



EUROPOS KOMISIJA

Briuselis, 2012 07 13  
SWD(2012) 207 final

## TINKAMUMO VAŽINĖTI KELIAIS TEISĖS AKTŲ RINKINYS

### KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS *pridedamas prie*

**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTO dėl periodinės motorinių transporto priemonių ir jų priekabų techninės apžiūros, kuriuo panaikinama Direktyva 2009/40/EB,**

**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTO dėl Sąjungoje važinėjančių komercinių transporto priemonių techninio patikrinimo kelyje, kuriuo panaikinama Direktyva 2000/30/EB,**

**ir**

**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVOS, kuria iš dalies keičiama Tarybos direktyva 1999/37/EB dėl transporto priemonių registracijos dokumentų,**

### **POVEIKIO VERTINIMO santrauka**

{COM(2012) 380 final}

{SWD(2012) 206 final}

**KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS**  
*pridedamas prie*

**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTO dėl periodinės motorinių transporto priemonių ir jų priekabų techninės apžiūros, kuriuo panaikinama Direktyva 2009/40/EB,**

**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTO dėl Sąjungoje važinėjančių komercinių transporto priemonių techninio patikrinimo kelyje, kuriuo panaikinama Direktyva 2000/30/EB,**

**ir**

**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVOS, kuria iš dalies keičiama Tarybos direktyva 1999/37/EB dėl transporto priemonių registracijos dokumentų,**

**POVEIKIO VERTINIMO santrauka**

**1. PROBLEMOS APIBŪDINIMAS**

Direktyvoje 2009/40/EB nustatyti minimalūs motorinių kelių transporto priemonių periodinės techninės apžiūros (PTA) standartai. PTA tikslas – užtikrinti tinkamą naudojamų transporto priemonių techninę priežiūrą ir apžiūrą, kad jos visą jų naudojimo laiką atitiktų tipo patvirtinimo<sup>1</sup> reikalavimus. Direktyvą 2009/40/EB papildė Direktyva 2000/30/EB, kurioje nustatomas reikalavimas tarp periodinių apžiūrų vykdyti komercinių transporto priemonių techninės būklės kontrolę (patikrinimus kelyje, PK).

2010 m. liepos 20 d. Komisija priėmė kelių eismo saugos politikos kryptis, kuriose paskelbė apie ES teisės aktų, reglamentuojančių techninę apžiūrą ir techninius patikrinimus kelyje, vienodinimą ir laipsnišką griežtinimą, apie transporto priemonių patikrų taikymą ir dviratėms motorinėms transporto priemonėms ir apie galimybę sukurti Europos elektroninę sistemą, kuri padėtų suderinti transporto priemonių duomenis ir jais keistis.

Konsultacijos su suinteresuotomis šalimis ir Komisijos atlikta analizė padėjo nustatyti vieną bendrą Europos dabartinės PTA sistemos **problemą**: keliuose važinėja per daug transporto priemonių, turinčių techninių trūkumų. JK ir Vokietijos tyrimai rodo, kad bet kuriuo metu keliuose važinėja iki 10 % automobilių, kurie dėl trūkumų neatitiktų PTA reikalavimų. Be to, PTA atliekant pagal šiuo metu galiojančias taisykles, daugelis techninių trūkumų, kurie turėtų rimtų pasekmių saugumui (daugiausia susijusių su tokiais elektroniniais saugos komponentais kaip ABS ir ESC), net netikrinami.

Dėl techninių trūkumų įvyksta labai daug avarijų: apskaičiuota, kad dėl jų įvyksta 6 % visų avarijų, o tai reiškia, kad dėl jų per metus žūsta 2 000 žmonių ir dar daugiau sužalojama. Be to, dėl techninių defektų vidutiniškai išmetama apie 1,2–5,7 % daugiau teršalų (pvz., CO, HC, NO ir CO<sub>2</sub>), o kai kurios transporto priemonės jų išmeta iki 20 kartų daugiau.

