EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 11.11.2020.
COM(2020) 699 final

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

par Direktīvas 2014/45/ES par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju periodiskajām tehniskajām apskatēm, ar ko atceļ Direktīvu 2009/40/EK, īstenošanu

Satura rādītājs

1. **Ievads** 2

2. Direktīva 4

3. Valstu īstenotie transponēšanas pasākumi, par kuriem ziņojušas dalībvalstis, un sākotnējie konstatējumi pēc to novērtēšanas 8

4. Priekšizpēte par elektronisko transportlīdzekļu informācijas platformu……11

5. Kopsavilkums — secinājumi……..……13

1. IEVADS

1.1.Vispārīga informācija

Lai garantētu ceļu satiksmes drošību un transportlīdzekļu ekoloģiskos raksturlielumus, būtiska nozīme ir tam, kā tiek veiktas transportlīdzekļu apskates. Eiropas Savienības noteikumi, ar ko nosaka transportlīdzekļu pārbaužu obligātos standartus, tika pieņemti 1977. gadā, un tiem ir veikti tikai nelieli atjauninājumi. Tomēr transportlīdzekļi, autovadītāju uzvedība un tehnoloģijas kopš tā laika ir ļoti mainījušās. Pirmās būtiskās izmaiņas tehniskās apskates sistēmā tika ieviestas 2014. gadā, kad tika pieņemts noteikumu kopums par transportlīdzekļu tehnisko stāvokli[1]. Tas sastāvēja no šādām trim daļām: noteikumi par periodiskajām tehniskajām apskatēm, noteikumi par komerciālo transportlīdzekļu tehniskajām pārbaudēm uz ceļiem un noteikumi par transportlīdzekļu reģistrācijas dokumentiem.

Priekšlikums attiecībā uz noteikumu kopumu par transportlīdzekļu tehnisko stāvokli 2012. gadā tika rosināts, vadoties pēc Komisijas 2010. gada ceļu satiksmes drošības politikas ievirzēm[2]. Saskaņā ar Komisijas politikas ievirži 4. mērķi *"Drošāki transportlīdzekļi"* Komisija noteica šādu pasākumu: *"[Komisija] iesniegs priekšlikumus ar mērķi pakāpeniski saskaņot un stiprināt tehniskās apskates un tehniskās kontroles uz ceļiem"*.

Direktīva 2014/45/ES[3] par periodiskajām tehniskajām apskatēm (turpmāk tekstā "Direktīva") tiek piemērota no 2018. gada 20. maija, un ar to tika ieviesti būtiski jauninājumi, salīdzinot ar Direktīvu 2009/40/EK[4].

Minētie jauninājumi cita starpā ir šādi:

- transportlīdzekļu apskašu kvalitātes uzlabošana, ieviešot kopējus obligātos standartus attiecībā uz aprīkojumu, inspektoru apmācību un trūkumu novērtēšanu;
- elektronisko drošības komponentu (piem., bremžu pretbloķēšanas sistēmas (ABS), elektroniskās stabilitātes kontroles (ESC) un gaisa spilvenu) obligātas pārbaudes;
- pirmie Eiropas mēroga pasākumi, ar kuriem novērš krāpšanos ar nobraukuma rādījumiem;
- smago motociklu obligāta ES mēroga apskate, ja vien dalībvalsts nesasniedz līdzvērtīgu ceļu satiksmes drošības uzlabojumu ar citiem pasākumiem;
- obligāta ES mēroga apskate ātrgaitas traktoriem, ko izmanto komerciāliem kravu autopārvadājumiem;
- tehniskās apskates sertifikāta savstarpēja atzīšana pārreģistrācijas procedūras laikā, ja izcelsmes dalībvalstī un galamērķa dalībvalstī apskates veikšanas biežums ir vienāds.

1.2. Šā ziņojuma mērķis un tvērums

[1] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2014_04_30_rwp_lv.

