EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2020 11 11
COM(2020) 699 final

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

dėl Direktyvos 2014/45/ES dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų periodinės techninės apžiūros, kuria panaikinama Direktyva 2009/40/EB, įgyvendinimo

Turinys

1. **Įvadas**..... 2

2. Direktyva..... 4

3. Perkėlimo į nacionalinę teisę priemonės, apie kurias pranešė valstybės narės, ir preliminarios jų vertinimo išvados..... 8

4. Elektroninės transporto priemonių informacijos sistemos sukūrimo galimybių studija……..…11

5. Santrauka. Išvados……13

1. ĮVADAS

1.1. Pagrindiniai faktai

Norint užtikrinti kelių eismo saugą ir transporto priemonių aplinkosauginį veiksmingumą, labai svarbu tikrinti transporto priemones. ES taisyklės, kuriomis nustatomi minimalieji transporto priemonių tikrinimo standartai, buvo nustatytos dar 1977 m. ir paskui buvo tik šiek tiek atnaujintos. Tačiau transporto priemonės, vairavimas ir technologijos per tą laiką gerokai pasikeitė. Pirmasis esminis techninės apžiūros sistemos pakeitimas padarytas 2014 m. priimtu techninės apžiūros teisės aktų rinkiniu[1]. Šį rinkinį sudarė trys dalys, jose buvo nustatytos periodinės techninės apžiūros, komercinių transporto priemonių techniniai patikrinimai kelyje ir transporto priemonių registracijos dokumentai.

2012 m. pasiūlymas dėl techninės apžiūros teisės aktų rinkinio pateiktas atsižvelgiant į Komisijos 2010 m. kelių eismo saugos politikos kryptis[2]. Viena iš 4-ojo tikslo „Saugesnės transporto priemonės“, nustatyto pagal šias politikos kryptis, siekimo priemonių buvo teikti pasiūlymus siekiant palaipsniui derinti ir tobulinti techninę apžiūrą ir techninius patikrinimus keliuose.

Nuo 2018 m. gegužės 20 d. taikoma Direktyva 2014/45/ES[3] dėl periodinės techninės apžiūros (toliau – Direktyva). Ji atnešė esminių naujovių, palyginti su Direktyva 2009/40/EB[4].

Keletas tų naujovių:

- transporto priemonių techninės apžiūros kokybės gerinimas, nustatant bendrus minimaliuosius standartus, taikomus įrangai, kontrolierių mokymui ir trūkumų vertinimui;
- privalomos elektroninių saugos komponentų (pvz., ABS, ESC ir oro pagalvių) patikros vykdymas;
- pirmosios Europos kovos su odometro (ridos skaitiklio) duomenų klastojimu priemonės;
- privalomos sunkiasvorių motociklų techninės apžiūros visoje ES, išskyrus atvejus, kai valstybė narė kitomis priemonėmis užtikrina lygiavertį kelių eismo saugos didinimą;
- privalomos greitaeigių traktorių, naudojamų komerciniam krovinių vežimui keliais, techninės apžiūros visoje ES;
- techninės apžiūros pažymos tarpusavio pripažinimas atliekant perregistravimo procedūrą, kai techninės apžiūros dažnumas kilmės valstybėje narėje ir paskirties valstybėje narėje yra vienodas.

1.2. Šios ataskaitos tikslas ir taikymo sritis

[1] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2014_04_30_rwp_lt

[2] Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Kuriama saugi Europos kelių eismo erdvė. 2011–2020 m. kelių eismo saugos politikos kryptys“, KOM(2010) 389 galutinis.

[3] 2014 m. balandžio 3 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/45/ES dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų periodinės techninės apžiūros, kuria panaikinama Direktyva 2009/40/EB, *OL L 127, 2014 4 29, p. 51–128*.

[4] 2009 m. gegužės 6 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/40/EB dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų techninės apžiūros (*OL L 141, 2009 6 6, p. 12–28*).

Iki 2020 m. balandžio 30 d. Komisija turėtų parengti atskaitą pagal Direktyvos 20 straipsnio 1 dalį, o iki 2019 m. balandžio 30 d. – ataskaitą pagal 20 straipsnio 2 dalį. Komisija visiškai pripažįsta šią prievolę ir labai apgailestauja, kad šios ataskaitos teikiamos pavėluotai.

Pagal 20 straipsnio 1 dalį teikiamoje ataskaitoje turėtų būti pateikta:

- informacija apie Direktyvos įgyvendinimą ir poveikį, visų pirma apie periodinės techninių apžiūrų suderinimo lygį, nuostatų dėl jos taikymo apimties veiksmingumą, techninių apžiūrų dažnumą ir techninės apžiūros pažymų tarpusavio pripažinimą perregistruojant transporto priemones iš kitos valstybės narės;
- elektroninės transporto priemonių informacijos sistemos sukūrimo galimybių studijos rezultatai[5];
- analizė, ar reikia atnaujinti priedus, visų pirma atsižvelgiant į technikos pažangą ir praktiką.

Rengiant ataskaitą turėtų būti konsultuojamasi su atitinkamu komitetu ir, jei tinkama, prie jos turėtų būti pridėti pasiūlymai dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų.