Nustatytos dvi esminės **problemos** priežastys.

**Visų pirma**, ES teisės aktai taikomi siaurai, o jais nustatytų reikalavimų lygis žemas. Taikomų nacionalinių PTA sistemų lyginamoji analizė parodė, kad ES teisės aktų reikalavimų, susijusių su septyniais esminiais ES techninės apžiūros elementais, neužtenka norint sumažinti trūkumus iki priimtino lygio:

<sup>1</sup> Tipo patvirtinimas apibrėžtas 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2007/46/EB, nustatančioje motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo pagrindus.

- tikrinama nepakankamai pozicijų (visų pirma, neišsamiai tikrinamos elektroninės saugos priemonės);
- trūkumų apibrėžtys pasenę, o vertinimas nesuderintas;
- PTA naudojama įranga nepakankamai efektyvi;
- netiksliai apibrėžti inspektorių gebėjimai;
- daugelio klasių transporto priemonės iš viso netikrinamos (visų pirma, motociklai, su kuriais būna susijusios daugelis avarių);
- nepakankamai dažnai atliekama transporto priemonių apžiūra (visų pirma, senesnių ir komercinių transporto priemonių, kurios turi daugiau trūkumų);
- daugelyje valstybių narių nepakankamai prižiūrimi techninės apžiūros punktai.

**Antra**, susiję subjektai nesikeičia informacija ir duomenimis, būtinais apžiūrų veiksmingumui ir su apžiūrų rezultatais susijusių reikalavimų vykdymui užtikrinti. Visų pirma:

- dažnai neturima duomenų, reikalingų elektroniniams saugos komponentams patikrinti;
- ridos skaitiklio rodmenys nerenkami centralizuotu būdu;
- PTA pažymos neapsaugotos nuo klastojimo;
- reikalavimų vykdymo užtikrinimo institucijos (pvz., policija ar registracijos institucijos) neturi duomenų apie PTA rezultatus.

#### Problemos raida (bazinis scenarijus)

Problema lemiantys trūkumai yra *reguliuojamojo* pobūdžio. Nyderlandai ir Jungtinė Karalystė, siekdami sumažinti transporto priemonių savininkų išlaidas, ieško galimybių PTA atlikti *rečiau*, bet iš to vargu ar galima spręsti apie galimus būsimus pokyčius ES valstybėse narėse. ES, kaip ir iki šiol, siekiant atsižvelgti į technologijų pažangą, bus reguliariai atnaujinami Direktyvos 2009/40/EB techniniai priedai<sup>2</sup>. Tačiau, kadangi direktyva leidžiama, kad taikant komitologijos procedūrą būtų atnaujintas tik apžiūros pozicijų sąrašas ir apžiūros metodai, pagal bazinį scenarijų negali būti keičiama nei apžiūros taikymo sritis ir dažnumas, nei keitimosi duomenimis sistema.

Turimose prognozėse daroma vieninga išvada, kad ateityje Europos transporto priemonių parkas didės. Komisija numato, kad taikant scenarijų, pagal kurį politika nebūtų keičiama, lengvųjų automobilių skaičius išsaugos nuo 220,2 mln. (2005 m.) iki 307,1 mln. (2050 m.)<sup>3</sup>. Dėl didėjančio transporto priemonių skaičiaus iš esmės didėja avarių pavojus.

Kartu tikimasi, kad įgyvendinant 2011–2020 m. kelių eismo saugos politikos kryptyse paskelbtą plačių užmojų politiką bus užtikrinta didesnė kelių eismo sauga. Visų pirma, daug vilčių dedama į intelektinių transporto sistemų ir susijusių sparčiai plintančių technologijų bei priemonių kūrimą ir diegimą. Iš kitos pusės, dėl to transporto priemonėse bus naudojama sudėtingesnė elektroninė įranga, o dabartinėmis sąlygomis, kai neturima gamintojų funkcinė forma pateiktų techninių duomenų, ją sunku tikrinti. Apskritai tikimasi, kad žūčių ir toliau

<sup>2</sup> Paskutinis dalinis pakeitimas padarytas Direktyva 2010/48/ES.