[2] Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai *"Virzoties uz Eiropas ceļu satiksmes drošības telpu: satiksmes drošības politikas ievirzes 2011.–2020. gadam"* (COM(2010) 389 galīgā redakcija).

[3] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/45/ES (2014. gada 3. aprīlis) par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju periodiskajām tehniskajām apskatēm un par Direktīvas 2009/40/EK atcelšanu *(OV L 127, 29.4.2014., 51.–128. lpp.)*.

[4] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/40/EK (2009. gada 6. maijs) par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju tehniskajām apskatēm *(OV L 141, 6.6.2009., 12.–28. lpp.)*.

Komisijai saskaņā ar Direktīvas 20. panta 1. punktu būtu jāiesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojums līdz 2020. gada 30. aprīlim un saskaņā ar 20. panta 2. punktu — līdz 2019. gada 30. aprīlim. Komisija pilnībā atzīst, ka šie ziņojumi tiek iesniegti novēloti, un pauž dziļu nožēlu par to.

Saskaņā ar 20. panta 1. punktu šajā ziņojumā būtu:

- jāsniedz informācija par šīs direktīvas īstenošanu un ietekmi, jo īpaši attiecībā uz periodiskās tehniskās apskates saskaņošanas līmeni, noteikumu par darbības jomu efektivitāti, tehniskās apskates veikšanas biežumu, tehniskās apskates sertifikātu savstarpēju atzīšanu gadījumos, kad tiek pārreģistrēts transportlīdzeklis no citas dalībvalsts;
- jāapraksta rezultāti, kas gūti, izvērtējot iespēju ieviest elektronisko transportlīdzekļu informācijas platformu[5];
- jāanalizē tas, vai nav nepieciešams atjaunināt pielikumus, jo īpaši saistībā ar tehnisko progresu un praksi.

Ziņojums būtu jāapspriež attiecīgajā komitejā un vajadzības gadījumā jāpapildina ar leģislatīvu aktu priekšlikumiem.

Saskaņā ar 20. panta 2. punktu šajā ziņojumā būtu:

- jāsniedz uz neatkarīgiem pētījumiem balstīta informācija par to, cik efektīvi būtu šīs direktīvas darbības jomā iekļaut vieglās piekabes un divu riteņu vai trīs riteņu transportlīdzekļus;
- jānovērtē ceļu satiksmes drošības stāvokļa attīstība Savienībā un attiecībā uz katru divu riteņu vai trīs riteņu transportlīdzekļu apakšgrupu jāsalīdzina valstu ceļu satiksmes drošības pasākumu rezultāti, ņemot vērā vidējo nobraukto attālumu ar šiem transportlīdzekļiem;
- jānovērtē tas, vai standarti un izmaksas katras kategorijas transportlīdzekļu periodiskajām tehniskajām apskatēm ir samērīgas ar noteiktajiem ceļu satiksmes drošības mērķiem;
- un šim ziņojumam būtu jāpievieno sīki izstrādāts ietekmes novērtējums, analizējot izmaksas un ieguvumus visā Savienībā, tostarp īpatnības dalībvalstīs.

Kā minēts iepriekš, Direktīva tiek piemērota no 2018. gada 20. maija. Lai sagatavotu datus, uz kuru pamata var izdarīt izsmeļošus secinājumus, vidēji ir nepieciešams nepārtraukts trīs gadu piemērošanas periods. Tāpēc tādu datu vākšanu, kas ļautu izdarīt secinājumus par Direktīvas ietekmi, varētu uzsākt ne agrāk kā 2021. gada otrajā pusē.

Šajā sakarā šā ziņojuma mērķis ir sniegt pārskatu par dalībvalstu veiktajām īstenošanas darbībām, pamatojoties uz sākotnējiem transponēšanas kontroles secinājumiem, kā arī uz rezultātiem, kas iegūti priekšizpētē par elektronisko transportlīdzekļu informācijas platformu[6].

