pārbaužu (III pielikums) biežumu (daļa) ar pārkāpumu daļu (V pielikums), netika konstatētas korelācijas.

8. PĀRKĀPUMU VEIDI

Pārkāpumus klasificēja, pamatojoties uz 13 kodiem, kas aprakstīti direktīvas II pielikumā. Bez tam izmantoja arī vēl papildu 14. kodu (cits/nezināms), kas gan nav iekļauts 13 noteiktajās kategorijās. Rezultātā 14 lietotie kodi ir tādi kā iepriekšējā ziņojumā:

1. preces, kas nav minētas pārvadāšanas atļaujā;

2. nav kravas nosūtītāja deklarācijas par kravas un tās iepakojuma atbilstību pārvadājumu noteikumiem;
3. transportlīdzekļi, kuriem pārbaudes gaitā tiek atklāta bīstamo vielu noplūde cisternu vai iepakojuma hermētiskuma trūkuma dēļ;
4. transportlīdzekļi bez tipa apstiprinājuma sertifikāta vai ar noteikumiem neatbilstošu sertifikātu;
5. transportlīdzekļi bez atbilstošām oranžas krāsas pazīšanas zīmēm vai ar noteikumiem neatbilstošām oranžas krāsas pazīšanas zīmēm;
6. transportlīdzekļi bez drošības instrukcijām vai ar neatbilstošām drošības instrukcijām;
7. nepiemērots transportlīdzeklis vai iepakojums;
8. transportlīdzekļa vadītājs bez noteikumiem atbilstošas autovadītāja arodizglītības apliecības bīstamo kravu pārvadāšanai pa autoceļiem;
9. transportlīdzekļi bez ugunsdzēsšanas aparātiem;
10. transportlīdzekļi vai iepakojums bez noteikumiem atbilstošā bīstamības marķējuma;
11. transportlīdzekļi bez pārvadājuma dokumentiem/pavaddokumentiem vai ar dokumentiem, kuros informācija, kas attiecas uz pārvadājamo bīstamo kravu, neatbilst noteikumiem;
12. transportlīdzekļi, uz ko neattiecas divpusējais/daudzpusējais nolīgums vai kas neatbilst šim nolīgumam;
13. pārāk piepildīta cisterna;
14. citi pārkāpumi.

Pārkāpumu skaits laikam no 1999. – 2002. gada ir izklāstīts II pielikumā un IV pielikuma grafiskajā zīmējumā, ar kuru salīdzinājumam ilustrē arī datus laikam no 1997. – 1998. gadam.

Skaitliski nozīmīgākie pārkāpumi (vairāk nekā 5% no kopējā skaita) laikā no 1999. – 2002. bijuši šādi:

5. transportlīdzekļi bez atbilstošām oranžas krāsas pazīšanas zīmēm vai ar noteikumiem neatbilstošām oranžas krāsas pazīšanas zīmēm (11%);
11. transportlīdzekļi bez pārvadājuma dokumentiem/pavaddokumentiem vai ar dokumentiem, kuros informācija, kas attiecas uz pārvadājamo bīstamo kravu, neatbilst noteikumiem (13%);
14. citi pārkāpumi (58%).

Pamatojoties uz šiem rezultātiem, pat ar lielāku pierādījumu klāstu nekā iepriekšējā ziņojumā, var secināt, ka ne visas pārkāpumu kategorijas, kas minētas direktīvas II pielikumā, ir

atbilstošas; vēl jo vairāk, lielākais pārkāpumu skaits atbilst kategorijai „citi pārkāpumi”, un to daļa palielinājusies no 44% (1997. – 1998.) līdz 58 % (1999. – 2002.). Tas daļēji skaidrojams ar to, ka daudzi punkti direktīvas I pielikumā un ko lieto izpildiestādes, netiek ņemti vērā pārkāpumu kodos. Piemēram, pārbaudot transportlīdzekļa aprīkojumu un transportlīdzekļa vadītāja aprīkojumu, vienotajā kodu sistēmā ietilpst tikai ugunsdzēsamā aparāta trūkums; līdz ar to visi citi trūkumi ietilpst kategorijā „citi pārkāpumi”. Savukārt daži kodu sistēmā iekļautie pārkāpumi, šķiet, vispār netiek konstatēti, piemēram, pārāk piepildītas cisternas fakts. Tādēļ būtu jāapsver direktīvas I un II pielikuma grozīšanas iespējas.