<sup>3</sup> „Primes-Tremove“, bazinis scenarijus.

mažės<sup>4</sup>, bet gali būti, kad dėl techninių trūkumų įvykstančių avarijų dalis, kuri šiuo metu sudaro 6 %, didės.

Aplinkos požiūriu labai sumažės į aplinką išmetamų teršalų, nes prie ankstesnių Euro klasių priskiriamos transporto priemonės palaipsniui atiduodamos į metalo laužą, o prekiaujama naujomis teršalų į aplinką neišmetančiomis transporto priemonėmis. Todėl dėl techninių defektų ypač taršių transporto priemonių poveikis oro kokybei proporcingai didės.

## **2. SUBSIDIARUMO ANALIZĖ**

ES teisė veikti transporto srityje nustatyta Sutartyje dėl Europos Sąjungos veikimo. Konkrečiai, Sutarties 91 straipsniu teisės aktų leidėjai įpareigojami nustatyti priemones kelių eismo saugai gerinti.

Kelių transportas – individualus, keleivinis ir, visų pirma, komercinis – pasižymi svarbiu tarpvalstybiniu aspektu. Tai itin svarbu reikalavimų vykdymui užtikrinti, nes šių veiksmų veiksmingumas priklauso nuo skirtingų valstybių narių įvairių institucijų nuolatinio keitimosi informacija apie transporto priemonių techninę būklę, jų atitikties reikalavimams istoriją ir nustatytus klastojimo atvejus. Tą patį galima pasakyti ir apie transporto priemonių gamybą: kadangi ji vyksta pasaulio mastu, akivaizdu, kad norint užtikrinti gamintojų duomenų teikimą PTA tikslais veiksmų reikia imtis aukščiausiu lygiu.

Pagal dabartines taisykles valstybės narės direktyvas gali taikyti labai lanksčiai, todėl jos turi galimybę nustatyti aukštesnius PTA standartus. Patirtis rodo, kad šia galimybe pasinaudojo ne visos valstybės narės, todėl visame žemyne apžiūros kokybė skiriasi. Šias tendencijas galima pakeisti tik ES lygmeniu imantis suderintų veiksmų.

Siekdama išvengti pavojaus ieškoti tik teisėkūros sprendimų, Komisija taip pat išnagrinėjo, kokį poveikį turėtų veiksmai, grindžiami vien tik privalomos teisinės galios neturinčiomis priemonėmis arba grindžiami pastarųjų priemonių ir teisėkūros priemonių deriniu.

Komisija mano, kad kai kuriuos tinkamumą važinėti keliais reguliuojančios sistemos aspektus turėtų peržiūrėti valstybės narės, nes tam tikrose srityse, pavyzdžiui, techninių patikrinimų kelyje organizavimo, inspektorių mokymo ir priežiūros veiklos vykdymo, jos gali veiksmingiau įgyvendinti tikslus.

## **3. ES INICIATYVOS TIKSLAI**

Bendri šios iniciatyvos tikslai:

1. Prisidėti prie tikslo 2010–2020 m. Europos Sąjungoje bendrą žūčių keliuose skaičių sumažinti per pusę ir siekti, kad iki 2050 m. keliuose nebežūtų žmonių. To siekti imantis priemonių, kuriomis būtų gerinama nacionalinių PTA ir PK sistemų kokybė ir koordinavimas.

2. Prisidėti prie kelių transporto išmetamų ŠESD ir oro teršalų kiekio mažinimo. To siekti imantis priemonių, skirtų veiksmingiau nustatyti ir uždrausti naudoti dėl techninių trūkumų pernelyg taršias transporto priemones.