Pagal 20 straipsnio 2 dalį teikiamoje ataskaitoje turėtų būti pateikta:

- nepriklausomais tyrimais pagrįsta informacija apie lengvųjų priekabų ir dviračių arba triračių transporto priemonių įtraukimo į Direktyvos taikymo sritį veiksmingumą;
- kelių eismo saugos padėties Sąjungoje raidos vertinimas pagal kiekvieną dviračių arba triračių transporto priemonių pakategorę ir nacionalinių kelių eismo saugos priemonių rezultatų palyginimas, atsižvelgiant į vidutinį tomis transporto priemonėmis nuvažiuotą atstumą;
- kiekvienos kategorijos transporto priemonių periodinės techninės apžiūros standartų ir sąnaudų proporcingumo nustatytiems kelių eismo saugos tikslams vertinimas;
- prie ataskaitos turi būti pridėtas išsamus poveikio vertinimas, kuriame būtų analizuojamos sąnaudos ir nauda visoje Sąjungoje, nurodant valstybių narių ypatumus.

Kaip jau minėta, Direktyva taikoma nuo 2018 m. gegužės 20 d. Duomenims, kuriais remiantis būtų galima padaryti prasmingas išvadas, sukaupti paprastai reikalingas trejų metų nepertraukiamo taikymo laikotarpis. Todėl duomenys, kurie suteiks galimybę padaryti išvadas dėl Direktyvos poveikio, gali būti pradėti rinkti ne anksčiau kaip 2021 m. antrąjį pusmetį.

Todėl šioje ataskaitoje siekiama apžvelgti valstybių narių įgyvendinimo veiksmus, remiantis preliminariomis perkėlimo į nacionalinę teisę kontrolės išvadomis, ir elektroninės transporto priemonių informacijos sistemos sukūrimo galimybių studijos rezultatus[6].

O dėl dviračių arba triračių transporto priemonių įtraukimo reikėtų pažymėti, kad jų periodinės techninės apžiūros bus pradėtos vykdyti tik nuo 2022 m. sausio 1 d., taigi prasmingas išvadas bus galima padaryti ne anksčiau kaip 2025 m. Dėl lengvųjų priekabų įtraukimo veiksmingumo reikėtų pažymėti, kad lengvosios priekabos dar nėra įtrauktos į Direktyvos taikymo sritį, todėl galimybės išnagrinėti jų įtraukimo poveikį nėra.

Galiausiai reikėtų pažymėti, kad, priešingai nei iš pradžių siūlė Komisija, lengvosios priekabos galiausiai nebuvo įtrauktos į Direktyvos taikymo sritį. Vis dėlto dauguma valstybių narių šiai papildomai transporto priemonių kategorijai nustatė periodinės techninės apžiūros

[5] Kaip nurodyta 16 straipsnyje.
[6] https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9d809050-2e78-40a4-be65-16ce40a8e8b8/language-en

tvarką. Tačiau, kaip jau minėta, tam, kad būtų galima padaryti prasmingas išvadas, paprastai reikalingas trejų metų nepertraukiamo taikymo laikotarpis.

2. DIREKTYVA

2.1 Direktyvos taikymo sritis ir įpareigojimai

Direktyvoje išlaikytas Direktyvos 2009/40/EB principas, kad techninę apžiūrą turi atlikti transporto priemonės registracijos valstybė narė.

Direktyvoje taip pat paliktas privalomas visų transporto priemonių, kurios jau buvo reguliariai tikrinamos pagal Direktyvą 2009/40/EB, t. y. lengvųjų automobilių, lengvųjų ir sunkiųjų transporto priemonių, kuriomis vežami asmenys arba kroviniai, ir sunkiųjų priekabų, saugos ir aplinkosauginio veiksmingumo tikrinimas.

Tačiau nustatyta ir dviejų naujų grupių transporto priemonių techninė apžiūra:

- traktorių, kurių didžiausias projektinis greitis viršija 40 km/h (greitaeigiai traktoriai), jei jie daugiausia naudojami viešuosiuose keliuose komerciniam krovinių vežimui keliais, techninė apžiūra ir
- kai kurių dviračių arba triračių transporto priemonių, kurių variklių darbinis tūris yra didesnis kaip 125 cm^3 techninė apžiūra (nuo 2022 m. sausio 1 d.).

Kai kuriais atvejais Direktyvoje valstybėms narėms suteikiama galimybė techninės apžiūros tvarkos netaikyti tam tikroms jų teritorijoje registruotoms transporto priemonėms, pvz., istorinės vertės transporto priemonėms, transporto priemonėms, kurioms taikomas diplomatinis imunitetas, arba transporto priemonėms, naudojamoms tik mažose salose ar retai gyvenamose teritorijose.

Direktyva valstybėms narėms leidžia neatlikti naujų dviračių arba triračių transporto priemonių į techninės apžiūros, jei tos valstybės narės yra įdiegusios alternatyvias kelių eismo saugos priemones, visų pirma atsižvelgdamos į atitinkamus bent penkerių metų kelių eismo saugos statistinius duomenis.

Apie tokias išimtis valstybės narės turi pranešti Komisijai.

2.2 Techninės apžiūros dažnumas, turinys ir metodai

Dažnumas, kuriuo turi būti atliekama transporto priemonių, kurios jau buvo tikrinamos pagal Direktyvą 2009/40/EB, techninė apžiūra, nepasikeitė. Direktyvoje taip pat paliktas lankstus techninės apžiūros dažnumas, valstybėms narėms suteikiant galimybę taikyti trumpesnius laikotarpius tarp dviejų patikrinimų.