9. SODA VEIDI

Dalībvalstis piemēro četrus dažādus soda pasākumus: brīdinājums, sods, kriminālvajāšana un apcietinājums.

Visplašāk piemērotos soda pasākumus tieši piemēro izpildiestāde. Šie pasākumi iekļauj mutisku vai rakstisku brīdinājumu, ko varētu papildināt ar aizliegumu turpināt maršrutu līdz brīdim, kad pārkāpums novērsts, un soda maksājumus.

Kriminālvajāšanai varētu sekot attaisnošana, soda maksājuma piemērošana, vai arī atsevišķos gadījumos – apcietinājums.

Soda maksājums ir viens no visbiežāk izmantotajiem soda pasākumiem un tā daļa ir 69% no kopējiem piemērotajiem soda pasākumiem. Otrajā vietā pēc piemērošanas biežuma ir brīdinājumi, ar kuriem var prasīt un var neprasīt situācijas labošanu (30%). Kriminālvajāšana uzsākta 1% no gadījumiem, izskatās, ka apcietinājumu neizmanto vispār. Minēto gadījumu daudzums laikā no 1999. – 2002. gadam ir atspoguļots II pielikuma tabulā un VII pielikuma grafiskajā zīmējumā.

VII pielikumā ilustrēti skaitļi par laiku no 1997. – 1998. gadam. Salīdzinot ar šo laika posmu, 1999. – 2002. gadā brīdinājumu skaits palielinājies par 5% un gan soda maksājumu, gan arī kriminālvajāšanas gadījumu skaits palielinājies par, attiecīgi, 1% un 3%.

Statistikas dati par soda pasākumiem liecina, ka lielākā daļa pārkāpumu netiek uzskatīti par ārkārtīgi nopietniem, jo kriminālvajāšanas gadījumi ir reti, tomēr tajā pat laikā divas trešdaļas gadījumu tiek uzskatīti par pietiekami nopietniem, lai piemērotu soda maksājumus.

10. SECINĀJUMI

Lai gan vairums dalībvalstu laikā no 1999. – 2002. gadam veikušas transportlīdzekļu, kas pārvadā bīstamas kravas, pārbaudes uz ceļiem, pārbauhu biežums dalībvalstīs ievērojami atšķiras. Ir dalībvalstis, kas pārbaudes neveic vispār, vai arī Komisijai vienkārši neziņo par šādām pārbaudēm. Pārbauhu biežums Eiropas Savienībā kopumā ir samazinājies.

Pārbauhu nepieciešamību nepārprotami pierāda pārkāpumu daļa, ko atklāj, pārbaudot transportlīdzekļus: pārkāpumu skaita attiecība pret pārbauhu skaitu Eiropas Savienībā kopumā ir palielinājusies no 0,22 (1997. – 1998.) līdz 0,26 (1999. – 2002.). Tas skaidri pierāda, ka pārbauhu biežums dažās valstīs ir jāpalielina, pat tad, ja nekonstatē tiešu korelāciju starp pārbauhu biežumu un pārkāpumu skaitu.

Visbiežāk sastopamais pārkāpums ir transporta dokumentu par bīstamu kravu un oranžas krāsas pazīšanās zīmes, kas norāda, ka transportlīdzeklis pārvadā bīstamu kravu, trūkums. Tiesa, vairāku kategoriju pārkāpumi gandrīz nekad netiek konstatēti. Lielākā daļa pārkāpumu klasificēti kategorijā „Citi”, tādēļ, ka ar vienoto kodu sarakstu nav savietojams pārbaudes protokols, kuru izmanto izpildiestādes. Šis fakts vien ir pietiekams pamats, lai no 2005. gada abus sarakstus pārveidotu un lai grozītu Direktīvas 95/50/EK¹² I un II pielikumu.

Visbiežāk sastopamais soda pasākums bija soda maksājums, tad – brīdinājums, kuram dažkārt arī seko aizliegums turpināt maršrutu, ja pārkāpums netiek novērsts.