Šie bendri tikslai gali būti suformuluoti kaip du konkretūs tikslai:

- išplėsti Europos Sąjungoje atliekamos techninės apžiūros ir patikrinimų kelyje taikymo sritį ir sugriežtinti reikalavimus;

---

<sup>4</sup> Kelių eismo saugos politikos gairėse nustatytas tikslas – per ateinančią dešimtmetį metinį žūčių skaičių sumažinti 50 %.

- sukurti tinkamą sistemą, pagal kurią su PTA rezultatais susijusių reikalavimų vykdymą užtikrinantys subjektai ir valstybės narės nuolat keistųsi informacija.

Įsigaliojus visiems naujų teisės aktų elementams (įskaitant keitimosi duomenimis sistemos sukūrimą), per trejus metus turi būti įgyvendinti du veiklos tikslai:

- dėl techninių trūkumų per metus žūstančių žmonių skaičių kuo labiau sumažinti, kad jis priartėtų prie 1 100 – pagal apskaičiavimus mažiausio galimo pasiekti skaičiaus; ir
- iš naudojamų transporto priemonių parko palaipsniui šalinti itin taršias transporto priemones.

#### 4. POLITIKOS GALIMYBĖS

Apsvarstytos įvairios politikos galimybės: politikos nekeisti (0 politikos galimybė); sustabdyti ES veiksmus; imtis neprivalomų teisinių priemonių (1 politikos galimybė); imtis teisėkūros priemonių (2 politikos galimybė); derinti neprivalomas teises priemones su teisėkūros priemonėmis (3 politikos galimybė). Galimybė sustabdyti ES veiksmus buvo atmesta nuo pat pradžių, nes ją pasirinkus nebūtų įgyvendinami tikslai ir ji nederėtų su esamomis ES strategijomis.

Pasirinkus 1 politikos galimybę būtų atliekama daug tarpusavio vertinimų ir Komisijos vykdymų tikrinimų, taip pat būtų nagrinėjamas optimaliausias investicijų į PTA ir PK dydis ir kartu su valstybėmis narėmis analizuojama rizika grindžiamo apžiūros režimo taikymo sritis. Be to, pagal šią politikos galimybę būtų ieškoma priemonių, kaip užtikrinti, kad savo transporto priemonės privalomajai PTA nepateikiantys asmenys vykdytų savo teisinius įpareigojimus. Reikalavimų vykdymo užtikrinimo priemonės apimtų transporto priemonių savininkams skirtas sąmoningumo ugdymo kampanijas, taip pat patikrinimų kelyje, techninės apžiūros ir valstybių narių vykdomos priežiūros veiklos gerinimą. Galiausiai pagal 1 politikos galimybę būtų teikiamos rekomendacijos transporto priemonių gamintojams imtis savanoriškų veiksmų.

2 ir 3 politikos galimybės suskaidytos į tris papildomas galimybes nuo a iki c, pagal kurias PTA ir PK taikomi ES minimalūs standartai būtų griežtinami nuosaikiai arba itin pastebimai. Visos trys papildomos galimybės išnagrinėtos atskirai.

Pagal 2a politikos galimybę, atliekant patikrinimus kelyje, neapsiribojama išmetamų teršalų ir stabdžių patikrinimu; pagal ją nustatomi atliekant PTA naudotinai įrangai taikomi išsamūs reikalavimai; vyriausybių padaliniai įpareigojami PTA centruose vykdyti reguliarias kokybės patikras; prie transporto priemonių, kurioms taikoma PTA, priskiriami motociklai (L<sub>3,4,5,7</sub>) ir lengvasvorės priekabos (O<sub>2</sub>); pirma privaloma PTA numatoma atlikti ne ketvirtais metais po registracijos, bet trečiais; ir nustatomi tiek PTA, tiek PK atliekančių inspektorių mokymo reikalavimai.