Atsirado vienas naujas dalykas, susijęs su naujomis transporto priemonių, kurioms turi būti taikoma techninės apžiūros tvarka, kategorijomis. Pirmoji greitaeigių traktorių techninė apžiūra turi būti atliekama po ketverių metų nuo jų pirmosios registracijos, o kitos – kas dvejus metus.

Dviračių arba triračių transporto priemonių techninės apžiūros dažnumas Direktyvoje nenustatytas, dėl jo, kaip ir dėl techninės apžiūros sričių, turinio ir metodų, palikta spręsti valstybėms narėms.

Visoms kitoms transporto priemonių kategorijoms Direktyvos I priede išsamiai nustatyti suderinti minimalūs reikalavimai. Tame priede nustatytos tikrintinos pozicijos, techninės apžiūros turinys, metodai, nepraėjimo priežastys ir jų klasifikacija.

Direktyvoje nustatyta, kaip nuspręsti, ar transporto priemonę reikėtų patikrinti iki kito periodinės techninės apžiūros termino. Pavyzdžiui, valstybės narės gali reikalauti, kad transporto priemonė būtų patikrinta po eismo įvykio, jei buvo pakeistos kai kurios transporto priemonės sistemos, arba jos gali dažniau tikrinti transporto priemonę, kai jos rida pasiekia 160 000 km.

2.3 Trūkumų vertinimas

2010 m. Komisija, siekdama pateikti rekomendacijas kontrolieriams ir užtikrinti suderintą Direktyvos 2009/40/EB II priede nurodytų trūkumų vertinimą, patvirtino rekomendaciją[7]. Toje rekomendacijoje nustatytos trys trūkumų kategorijos (nedideli, dideli ir pavojingi) ir nurodyta, kaip nustatyti kiekvieno trūkumo kategoriją.

Remiantis šia rekomendacija, trūkumų vertinimas Direktyvoje nustatytas kaip suderinta priemonė. Atsižvelgiant į pavojingumą, trūkumai gali būti nedideli, dideli arba pavojingi ir gali būti susiję su transporto priemonės sauga arba aplinkosauginiu veiksmingumu. Jeigu atliekant techninę apžiūrą nustatomi keli skirtingų pavojingumo kategorijų trūkumai, transporto priemonė turi būti klasifikuojama pagal didesnįjį trūkumą. Be to, jeigu transporto priemonėje aptinkami keli tos pačios tikrinimo srities (pvz., stabdžių arba vairo mechanizmo) trūkumai, transporto priemonė gali būti priskirta tolesnei pavojingiausių trūkumų grupei, jeigu dėl bendro trūkumų poveikio kyla didesnis pavojus kelių eismo saugai.

2.4 Vėlesnė trūkumų pašalinimo kontrolė

Viena iš svarbiausių Direktyvos naujovių buvo tolesnių priemonių, taikytinų atsižvelgiant į periodinės techninės apžiūros metu nustatyto (-ų) trūkumo (-ų) pavojingumą, suderinimas.

Jeigu transporto priemonė turi tik nedidelių trūkumų, jie turi būti pašalinti, tačiau transporto priemonė praeina techninę apžiūrą ir po remonto pakartotinai netikrinama.

Jeigu nustatoma didelių arba pavojingų trūkumų, laikoma, kad techninė apžiūra nepraeita, o pašalinus trūkumą (-us) transporto priemonė turi būti tikrinama dar kartą. Jei nustatoma didelių trūkumų, transporto priemonė turi būti pakartotinai patikrinama ne vėliau kaip po dviejų mėnesių nuo pirmosios techninės apžiūros ir tuo laikotarpiu gali būti naudojama. Tačiau, jei nustatoma pavojingų trūkumų, valdžios institucijos gali laikinai sustabdyti transporto priemonės registracijos galiojimą, taip uždrausdama ją naudoti kelių eismui, kol nebus pašalinti trūkumai ir išduota techninės apžiūros pažyma.

2.5 Techninės apžiūros pažyma ir techninės apžiūros liudijimas; valstybių narių administracinis bendradarbiavimas

Nuo 2013 m. gruodžio 31 d. pagal Komisijos direktyvą 2010/48/ES[8] pradėta naudoti suderinto būtinojo turinio techninės apžiūros pažyma.

---

[7] Komisijos rekomendacija dėl defektų vertinimo atliekant techninę apžiūrą pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2009/40/EB dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų techninės apžiūros (2010/378/ES).

[8] 2010 m. liepos 5 d. Komisijos direktyva 2010/48/ES, kuria prie technikos pažangos pritaikoma Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/40/EB dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų techninės apžiūros; *OL L 173, 2010 7 8, p. 47.*

Viena iš šia direktyva įdiegtų naujovių yra ta, kad dabar prieš visus privalomus elementus turi būti nurodomas suderintas Sąjungos kodas, padedantis atpažinti ir suprasti svarbiausią informaciją, kuri priešingu atveju būtų pateikiama nesuderintame dokumente.