Taču attiecībā uz divu riteņu vai trīs riteņu transportlīdzekļu iekļaušanu ir jāatzīmē, ka to periodiskās tehniskās apskates tiks sāktas tikai no 2022. gada 1. janvāra, tādējādi izsmeļošus secinājumus varēs izdarīt, agrākais, 2025. gadā. Ciktāl tas attiecas uz vieglo piekabju

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

iekļaušanas efektivitāti, būtu jāatzīmē, ka vieglās piekabes vēl nav iekļautas Direktīvas darbības jomā, tāpēc to iekļaušanas ietekmi nevar analizēt.

Visbeidzot jāatzīmē, ka — pretēji Komisijas sākotnējam priekšlikumam — vieglās piekabes galu galā netika iekļautas Direktīvas darbības jomā. Neskatoties uz to, lielākā daļa dalībvalstu ir iekļāvusi šo papildu transportlīdzekļu kategoriju periodisko tehnisko apskašu režīmā. Tomēr, kā minēts iepriekš, lai varētu izdarīt izsmeļošus secinājumus, vidēji ir nepieciešams nepārtraukts trīs gadu piemērošanas periods.

2. DIREKTĪVA

2.1 Direktīvas darbības joma un tajā paredzētie pienākumi

Direktīvā ir saglabāts Direktīvas 2009/40/EK princips, ka tehniskā apskate ir jāveic dalībvalstij, kurā transportlīdzeklis reģistrēts.

Direktīvā tika saglabāta arī obligātā drošuma un ekoloģisko raksturlielumu pārbaude visiem transportlīdzekļiem, kuri jau tika regulāri pārbaudīti saskaņā ar Direktīvu 2009/40/EK, t. i., vieglajiem automobiļiem, mazas un lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kas pārvadā pasažierus vai preces, kā arī smagajām piekabēm.

Taču ir iekļautas divas jaunas transportlīdzekļu grupas:

- traktori, kuru maksimālais projektētais ātrums pārsniedz 40 km/h (ātrgaitas traktori), ja tos galvenokārt izmanto uz koplietošanas ceļiem komerciāliem autopārvadājumiem; un
- atsevišķi divu riteņu vai trīs riteņu transportlīdzekļi, kuru motora darba tilpums pārsniedz 125 cm^3 un kuru apskate tiks uzsākta no 2022. gada 1. janvāra.

Dažos gadījumos Direktīvā ir paredzēta iespēja, ka dalībvalstis var izslēgt no apskates režīma noteiktus to teritorijā reģistrētus transportlīdzekļus, piemēram, vēsturiskus spēkratus, transportlīdzekļus, uz kuriem attiecas diplomātiskā imunitāte, vai transportlīdzekļus, kurus izmanto vienīgi mazās salās vai mazapdzīvotās vietās.

Jauniekļauto divu riteņu vai trīs riteņu transportlīdzekļu gadījumā — Direktīvā dalībvalstīm ir atļauts izslēgt tos no tehniskās apskates režīma, ja tās ir ieviesušas alternatīvus ceļu satiksmes drošības pasākumus, jo īpaši ņemot vērā attiecīgos ceļu satiksmes drošības statistikas datus, kas aptver vismaz piecus gadus.

Dalībvalstīm par izņēmumiem ir jāpaziņo Komisijai.

2.2 Apskates veikšanas biežums; apskates saturs un metodes

Tas, cik bieži apskate ir jāveic transportlīdzekļiem, kuriem apskates jau tika veiktas saskaņā ar Direktīvu 2009/40/EK, netika mainīts. Direktīvā tika saglabāts arī elastīgums attiecībā uz apskates biežuma noteikšanu, ļaujot dalībvalstīm piemērot īsākus periodus starp divām apskatēm.

Viens no jaunajiem elementiem ir saistīts ar transportlīdzekļu kategorijām, kas tika papildus iekļautas apskates režīmā. Ātrgaitas traktori pirmo reizi ir jāpārbauda četrus gadus pēc to pirmās reģistrācijas un pēc tam ik pēc diviem gadiem.