Pagal 2b politikos galimybę imamasi ne tik pagal 2a politikos galimybę numatytų priemonių, bet ir nustatomi griežtesni bandymų įrangos, naudojamos PTA centruose (įskaitant elektroninių saugos komponentų bandymus) ir atliekant PK (mobiliosios patikrinimo kelyje grupės, vykdydamos patikrinimus kelyje, patikrina 15 % transporto priemonių), standartai; sugriežtinami konkretūs PTA ir PK inspektorių mokymo reikalavimai – mokymo trukmė pailginama iki 4 dienų per metus; prie transporto priemonių, kurioms taikoma PTA, priskiriami mopedai (L<sub>1,2,6</sub>), o prie keliuose tikrinamų transporto priemonių – furgonai (N<sub>1</sub>) su komerciniais tikslais naudojamomis mažomis priekabomis (O<sub>1,2</sub>); nustatoma dažnesnė senesnių mažų transporto priemonių apžiūra (M<sub>1</sub>N<sub>1</sub>O<sub>1,2</sub>L<sub>3,4,5,7</sub> klasių transporto priemonės tikrinamos kiekvienais metais, o ne kas dvejus metus); nustatomas minimalus reikalavimas

keliuose tikrinti 10 % komerciniais tikslais naudojamų transporto priemonių; ir pagerinama PTA centrų priežiūros kokybė.

Pagal 2c politikos galimybę imamasi ne tik pagal 2b politikos galimybę numatytų priemonių, bet ir numatoma, naudojant nuotolinės patikros technologiją, keliuose tikrinti 15 % visų kategorijų transporto priemonių išmetamuosius teršalus; keliuose numatoma tikrinti visų kategorijų transporto priemones; ir numatoma dažniau atlikti lengvųjų transporto priemonių ( $M_1N_1O_{1,2} L_{3,4,5,7}$ ) apžiūrą – kasmet po registracijos, o sunkesnių transporto priemonių ( $M_{2,3}N_{2,3}O_{3,4}$ ) – kas pusmetį, o ne kasmet.

Be to, iš pradžių nagrinėti trys techniniai keitimosi PTA centrų gaunamais ir siunčiamais duomenimis sprendimai: centralizuota duomenų saugykla; centralizuotai nustatyta duomenų saugykla, kurioje kaupiami visi duomenys būtų kopijuojami kiekvienai valstybei narei; ir centralizuotai nustatytos, bet regioniniu lygmeniu administruojamos duomenų saugyklos, kuriose būtų kaupiama tik vietos lygmens informacija. Tačiau atlikus pirminę analizę paaiškėjo, kad atsižvelgiant į konkrečius PTA srityje keliamus reikalavimus, pirmieji du sprendimai per brangiai kainuotų ir nebūtų geriausi veiklos požiūriu. Todėl nuspręsta išsamiau nagrinėti tik trečiąjį sprendimą ir jis įtrauktas į 2a–c ir 3a–c politikos galimybes.

**1 lentelė. Politikos galimybių apibendrinimas**

	<i>Minimalūs PTA ir PK taikomi ES standartai</i>	<i>Keitimasis duomenimis</i>
<b>0 politikos galimybė (0 PG)</b>		<i>Politikos nekeisti</i>
<b>1 politikos galimybė (1 PG)</b>		<i>Neprivalomos teisinės priemonės</i>
<b>2 politikos galimybė (2 PG)</b>		<i>Teisėkūros priemonės</i>
<b>2a PG</b>	Nuosaikus minimalių PTA ir PK standartų griežtinimas	
<b>2b PG</b>	Didesnis minimalių PTA ir PK standartų griežtinimas	Keitimosi duomenimis sistema
<b>2c PG</b>	Didžiausias minimalių PTA ir PK standartų griežtinimas	
<b>3 politikos galimybė (3 PG)</b>		<i>Neprivalomos teisinės priemonės + teisėkūros priemonės</i>
<b>3a PG</b>	2a PG + 1 PG	
<b>3b PG</b>	2b PG + 1 PG	2 PG + 1 PG
<b>3c PG</b>	2c PG + 1 PG	