Remiantis suderintais techninės apžiūros pažymos elementais, viena iš svarbiausių šios direktyvos naujovių yra techninės apžiūros pažymų tarpusavio pripažinimas perregistruojant transporto priemones. Taip šia direktyva atsisakyta sistemingos transporto priemonių techninės apžiūros prieš jas perregistruojant, neatsižvelgiant į tai, ar jos turi galiojančią techninės apžiūros pažymą. Vienintelis šio tarpusavio pripažinimo apribojimas yra tas, kad perregistravimo metu techninės apžiūros pažyma turi galioti atsižvelgiant į perregistruojančios valstybės narės nustatytus periodinės techninės apžiūros dažnumo intervalus. Pavyzdžiui, šis apribojimas gali būti aktualus, kai lengvasis automobilis importuojamas iš valstybės narės, kurioje techninės apžiūros dažnumas yra 4–2–2, ir perregistruojamas valstybėje narėje, kurioje techninės apžiūros dažnumas yra 3–1–1.

Kita svarbi direktyvoje nustatyta priemonė yra ta, kad tais atvejais, kai perregistruojančiai valstybei narei kyla abejonių dėl techninės apžiūros pažymos galiojimo, ji, prieš ją pripažindama, gali patikrinti jos galiojimą. Šiuo tikslu valstybių narių institucijos gali kreiptis į paskirtus nacionalinius ryšių palaikymo punktus, apie kuriuos yra pranešta Komisijai. Komisija yra parengusi nacionalinių ryšių palaikymo punktų, apie kuriuos pranešta, sąrašą, jį atnaujina remdamasi paskesniais pranešimais ir reguliariai platina valstybėms narėms.

Valstybės narės buvo įpareigotos iki 2018 m. gegužės 20 d. pateikti Komisijai techninės apžiūros pažymos aprašymą.

Direktyvoje nustatytos svarbios techninės apžiūros centrų ir kompetentingų institucijų tarpusavio ryšio palaikymo priemonės. Techninės apžiūros centrai techninės apžiūros pažymoje nurodytą informaciją turi perduoti elektroniniu būdu ir per pagrįstą laikotarpį po techninės apžiūros pažymos išdavimo. Tačiau tam, kad būtų pakankamai laiko tinkamai pasirengti, valstybėms narėms nustatytas 2021 m. gegužės 20 d. terminas elektroninių pranešimų sistemai įdiegti ir jos veikimui užtikrinti. Galiausiai pažymėtina, jog tam, kad periodinę techninę apžiūrą būtų galima susieti su elektroniniu transporto priemonių registru, nustatytu Direktyva 2014/46/ES[9], valstybės narės turi informuoti registravimo instituciją apie techninės apžiūros rezultatus.

2.6 Odometro duomenų klastojimas

Direktyva yra pirmasis Europos teisės aktas, kuriuo nustatytos suderintos kovos su odometro duomenų klastojimu priemonės. Odometro duomenų klastojimo problema sprendžiama pasitelkiant Direktyva nustatytą periodinę techninę apžiūrą – valstybės narės įpareigotos užtikrinti, kad kitą patikrinimą atliekantis kontrolierius galėtų gauti per ankstesnę techninę apžiūrą užregistruotus odometro duomenis. Ši informacija turi būti kuo greičiau pateikiama elektroniniu būdu.

Be to, valstybės narės turi nustatyti veiksmingas, proporcingas, atgrasančias ir nediskriminacines sankcijas, taikytinas nustačius, kad buvo manipuliuojama odometru.

2.7 Techninės apžiūros centrai, techninės apžiūros įrenginiai ir įranga, techninės apžiūros centrų priežiūra, kontrolieriai

Direktyvoje nustatyti įvairūs suderinti techninės apžiūros centrams keliami reikalavimai.

[9] 2014 m. balandžio 3 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/46/ES, kuria iš dalies keičiama Tarybos direktyva 1999/37/EB dėl transporto priemonių registracijos dokumentų, *OL L 127, 2014 4 29, p. 129–133*.

- Įgaliojimus techninės apžiūros centrams turi suteikti valstybė narė arba jos kompetentinga institucija.
- III priede nustatyti minimalūs techniniai techninės apžiūros įrenginių ir įrangos reikalavimai, o valstybės narės įpareigotos užtikrinti atitiktį.
- Iki 2023 m. gegužės 20 d. valstybės narės turi užtikrinti, kad visi techninės apžiūros centrai atitiktų minimalius techninius reikalavimus.

Kad techninės apžiūros centrai nuolat atitiktų reikalavimus, valstybės narės turi užtikrinti tų centrų priežiūrą. Iki 2023 m. sausio 1 d. priežiūros institucijos turi įvykdyti Direktyvos V priedo reikalavimus ir atlikti jame nustatytas užduotis, pvz., susijusius (-ias) su:

- priežiūros institucijai taikomais reikalavimais;
- darbo tvarkos taisyklių turiniu;
- kontrolierių mokymo ir egzaminavimo patikrinimu;
- patikrinimu, ar techninės apžiūros įrenginiai ir įranga atitinka minimalius reikalavimus;
- per techninę apžiūrą atliktų matavimų rezultatų patvirtinimu;
- siūlymu panaikinti techninės apžiūros centrų leidimus ir (arba) kontrolierių pažymėjimus arba sustabdyti jų galiojimą.