Pamatojoties uz šo ziņojumu, Komisija uzsver, ka pārbaudes uz ceļa ir efektīvs instruments, lai atklātu problēmas, kas saistītas ar bīstamu kravu pārvadāšanas drošumu un lai, netieši, to uzlabotu. Nevar noliegt, ka pārbaudes telpās, ko veic dažas dalībvalsts, arī ir vienlīdz efektīvs izpildinstruments, lai gan tas nav acīmredzams šī ziņojuma pielikumos esošajā informācijā. Noslēgumā, Komisija vēlas vērst dalībvalstu uzmanību uz to, ka ziņojumos ir jāizmanto vienotie pārkāpumu kodi un ka visām dalībvalstīm Komisijai ir jāiesniedz ziņojums.

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

I PIELIKUMS

I PIELIKUMS: PĀRBAUŽU SKAITS LAIKA POSMĀ 1997. – 2002. GADAM, ATTIECĪGIE PĀRKĀPUMI UN REĢISTRĒTIE SODA PASĀKUMI KATRĀ DALĪBVALSTĪ

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

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

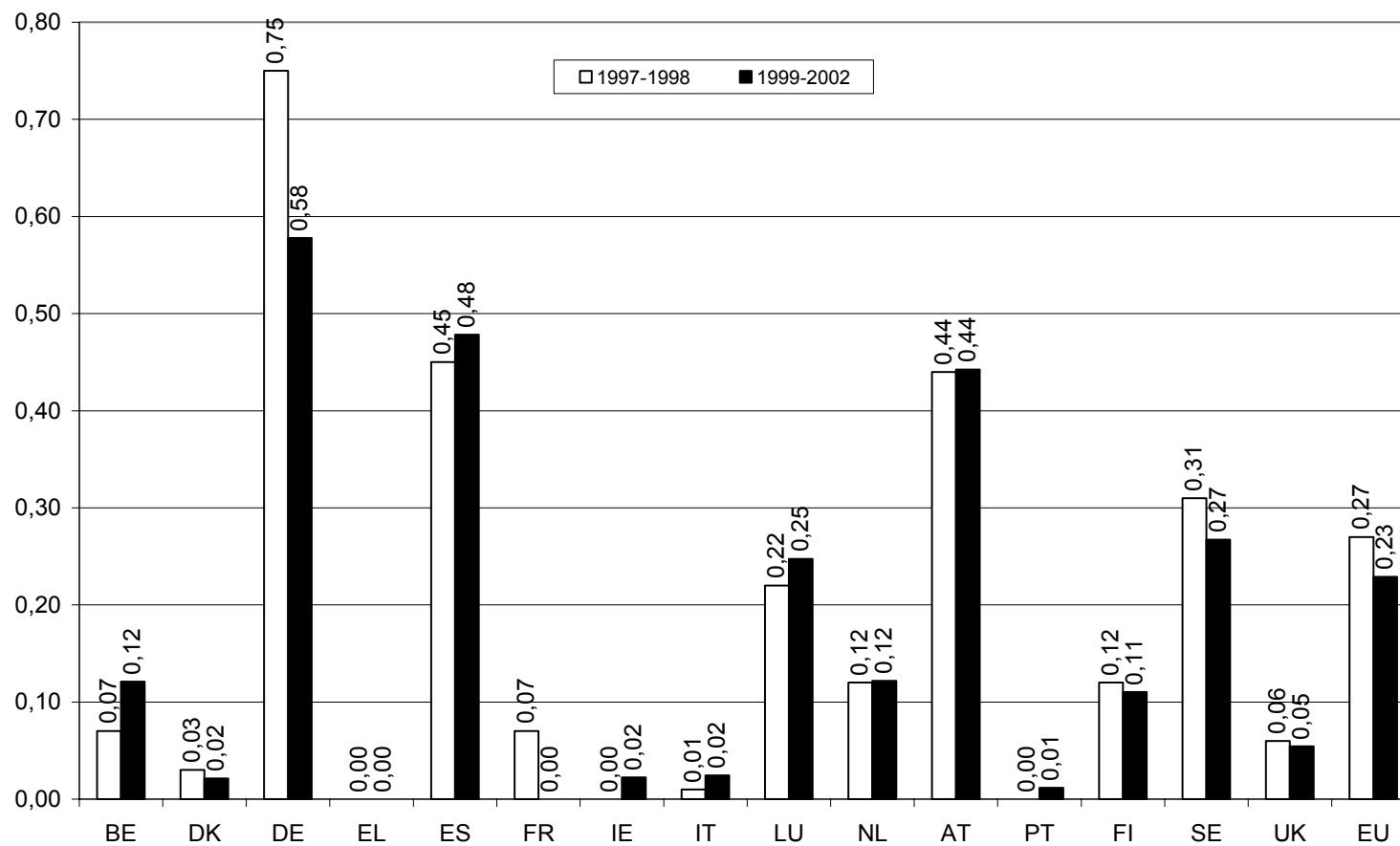
II PIELIKUMS

KOPSAVILKUMS PAR PĀRBAUDĒM UN SODA PASĀKUMIEM EIROPAS SAVIENĪBĀ (1999. – 2002.)

Visa ES, 1999. – 2002.	Pārbau des valsts	Citviet ES	Ārpus ES	Nav zināms	Kopā	%
PĀRBAUDĪTO TRANSPORTLĪDZEKĻU SKAITS	509973	122696	68081	4682	705432	100,00
PĀRKĀPUMU SKAITS	90545	27797	24115	42578	185035	100,00