## 5. POVEIKIO VERTINIMAS

Poveikio analizė grindžiama daline sąnaudų ir naudos analize. Pagrindinis ekonominis ir socialinis poveikis, taip pat poveikis aplinkai skirstomas pagal tai, ar jis susijęs su sąnaudomis, ar nauda. Žinoma, tas pats dalykas vieniems gali reikšti sąnaudas, o kitiems teikti naudos: pavyzdžiui, dėl papildomų PTA transporto priemonių savininkai patirs išlaidų, o apžiūrų centrams tai teiks naudos. Todėl toliau pateiktoje analizėje aptariama tai, kas suprantama kaip *socialinės* sąnaudos ir nauda. Skirsnio pabaigoje išsamiai aptariamas poveikis konkrečioms suinteresuotųjų šalių grupėms, t.y. MVĮ, gyventojams ir valdžios institucijoms.

Visos sąnaudos pateiktos pinigine išraiška. Iš kitos pusės, didžioji dalis su kelių eismo sauga ir aplinka susijusio poveikio naudos taip pat pateikta pinigine išraiška ir apskaičiuota nauda, gaunama sukūrus naujas darbo vietas. Tačiau svarbios kai kurių rūšių naudos nebuvo galima apskaičiuoti, todėl ji įvertinta kokybiniu požiūriu.

Sąnaudos daugiausia susijusios su:

- PTA centrams reikalinga papildoma įranga ir personalu; šios išlaidos tenka automobilių servisams, kurių didžioji dalis – MVĮ;
- dažniau ir didesnei transporto priemonių daliai atliekama apžiūra; šios išlaidos tenka transporto priemonių savininkams;
- automobilių servisų priežiūra ir keitimosi duomenimis sistemos sukūrimas; šios išlaidos tenka valdžios institucijoms.

Nauda daugiausia susijusi su:

- geresne kelių eismo sauga (beveik visa nauda, gaunama pasirinkus kiekvieną politikos galimybę ir papildomą galimybę);
- mažesniu poveikiu aplinkai;
- papildomomis darbo vietomis;
- galimybe turėti kokybiškesnių statistinių duomenų, reikalingų politikai formuoti ir geresniam vidaus rinkos veikimui.

Toliau esančioje lentelėje pateikiamas su kiekviena politikos galimybe susijusių sąnaudų ir naudos apibendrinimas.

**2 lentelė. Su skirtingomis politikos galimybėmis susijusios sąnaudos ir nauda**

Politi kos gali myb ė	Sąnaudos (mln. EUR)	Piniginė nauda (mln. EUR)	Piniginės naudos ir sąnaudų santykis	Kita nauda
1 PG	<b>0,28</b> , iš jų:  0,2 – viešinimo veiklai;  0,08 – tarpusavio	184  (daugiaus ia susiję su kelių eismo	656:1	Išplečiama vidutinė PTA ir PK taikymo sritis ir gerinama jų kokybė, nes vykdomi papildomi tarpusavio vertinimai ir patikrinimai, taip pat ieškoma sprendimo dėl optimaliausio investicijų į PTA ir PK dydžio.