Divu riteņu vai trīs riteņu transportlīdzekļu apskates biežums Direktīvā nav noteikts, bet ir atstāts dalībvalstu ziņā — tāpat kā pārbaudāmās zonas un apskates saturs un metodes.

Attiecībā uz visām pārējām transportlīdzekļu kategorijām saskaņotās minimālās prasības ir detalizēti izklāstītas Direktīvas I pielikumā. Tajā ir definētas pārbaudāmās pozīcijas, apskates saturs, metodes, neizdošanās iemesli un to klasifikācija.

Ar Direktīvu tika ieviests risinājums gadījumam, ja transportlīdzeklim būtu nepieciešama pārbaude pirms nākamās periodiskās apskates datuma. Dalībvalstis var pieprasīt, lai transportlīdzeklis tiktu pārbaudīts, piemēram, pēc satiksmes negadījuma vai tad, ja ir mainītas dažas transportlīdzekļa sistēmas, vai arī tās var noteikt, ka transportlīdzeklis ir jāpārbauda biežāk, kad tā nobraukums sasniedz 160 000 km.

2.3 Trūkumu novērtējums

Komisija 2010. gadā pieņēma ieteikumu[7], lai sniegtu norādījumus inspektoriem un nodrošinātu Direktīvas 2009/40/EK II pielikumā uzskaitīto defektu saskaņotu novērtējumu. Ar minēto ieteikumu tika ieviestas trīs defektu kategorijas (sīki, būtiski un bīstami), un tās tika definētas norādījumu sniegšanai.

Pamatojoties uz ieteikumu, ar Direktīvu tika ieviests trūkumu novērtējums saskaņota pasākuma veidā. Defekti atkarībā no to smaguma pakāpes var būt sīki, būtiski vai bīstami un attiecas uz transportlīdzekļa drošumu vai ekoloģiskajiem raksturlielumiem. Ja tehniskajā apskatē konstatē vairākus defektus, kas atbilst dažādām smaguma kategorijām, transportlīdzeklis ir jāklasificē pēc nopietnākajiem trūkumiem. Turklāt, ja transportlīdzeklim ir vairāki defekti vienā pārbaudes jomā (piem., saistībā ar bremzēšanu vai stūrēšanu), šo transportlīdzekli var klasificēt nākamajā nopietnākajā trūkumu grupā — gadījumā, ja minēto defektu kopējās sekas rada augstāku risku ceļu satiksmes drošības ziņā.

2.4 Trūkumu novēršana

Viens no svarīgākajiem jauninājumiem, kas tika ieviesti ar Direktīvu, bija turpmāko pasākumu saskaņošana atkarībā no periodiskajā tehniskajā apskatē konstatētā(-o) defekta(-u) smaguma pakāpes.

Gadījumā, ja transportlīdzeklim ir tikai sīki defekti, tie ir jānovērš, bet transportlīdzeklis iztur tehnisko apskati un pēc remonta netiks atkārtoti pārbaudīts.

Ja ir konstatēts(-i) būtisks(-i) vai bīstams(-i) defekts(-i), tehniskā apskate nav izturēta, un pēc defekta(-u) novēršanas transportlīdzeklim ir jāveic jauna apskate. Būtisku trūkumu gadījumā transportlīdzeklis ir atkārtoti jāpārbauda ne vēlāk kā divus mēnešus pēc sākotnējās apskates, un transportlīdzekli šajā periodā drīkst izmantot. Taču bīstamu trūkumu gadījumā attiecīgās iestādes var apturēt transportlīdzekļa reģistrāciju, aizliedzot transportlīdzekļa izmantošanu ceļu satiksmē, kamēr defekti nav novērsti un nav izdots tehniskās apskates sertifikāts.