1. Neatļautas preces	284	23	25	455	787	0,43
2. Nav kravas nosūtītāja deklarācijas	1086	181	161	495	1923	1,04
3. Noplūde	104	33	40	458	635	0,34
4. Nav tipveida apstiprinājuma sertifikāta	606	77	101	1399	2183	1,18
5. Nav oranžas krāsas pazīšanas zīmes	10887	3301	2346	4123	20657	11,16
6. Nav drošības instrukcijas	1679	513	719	2591	5502	2,97
7. Nepiemērots transportlīdzeklis vai iepakojums	986	143	196	1493	2818	1,52
8. Nav noteikumiem atbilstošas autovadītāja arodizglītības apliecības	2193	509	545	1254	4501	2,43
9. Nav ugunsdzēsšanas aparātu	1722	480	751	4210	7163	3,87
10. Nav bīstamības marķējuma	3280	751	389	2163	6583	3,56
11. Nav transporta dokumentu	13268	3570	2828	5034	24700	13,35
12. Neatbilst nolīgumam	96	4	5	284	389	0,21
13. Pārāk piepildīta cisterna	221	9	27	17	274	0,15
14. Citi	54133	18203	15982	18602	106920	57,78
SODA PASĀKUMU SKAITS	57660	17581	16053	6057	97351	100,00
Brīdinājums	13102	5672	5154	5422	29350	30,15
Soda maksājums	43671	11853	10850	595	66969	68,79
Kriminālvajāšana	887	56	49	40	1032	1,06
Apcietinājums	0	0	0	0	0	0,00
Nav zināms	0	0	0	0	0	0,00

III PIELIKUMS

PĀRBAUŽU SKAITS UZ PĀRVADĀJUMU SKAITU, KO VEIC TRANSPORTLĪDZEKĻI, KAS PĀRVADĀ BĪSTAMAS KRAVAS (%)