Nustatytas svarbus naujas reikalavimas, kad techninės apžiūros rezultatai gali būti keičiami tik tokiu atveju, jei techninės apžiūros išvados yra akivaizdžiai neteisingos. Pakeitimai turi būti daromi pagal kompetentingos institucijos nustatytą procedūrą arba juos turi atlikti priežiūros institucija.

Direktyvoje nustatytos tam tikros priemonės, kuriomis siekiama užtikrinti, kad techninę apžiūrą atliekantys kontrolieriai turėtų tam tikro lygio žinių ir įgūdžių ir kad jie būtų reguliariai mokomi. Direktyvos IV priede nustatyti suderinti minimalūs kvalifikacijos ir patirties reikalavimai, kuriuos būtina įvykdyti norint gauti kontrolieriaus įgaliojimus. Be to, IV priede nustatytas minimalus pradinio mokymo ir žinių atnaujinimo kursų, kuriuos turi išklausyti kontrolieriai, turinys. Nustatyti nauji reikalavimai netaikomi tik valstybių narių kompetentingose institucijose arba techninės apžiūros centruose 2018 m. gegužės 20 d. jau dirbusiems arba įgaliotiems kontrolieriams.

Minimalius kvalifikacijos ir mokymo reikalavimus atitinkantys kontrolieriai turi gauti kompetentingos institucijos arba patvirtinto mokymo centro pažymėjimą. IV priede taip pat nustatytas minimalus pažymėjimo, kuris turi būti išduotas, turinys.

2.8 Elektroninė transporto priemonių informacijos sistema

Direktyvoje nustatyta, kad Komisija turi atlikti elektroninės transporto priemonių informacijos sistemos sukūrimo galimybių studiją. Reikalavimai, į kuriuos turėjo būti atsižvelgta atliekant šią studiją, buvo tokie:

- atsižvelgti į esamus ir jau įdiegtus sprendimus tarptautinio keitimosi duomenimis srityje;
- išnagrinėti tinkamiausią būdą susieti esamas nacionalines sistemas, siekiant palengvinti už transporto priemonių techninę apžiūrą, registravimą ir patvirtinimą atsakingų valstybių narių kompetentingų institucijų, techninės apžiūros centrų, techninės apžiūros įrangos gamintojų ir transporto priemonių gamintojų keitimąsi techninės apžiūros duomenimis ir odometrų duomenimis.

Be to, Direktyvoje reikalaujama, kad Komisija atliktų galimybių studiją, susijusią su tuo, kaip:

- būtų galima rinkti ir saugoti turimą informaciją apie sunkius eismo įvykius patyrusių transporto priemonių pagrindinius su sauga susijusius komponentus;
- anonimine forma būtų galima perduoti turimą informaciją apie eismo įvykių istoriją ir odometro duomenis kontrolieriams, registracijos liudijimų turėtojams ir eismo įvykių tyrėjams.

3. PERKĖLIMO Į NACIONALINĘ TEISĘ PRIEMONĖS, APIE KURIAS PRANEŠĖ VALSTYBĖS NARĖS, IR PRELIMINARIOS JŲ VERTINIMO IŠVADOS

3.1 Perkėlimo į nacionalinę teisę priemonės, apie kurias pranešė valstybės narės

Valstybės narės turėjo iki 2017 m. gegužės 20 d. priimti ir paskelbti nacionalines priemones, kurios būtinos siekiant laikytis Direktyvos, ir paskui apie jas pranešti Komisijai. Tos priemonės taikomos nuo 2018 m. gegužės 20 d.

Iki 2017 m. gegužės 20 d. apie tai, kad Direktyva perkelta į nacionalinę teisę, Komisijai pranešė tik šešios iš 28-ių valstybių narių. Laikydamasi procedūrinių taisyklių, Komisija pradėjo pažeidimo nagrinėjimo procedūras ir paragino kitas 22 valstybes nares priimti reikiamas perkėlimo į nacionalinę teisę priemones. Remiantis pradėtomis pažeidimo nagrinėjimo procedūromis, intensyviai keistasi informacija su valstybėmis narėmis ir daugeliu atvejų pranešta apie trūkstamas perkėlimo į nacionalinę teisę priemones. Dvi valstybės narės – Nyderlandai ir Lenkija – pareiškė, kad Direktyva į nacionalinę teisę perkelta tik iš dalies. Imamasi būtinų veiksmų siekiant priversti šias valstybes nares laikytis savo įsipareigojimo užtikrinti Direktyvos perkėlimą į nacionalinę teisę.

3.2 Preliminarios išvados

Komisija sudarė sutartį su išorės rangovu, kad šis preliminariai įvertintų, ar perkėlimo į nacionalinę teisę priemonės atitinka Direktyvos reikalavimus. Komisija toliau analizuoja rangovo pateiktas išvadas; šį darbą numatoma baigti per artimiausius mėnesius.

3.2.1 Direktyvos taikymo sritis ir įpareigojimai

Remiantis preliminaria nacionalinių perkėlimo į nacionalinę teisę priemonių analize, kai kurioms valstybėms narėms buvo sudėtinga į Direktyvos taikymo sritį įtraukti greitaeigius traktorius ir dvirates bei trirates transporto priemones, o transporto priemonių kategorijų, kurioms techninės apžiūros tvarka jau buvo taikoma, srityje nustatyta tik nedidelių problemų.

Atrodo, kad kai kuriose valstybėse narėse[10] žemės ūkio transporto priemonės apskritai nėra registruojamos, todėl pradėti taikyti periodinę šių transporto priemonių techninę apžiūrą buvo sudėtinga.