2.5 Tehniskās apskates sertifikāts un apliecinājums par apskati; administratīvā sadarbība starp dalībvalstīm

Tehniskās apskates sertifikāts ar saskaņotu satura minimumu tika ieviests ar Komisijas Direktīvu 2010/48/ES[8], sākot no 2013. gada 31. decembra.

---

[7] Komisijas Ieteikums par defektu novērtējumu tehniskajā apskatē saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2009/40/EK par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju tehniskajām apskatēm (2010/378/ES).

[8] Komisijas Direktīva 2010/48/ES (2010. gada 5. jūlijs), ar ko tehnikas attīstībai pielāgo Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2009/40/EK par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju tehniskajām apskatēm *(OV L 173, 8.7.2010., 47. lpp.).*

Viens no jauninājumiem, kas tika ieviesti ar Direktīvu, ir tas, ka pirms visiem obligātajiem elementiem tagad ir jānorāda saskaņots Savienības kods, kas palīdz identificēt un izprast visatbilstošāko informāciju, kura norādīta citādi nesaskaņotā dokumentā.

Balstoties uz saskaņotajiem elementiem, kas norādīti tehniskās apskates sertifikātā, viens no svarīgākajiem ar Direktīvu ieviestajiem jauninājumiem ir tehniskās apskates sertifikātu savstarpēja atzīšana pārreģistrācijas nolūkā. Šādi ar Direktīvu tika apturēta nepieciešamība veikt transportlīdzekļu sistemātisku apskati pirms pārreģistrācijas neatkarīgi no tā, vai tiem ir derīgs tehniskās apskates sertifikāts. Vienīgais ierobežojums savstarpējās atzīšanas kontekstā ir tāds, ka pārreģistrācijas laikā tehniskās apskates sertifikātam ir jābūt derīgam atbilstīgi apskates biežumam, ko attiecībā uz periodisko tehnisko apskati ir noteikusi dalībvalsts, kurā transportlīdzekli reģistrē. Tā var būt, piemēram, gadījumā, ja vieglais automobilis ir ievests no kādas dalībvalsts, kurā apskates biežums ir 4-2-2, un tiek pārreģistrēts dalībvalstī, kurā apskates biežums ir 3-1-1.

Vēl viens svarīgs pasākums, kas ieviests ar Direktīvu, ir tāds, ka — gadījumos, kad pārreģistrētājai dalībvalstij rodas šaubas par tehniskās apskates sertifikāta derīgumu, — tā pirms šā sertifikāta atzīšanas var pārbaudīt tā derīgumu. Šādā nolūkā dalībvalstu iestādes var izmantot ieceltos valstu kontaktpunktus, par kuriem paziņots Komisijai. Komisija ir izveidojusi to valstu paziņoto kontaktpunktu sarakstu un atjaunina to, pamatojoties uz turpmākajiem paziņojumiem, kā arī regulāri izplata šo informāciju dalībvalstīm.

Dalībvalstīm bija pienākums līdz 2018. gada 20. maijam nosūtīt Komisijai tehniskās apskates sertifikāta aprakstu.

Ar Direktīvu tika ieviesti nozīmīgi pasākumi attiecībā uz saziņu starp tehniskās apskates stacijām un kompetentajām iestādēm. Tehniskās apskates sertifikātā minēto informāciju tehniskās apskates stacijas paziņo elektroniski un saprātīgā termiņā pēc tam, kad ir izdevušas tehniskās apskates sertifikātu. Tomēr, lai dalībvalstīm būtu pietiekami daudz laika nepieciešamo pasākumu ieviešanai, tām ir piešķirts laiks līdz 2021. gada 20. maijam atbilstošu elektronisko sakaru izveidei un to darbības nodrošināšanai. Visbeidzot, lai periodiskās tehniskās apskates saistītu ar elektronisko transportlīdzekļu reģistru, kas tika ieviests ar Direktīvu 2014/46/ES[9], dalībvalstīm ir jāpaziņo tehnisko apskašu rezultāti minētajai reģistrācijas iestādei.