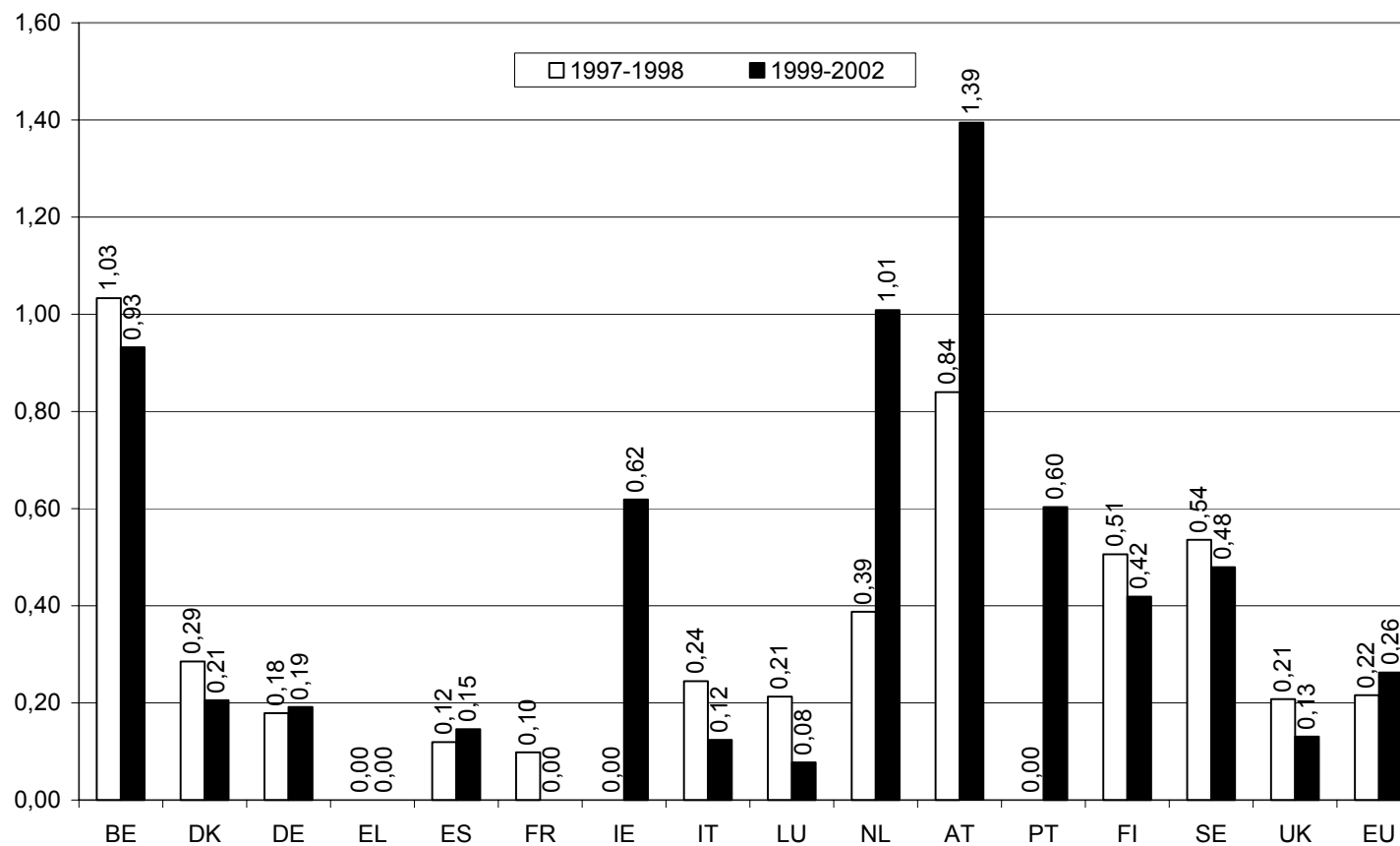
IV PIELIKUMS

PĀRBAUŽU SKAITS UN PĀRBAUDĪTO TRANSPORTLĪDZEKĻU SKAITS (1999. – 2002.)

Valsts	Pārbau des valsts	Citviet ES	Ārpus ES	Nav zināms	Kopējais skaits	Ārvalstu transportlīdzē kļu pārbaude %
BEĻĢIJA	7229	1341	67	1677	10314	13,65
DĀNIJA	685	100	23	5	813	15,13
VĀCIJA	290688	92240	55271	0	438199	33,66
GRIEĢIJA	0	0	0	0	0	/
SPĀNIJA	126663	17102	2279	0	146044	13,27
FRANCIJA	0	0	0	0	0	/
ĪRIJA	428	7	0	0	435	1,61
ITĀLIJA	9575	212	103	0	9890	3,19
LUKSEMBURGA	475	824	37	0	1336	64,45
NĪDERLANDE	5229	2869	402	3000	11500	28,44
AUSTRIJA	13838	5332	7827	0	26997	48,74
PORTUGĀLE	298	61	4	0	363	17,91
SOMIJA	5481	161	1073	0	6715	18,38
ZVIEDRIJA	23869	1435	906	0	26210	8,93
APVIENOTĀ KARALISTE	25515	1012	89	0	26616	4,14
ES	509973	122696	68081	4682	705432	27,04