Tik dvi valstybės narės – Airija ir Nyderlandai – pranešė apie alternatyvias kelių eismo saugos priemones ir dėl to į Direktyvos taikymo sritį neįtraukė dviračių ir triračių transporto priemonių techninės apžiūros. Kadangi šių transporto priemonių periodinė techninė apžiūra taps privaloma tik nuo 2022 m. sausio 1 d., daugelis valstybių narių vėlavo priimti perkėlimo į

[10] Pastaba. Kadangi Europos teisės aktų nėra, sprendimas, kokios transporto priemonės turi būti registruojamos ir kokioms atitinkamai turi būti išduodamas transporto priemonės registracijos dokumentas ir valstybinio numerio ženklas (-ai), priklauso nacionalinei kompetencijai.

nacionalinę teisę priemones ir apie jas pranešti, pažymėdamos, kad, atsižvelgiant į faktinę taikymo datą, laiko perkelti į nacionalinę teisę yra šiek tiek daugiau.

Kitos svarbios Direktyvoje numatytos išimčių kategorijos, kuriomis pasinaudojo dauguma (18) valstybių narių:

- išimtis, taikoma transporto priemonėms, kurios niekada arba beveik niekada nenaudojamos viešuosiuose keliuose, pvz., istorinės vertės transporto priemonėms arba varžyboms skirtoms transporto priemonėms;
- išimtis, taikoma transporto priemonėms, kurias naudoja ginkluotosios pajėgos, ugniagesių tarnybos, civilinės apsaugos, skubios pagalbos ar gelbėjimo tarnybos.

Be to, kai kurios valstybės narės pasinaudojo galimybe neįtraukti transporto priemonių, naudojamų žemės ūkio, sodininkystės, miškininkystės, ūkininkavimo arba žuvininkystės tikslais, ir transporto priemonių, naudojamų tik mažose salose arba retai gyvenamose teritorijose.

Dauguma (18) valstybių narių į periodinės techninės apžiūros tvarkos taikymo sritį įtraukė papildomų kategorijų transporto priemones, daugiausia – mažesnes priekabas (O1, O2 kategorijų), papildomų kategorijų dvirates ir trirates transporto priemones ir žemės ūkio transporto priemones.

3.2.2 Techninės apžiūros dažnumas, turinys ir metodai

Atrodo, kad dauguma valstybių narių paliko tokį pat techninės apžiūros dažnumą, kokį jau buvo nustačiusios pagal Direktyvą 2009/40/EB, taigi kai kuriais atvejais valstybės narės taiko didesnį nei Direktyvoje reikalaujamą minimalų dažnumą, daugiausia – lengviesiems automobiliams, pvz., didesnį dažnumą nustatė Austrija (3–2–1), Kroatija (1–1–1) ir Vokietija (3–2–2).

Atlikus preliminarią analizę nustatyta, kad valstybėms narėms nekilo problemų, susijusių su naujos kategorijos greitaeigių traktorių techninės apžiūros dažnumo nustatymu (4–2–2).

Kaip jau minėta, Direktyvoje reikalaujama, kad valstybės narės nustatytų dviračių arba triračių transporto priemonių techninės apžiūros dažnumą, tikrintinas pozicijas, techninės apžiūros metodus ir jos nepraėjimo priežastis, taip suteikiant valstybėms narėms daug lankstumo. Keletas pavyzdžių: Vokietija nustatė techninės apžiūros dažnumą 2–2–2, Ispanija – 4–2–2, Kroatija – 2–1–1.

Remiantis išankstiniu vertinimu atrodo, kad kai kurios valstybės narės pasirinko pažodinį Direktyvos I priedo, susijusio su tikrintinomis pozicijomis, techninės apžiūros turiniu, metodais, nepraėjimo priežastimis ir jų klasifikavimu, perkėlimą į nacionalinę teisę. Tačiau kai kurios valstybės narės I priede nustatytas priemones perkėlė į kelis skirtingus nacionalinius aktus, todėl tapo sunkiau nustatyti ir įvertinti šio itin techninio pobūdžio priedo perkėlimo į nacionalinę teisę priemones.

Ne iki galo įgyvendintos neprivalomos priemonės, kurios valstybėms narėms leidžia reikalauti, kad transporto priemonė būtų patikrinta nesuėjus periodinės techninės apžiūros terminui (žr. 2.2 punktą). Atrodo, kad dauguma valstybių narių įtraukė tokius du atvejus:

- transporto priemonė pateko į eismo įvykį ir dėl to nukentėjo jos pagrindiniai su sauga susiję komponentai, pvz., ratai, pakaba, deformacijos zonos, oro pagalvių sistemos, vairas arba stabdžiai (apie 19 valstybių narių), ir

- buvo pakeistos arba modifikuotos su sauga arba aplinka susijusios transporto priemonės sistemos arba komponentai (apie 12 valstybių narių).

Atrodo, kad apie 10 valstybių narių nustatė privalomą techninę apžiūrą visais kitais atvejais, kai labai nukenčia kelių eismo sauga. Tačiau atrodo, kad tik trys valstybės narės ketina reikalauti, kad transporto priemonė praeitų periodinę techninę apžiūrą, kai pasikeičia transporto priemonės registracijos liudijimo turėtojas, ir tik viena valstybė narė norėtų, kad transporto priemonių, kurių rida yra didesnė (160 000 km), techninė apžiūra būtų atliekama dažniau.