	vertinimui	sauga)			
2a PG	<b>459,5</b> , iš jų:  125 – dažnesnėms apžiūroms;  150 – įvairesnių kategorijų transporto priemonėms tikrinti;  95 – personalo skaičiui didinti	(daugiausia susiję su kelių eismo sauga)	1 622	3,53:1	- sukuriama 1 450 papildomų darbo vietų;  - rengiant geresnius mokymus inspektoriams ir prižiūrint PTA centrus, nustatoma daugiau trūkumų;  - vykdant tikslinius patikrinimus kelyje, nustatoma daugiau sunkių pažeidėjų;  - keisdamosi duomenimis valdžios institucijos užtikrina geresnę su PTA rezultatais susijusių reikalavimų vykdymą;  - keičiantis duomenimis geriau formuojama politika ir užtikrinama patikimesnė panaudotų automobilių rinka.
2b PG	<b>3 347</b> , iš kurių:  1 681 – dažnesnėms apžiūroms;  273 – įvairesnių kategorijų transporto priemonėms tikrinti;  263 – personalo skaičiui didinti.	(daugiausia susiję su kelių eismo sauga)	5 623	1,68:1	2a PG nauda +  - sukuriama 12 000 papildomų darbo vietų;  - išplėtus PK taikymo sritį (tikrinant tikslinį transporto priemonių skaičių ir visų kategorijų transporto priemones) per PK nustatoma daugiau trūkumų;  - dėl geresnio inspektorių mokymo nustatoma dar daugiau trūkumų.
2c PG	<b>9 227</b> , iš jų:  8 541 – dažnesnėms apžiūroms;  281 – įvairesnių kategorijų transporto priemonėms tikrinti;  273 – personalo skaičiui didinti.	(daugiausia susiję su kelių eismo sauga)	7 027	0,76:1	2b PG nauda +  - sukuriama 34 260 papildomų darbo vietų.
3a PG	<b>460</b> , iš jų:  125 – dažnesnėms apžiūroms;  150 – įvairesnių kategorijų transporto priemonėms tikrinti;  95 – personalo	(daugiausia susiję su kelių eismo sauga)	1 806	3,93:1	1 PG nauda + 2a PG nauda



	skaičiui didinti.			
3b PG	<b>3 347</b> , iš jų:	5 807	1,73:1	1 PG nauda + 2b PG nauda
	1 681 – dažnesnėms apžiūroms;	(daugiau susiję su kelių		
	273 – įvairesnių kategorijų transporto priemonėms tikrinti;	eismo sauga)		
	263 – personalo skaičiui didinti.			
3c PG	<b>9 227</b> , iš jų:	7 211	0,78:1	1 PG nauda + 2c PG nauda
	8 541 – dažnesnėms apžiūroms;	(daugiau susiję su kelių		
	281 – įvairesnių kategorijų transporto priemonėms tikrinti;	eismo sauga)		
	273 – personalo skaičiui didinti.			

## 6. GALIMYBIŲ PALYGINIMAS

Pasirinkus 1 politikos galimybę galima įgyvendinti lengvai pasiekiamą tikslą, t. y. labai mažomis sąnaudomis ribotai pagerinti kelių eismo saugą ir aplinkosaugą. Tačiau taip nebus išnaudotos visos tinkamumą važinėti keliais reguliuojančios sistemos galimybės prisidėti prie kelių eismo saugos gerinimo ir taip (įvairių tyrimų duomenimis) per metus išvengti 900-1 100 žūčių. Pagal 2a politikos galimybę numatytos priemonės yra daug veiksmingesnės, nes jas taikant per metus gali būti išvengta 749 žūčių. Pasirinkus 2b politikos galimybę (atsižvelgiant į galimą poveikio apskaičiavimo paklaidą) galbūt būtų galima pasinaudoti visomis tinkamumą važinėti keliais reguliuojančių sistemų teikiamomis galimybėmis išvengti avarių, sužalojimų ir žūčių. Pasirinkus 2c politikos galimybę būtų išvengta 1 441 žūtis ir būtų viršytos įprastomis laikomos galimybės, o tai paaiškina pernelyg dideles sąnaudas.

Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta pirmiau, ir į bendrus ES tikslus kelių eismo saugos srityje, galima daryti šias išvadas:

- 1 politikos galimybė yra labai ekonomiškai efektyvi, bet ją pasirinkus nebūtų pakankamai prisidėta prie ES tikslų kelių eismo saugos ir aplinkos srityse;
- 2a politikos galimybė yra palyginti ekonomiškai efektyvi; ją pasirinkus gerokai pagerėtų kelių eismo sauga ir aplinkosauga, bet nebūtų pasiekta to, kas bendrai laikoma „įprastinėmis“ galimybėmis;
- pasirinkus 2b politikos galimybę būtų galima pasinaudoti visomis „įprastinėmis“ techninės apžiūros galimybėmis gerinti kelių eismo saugą ir aplinkosaugą, o sąnaudų ir naudos santykis būtų teigiamas;

- pasirinkus 2c politikos galimybę, galima pasiekti nežymiai geresnių rezultatų, palyginti su 2b PG, tačiau sąnaudos būtų daug didesnės (naudos ir sąnaudų santykis mažesnis už 1);
- pasirinkus bet kurią 3 PG variantą suderinama 1 PG ekonominio efektyvumo nauda ir 2 PG efektyvumas.