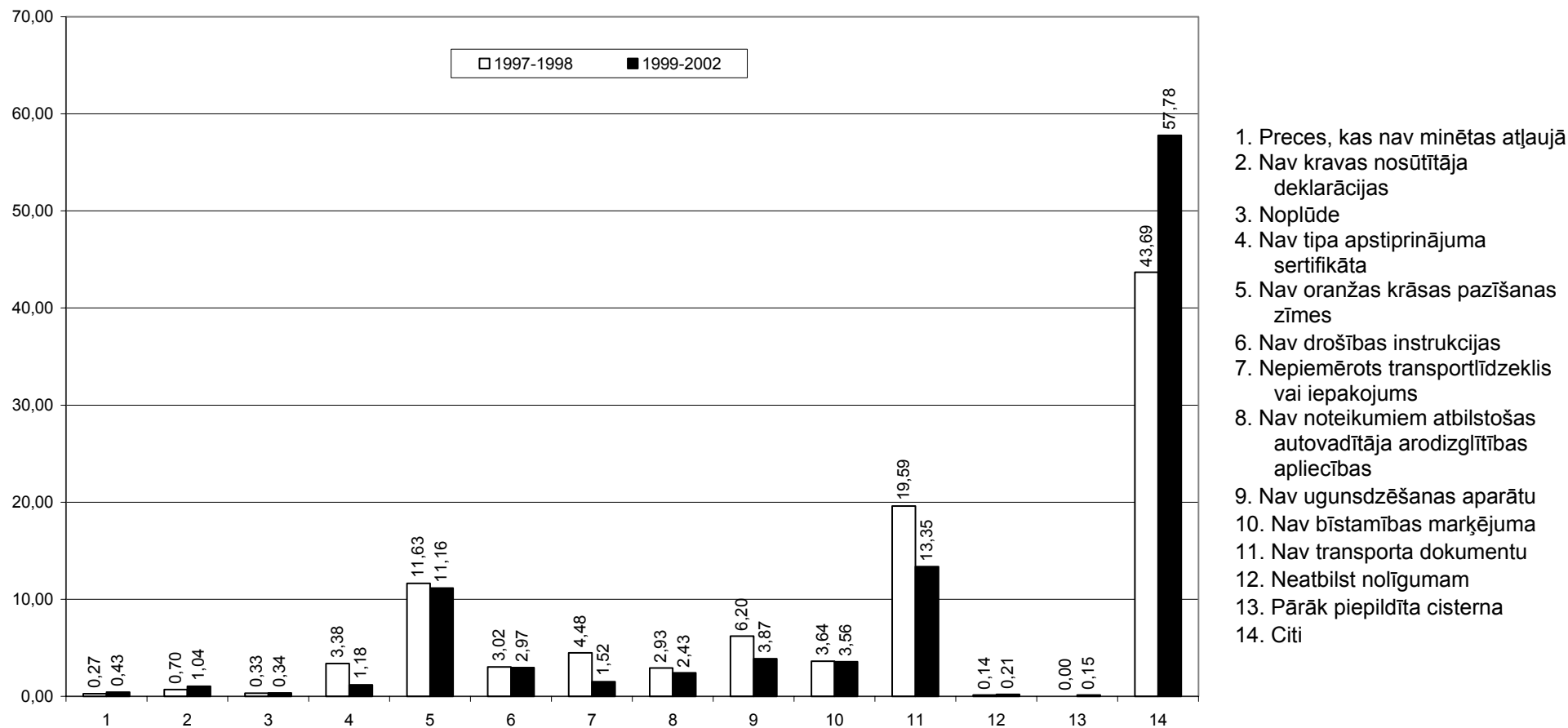
V PIELIKUMS

PĀRKĀPUMU SKAITS / PĀRBAUŽU SKAITS



VI PIELIKUMS

PĀRKĀPUMU KATEGORIJAS (%)



VIII PIELIKUMS

SODA PASĀKUMU VEIDS (%)