3.2.3 Trūkumų vertinimas

Galbūt dėl to, kad buvo atsižvelgta į 2010 m. rekomendaciją, atlikus išankstinį perkėlimo į nacionalinę teisę priemonių vertinimą, galimų esminių neatitikties problemų, susijusių su šiuo metu privalomomis trūkumų kategorijomis (nedideli, dideli ir pavojingi), nenustatyta.

Galimi klausimai, dėl kurių ateityje keičiantis informacija su valstybėmis narėmis gali prireikti paaiškinimų, yra susiję su atveju, kai atliekant techninę apžiūrą nustatomi keli skirtingų pavojingumo kategorijų trūkumai ir transporto priemonė turi būti klasifikuojama pagal didesnįjį trūkumą.

3.2.4 Vėlesnė trūkumų pašalinimo kontrolė

Atlikus išankstinį nacionalinių priemonių vertinimą, nenustatyta jokių konkrečių problemų, susijusių su tolesnėmis priemonėmis, taikomomis atsižvelgiant į techninės apžiūros metu nustatytus trūkumus.

3.2.5 Techninės apžiūros pažyma ir techninės apžiūros liudijimas; valstybių narių administracinis bendradarbiavimas

Paaiškėjo tokios su Direktyvos reikalavimais susijusios problemos:

- kelios valstybės narės, nepaisydamos kelis kartus Komisijos siųstų priminimų ir prašymų, laiku nepateikė techninės apžiūros pažymos aprašymo;
- daug valstybių narių neatkreipė dėmesio, kad Direktyva nustatyto privalomą suderintų Sąjungos kodų naudojimą ir kad dėl to reikėjo pakeisti nacionalinės teisės aktus, todėl buvo dar daugiau vėluojama;
- paaiškėjo, kad daugeliui valstybių narių pasirodė painu naudoti suderintus Sąjungos kodus ir, užuot naudojusios Direktyvos II priede nurodytus kodus, jos įdiegė kitokius kodus. Komisijai ir atitinkamoms valstybėms narėms keičiantis informacija, šios klaidos buvo išaiškintos. Šioms klaidoms ištaisyti reikėjo iš dalies pakeisti nacionalinės teisės aktus, dėl to buvo dar labiau vėluojama.

2016 m. Komisija, atsižvelgdama į įpareigojimą nuo 2018 m. išduoti techninės apžiūros pažymas, paprašė Komiteto pareikšti nuomonę dėl galimos būsimos Komisijos priemonės, kuri ekrane parodytų techninės apžiūros pažymas, techninės apžiūros liudijimus ir transporto priemonių registracijos dokumentus. Padedama Komiteto, Komisija pradėjo procedūrą ir sukūrė naują priemonę, suteikiančią galimybę patikrinti transporto priemonių registracijos[11] ir techninės apžiūros dokumentų[12] pavyzdžius.

Valstybės narės iki 2015 m. gegužės 20 d. pranešė apie savo nacionalinius ryšių palaikymo punktus ir nuo to laiko reguliariai teikia atnaujintą informaciją, kaip nustatyta Direktyvoje.

[11] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/vehicles/vehicle-registration-certificate_lt
[12] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/vehicles/roadworthiness-certificate_lt

Dėl priemonių, susijusių su techninės apžiūros pažymų tarpusavio pripažinimu, pažymėtina, kad atlikus preliminarią analizę nustatyta, kad daugumoje valstybių narių perkėlimas į nacionalinę teisę buvo patenkinamas, o išsamesnio paaiškinimo bus prašoma tik keliais atvejais. Dauguma valstybių narių naudojosi neprivaloma priemone, kad, kilus abejonei, patikrintų techninės apžiūros pažymos galiojimą.

Remiantis preliminaria analize atrodo, kad dauguma valstybių narių užtikrino reikiamą elektroninį techninės apžiūros centrų ir kompetentingų institucijų ryšį. Tačiau norint išsiaiškinti, ar taip pat užtikrintas elektroninis ryšys tarp techninės apžiūros ir registravimo institucijų, reikės atlikti išsamesnį vertinimą ir galbūt keistis informacija su valstybėmis narėmis.

3.2.6 Odometro duomenų klastojimas[13]

Remiantis preliminaria analize atrodo, kad priemonės, kuriomis valstybių narių reikalaujama užtikrinti, kad būtų galima kuo greičiau elektroniniu būdu gauti per ankstesnę techninę apžiūrą užregistruotus odometro duomenis, buvo perkeltos į nacionalinę teisę be didelių problemų.

Tačiau dėl įpareigojimo nustatyti veiksmingas, proporcingas, atgrasančias ir nediskriminacines sankcijas, taikytinas nustačius, kad buvo manipuliuojama odometro duomenimis, atrodo, kad daugelis nacionalinių priemonių yra veikiau bendro pobūdžio, o ne konkrečiai pritaikytos odometro duomenų klastojimui. Siekiant išsiaiškinti šiuos klausimus, bus nuodugniau analizuojamos nacionalinės priemonės ir ateityje keičiamasi informacija su atitinkamomis valstybėmis narėmis.