**Todėl pirmenybė teikiama 3b politikos galimybei.** Apskaičiavimai, kuriais grindžiamas šis pasirinkimas, yra palyginti patikimi, ir tai rodo jautrumo analizės rezultatai.

## 7. STEBĖJIMAS IR VERTINIMAS

Įsigaliojus visiems naujų teisės aktų elementams (įskaitant keitimosi duomenimis sistemos sukūrimą), Komisija per penkerius metus pateiks ataskaitą Tarybai ir Parlamentui apie tikslams įgyvendinti naudojamų priemonių veiksmingumą. Komisija, atsižvelgdama į veiklos tikslus, visų pirma užsakys mokslinį tyrimą, skirtą nustatyti, ar sumažėjo (ir kiek sumažėjo skaičiais ir procentais) su techniniais trūkumais siejamų avarių, sužalojimų, žūčių ir išmetamų teršalų.

Komercinių transporto priemonių atitikčiai tinkamumo važinėti keliuose reikalavimams ir jos poveikiui su šios kategorijos transporto priemonėmis susijusių avarių skaičiui ir daliai stebėti Komisija pasinaudos kelių transporto įmonių nacionalinės rizikos vertinimo sistemos rezultatais.

Komisija pasinaudos galima sinergija, kuriai sąlygas sudarys teisės aktų dėl motociklų tipo patvirtinimo<sup>5</sup> peržiūra. Šiame naujame reglamente dėl dviračių ir triračių motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo numatomi reikalavimai, susiję su priemonėmis nuo klastojimo. Kaip nurodyta pridedamoje poveikio vertinimo ataskaitoje, šios priemonės bus įgyvendinamos tikrinant tinkamumą važinėti keliais (tiek PTA, tiek PK) ir kartu su rinkos priežiūros priemonėmis teiks naujų stebėsenos duomenų.

Kitos sąveikos bus panaudotos stebėsenai ir vertinimui, kartu su neseniai pradėtu pasirengimu teisėkūros iniciatyvai dėl perregistravimo<sup>6</sup>. Viena iš pagrindinių su perregistravimu susijusių problemų – galimybė gauti duomenų – bus išspręsta sukūrus transporto priemonių administravimo sistemą, kuri padės susidaryti išsamų vaizdą apie tai, kaip vyksta keitimasis informacija ES viduje, ir suteiks galimybę stebėti sistemą tikroju laiku.

Be to, Komisija, stebėdama, ar valstybės narės atlieka reikalaujamą komercinių transporto priemonių patikrinimų skaičių, pasinaudos turima ataskaitų apie techninius patikrinimus kelyje teikimo sistema, kaip reikalaujama Direktyvos 2000/30/EB dėl techninio patikrinimo keliuose 6 straipsnyje. Remiantis šiomis ataskaitomis, be kita ko, bus galima stebėti su PTA sistemos stiprinimu susijusius trūkumų nustatymo dažnumo pokyčius.

<sup>5</sup> Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl dviračių ir triračių transporto priemonių bei keturračių patvirtinimo ir rinkos priežiūros pasiūlymas, COM(2010) 542 galutinis.

<sup>6</sup> Anksčiau kitoje valstybėje narėje registruotų transporto priemonių registracija [http://ec.europa.eu/enterprise/policies/single-market-goods/files/car\\_registration/roadmap\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/policies/single-market-goods/files/car_registration/roadmap_en.pdf).