3.2.7 Techninės apžiūros centrai, techninės apžiūros įrenginiai ir įranga, techninės apžiūros centrų priežiūra, kontrolieriai

Remiantis išankstiniu vertinimu atrodo, kad nėra jokių perkėlimo į nacionalinę teisę trūkumų, susijusių su techninės apžiūros centrų įgaliojimo reikalavimu ir bendruoju reikalavimu užtikrinti techninės apžiūros centrų priežiūrą. Be to, atrodo, kad bendrosios priemonės, kuriomis valstybių narių reikalaujama užtikrinti, kad kontrolieriai atitiktų minimalius kvalifikacijos ir mokymo reikalavimus, į nacionalinę teisę buvo perkeltos be didelių problemų.

Vis dėlto atrodo, kad Komisija turės apsikeisti informacija su keliomis valstybėmis narėmis, kad išsiaiškintų nacionalines priemones, kuriomis siekiama į nacionalinę teisę perkelti III priedą dėl minimalių techninės apžiūros įrenginių reikalavimų, IV priedą dėl kontrolierių kvalifikacijos, mokymo ir atestavimo ir V priedą dėl išsamių priežiūros institucijos užduočių.

2. ELEKTRONINĖS TRANSPORTO PRIEMONIŲ INFORMACIJOS SISTEMOS SUKŪRIMO GALIMYBIŲ STUDIJA[14]

Laikydamasi Direktyvos reikalavimų, Komisija su bendrove „Unisys“ sudarė sutartį dėl galimybių studijos atlikimo per 2014 m. Galutinė ataskaita paskelbta 2015 m. balandžio mėn.

Studijoje nustatyti trys veiklos scenarijai arba techninių duomenų srautai:

[13] Pasinaudodama stipria Europos Parlamento parama, Komisija rengia bandomąjį projektą, susijusį su jame savanoriškai dalyvaujančių valstybių narių keitimusi odometro duomenimis. Šis bandomasis projektas bus vykdomas iki 2020 m. pabaigos.

[14] https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9d809050-2e78-40a4-be65-16ce40a8e8b8/language-en/format-PDF/source-120996274

1. valstybės narės –> Komisija: valstybės narės dukart per metus teikia nacionalinius patikrinimų kelyje statistinius duomenis;
2. techninės apžiūros centrai ir (arba) valstybės narės, techninės apžiūros įrangos gamintojai <–> transporto priemonių gamintojai: periodinei techninei apžiūrai atlikti būtinos konkrečios transporto priemonės techninės informacijos teikimas;
3. valstybė narė –> valstybė narė: pranešimo tvarka, taikoma po techninio patikrinimo kelyje, registracijos procedūra ir periodinė techninė apžiūra.

Studijoje padaryta išvada, kad, siekiant kuo geriau išnaudoti jau turimas sistemas ir užtikrinti ekonominį efektyvumą, būtų naudingiau, jei kiekvienu tikslu būtų naudojama atskira sistema, o ne kuriama viena visa apimanti sistema. Be to, nepriklausomai nuo transporto priemonės informacijos srauto, viena iš būtinų transporto priemonės informacijos sistemos įgyvendinimo sąlygų yra bendras duomenų formatas ir struktūra. Tai bus naudinga visiems suinteresuotiesiems subjektams, nes bus sudarytos palankesnės sąlygos keistis duomenimis ir pagerės duomenų kokybė visais transporto priemonės gyvavimo ciklo lygmenimis.

Todėl, jei būtų galima užtikrinti tam tikras sąlygas, susijusias su duomenų apsauga, administraciniu bendradarbiavimu, teisinėmis kliūtimis ir valdymu, transporto priemonių informacijos sistemą būtų galima sukurti išplečiant esamas sistemas. Studijoje nustatyta, kad tuo atveju, jei šių sąlygų nebūtų galima įvykdyti, įdiegti naują sistemą būtų įmanoma, tačiau tam prireiktų papildomų išlaidų ir daugiau laiko.

5. SANTRAUKA. IŠVADOS

2014 m. priimtu techninės apžiūros teisės aktų rinkiniu nustatyta tam tikrų naujovių, susijusių su periodine technine apžiūra, komercinių transporto priemonių techniniu patikrinimu kelyje ir transporto priemonių registracijos dokumentais, kartu paliekant daugumą galiojančių ir veikiančių reikalavimų.

Valstybės narės, išskyrus dvi, sėkmingai perkėlė Direktyvos priemones į savo nacionalinę teisę. Dėl nacionalinių priemonių atitikties Direktyvoje nustatytoms priemonėms pažymėtina, kad iš išankstinio vertinimo matyti, jog dauguma valstybių narių iš esmės patenkinamai perkėlė Direktyvos priemones į nacionalinę teisę, tačiau kai kuriais atvejais Komisija gali apsvarstyti galimybę apsikeisti informacija su atitinkamomis valstybėmis narėmis, kad išsiaiškintų galimas neatitikimo problemas.

Dėl Direktyvos poveikio įvairiems periodinės techninės apžiūros aspektams pažymėtina, kad prasmingas išvadas būtų galima padaryti tik remiantis duomenimis, sukauptais per trejų metų nepertraukiamo taikymo laikotarpį. Nepaisydama to, Komisija atidžiai stebės padėtį ir, atėjus laikui, atliks *ex post* vertinimą.