2.6 Krāpšanās ar nobraukuma rādījumiem

Direktīva ir pirmais Eiropas tiesību akts, ar kuru tika ieviesti saskaņoti pasākumi, ar kuriem novērš krāpšanos ar nobraukuma rādījumiem. Tajā krāpšanās ar nobraukuma rādījumiem aplūkota no periodiskās tehniskās apskates viedokļa, nosakot dalībvalstīm pienākumu nodrošināt, ka iepriekšējā tehniskajā apskatē reģistrētie nobraukuma dati ir pieejami inspektoram, kurš veic nākamo apskati. Informācija pēc iespējas drīzāk ir jādara pieejama elektroniski.

Turklāt dalībvalstīm ir jāievieš efektīvas, samērīgas, atturošas un nediskriminējošas sankcijas, ko piemēro gadījumā, kad tiek konstatēts, ka ir veiktas manipulācijas ar nobraukuma rādītājiem.

---

[9] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/46/ES (2014. gada 3. aprīlis), ar ko groza Padomes Direktīvu 1999/37/EK par transportlīdzekļu reģistrācijas dokumentiem *(OV L 127, 29.4.2014., 129.–133. lpp.).*

2.7 Tehniskās apskates stacijas, tehniskās apskates iekārtas un aprīkojums, tehniskās apskates staciju uzraudzība, inspektori

Ar Direktīvu tika ieviestas vairākas saskaņotas prasības tehniskās apskates stacijām:

- tehniskās apskates stacijas pilnvaro dalībvalsts vai tās kompetentā iestāde;
- III pielikumā ir noteiktas minimālās tehniskās prasības tehniskās apskates iekārtām un aprīkojumam, un dalībvalstīm ir pienākums nodrošināt to atbilstību;
- dalībvalstīm ir atvēlēts laiks līdz 2023. gada 20. maijam, lai tās varētu nodrošināt, ka visas tehniskās apskates stacijas atbilst minimālajām tehniskajām prasībām.

Lai garantētu, ka tehniskās apskates stacijas pastāvīgi atbilst minētajām prasībām, dalībvalstīm ir jānodrošina to uzraudzība. Līdz 2023. gada 1. janvārim uzraudzības iestādēm ir jāizpilda Direktīvas V pielikumā noteiktās prasības un ir jāveic tajā norādītie uzdevumi, piemēram:

- prasības uzraudzības struktūrai;
- noteikumu un procedūru saturs;
- inspektoru apmācības un eksaminācijas nodrošināšana;
- pārbaude, vai ir izpildītas minimālās prasības attiecībā uz telpām un tehniskās apskates aprīkojumu;
- tehniskajās apskatēs veikto mērījumu validācija;
- priekšlikumu iesniegšana par tehniskās apskates staciju un/vai inspektoru darbības pārtraukšanu vai pilnvaru apturēšanu.

Svarīga, jaunieviesta prasība ir tāda, ka tehniskās apskates rezultātus var grozīt tikai tad, ja konstatējumi ir acīmredzami nepareizi. Šāds grozījums ir vai nu jāveic saskaņā ar kompetentās iestādes noteikto procedūru, vai arī to veic uzraudzības struktūra.

Lai nodrošinātu, ka inspektoriem, kuri veic tehnisko apskati, ir noteikta līmeņa zināšanas un prasmes un ka viņi saņem regulāru apmācību, ar Direktīvu tika ieviesti vairāki pasākumi. Direktīvas IV pielikumā ir noteiktas saskaņotas prasības par minimālo kompetenci un pieredzi, kas ir priekšnoteikums inspektora pilnvarošanai. Turklāt IV pielikumā ir noteikts arī inspektoru sākotnējās apmācības un kvalifikācijas celšanas mācību satura minimums. No jauno prasību izpildes ir atbrīvoti tikai tie inspektori, kurus 2018. gada 20. maijā jau nodarbina vai ir pilnvarojušas dalībvalstu kompetentās iestādes vai tehniskās apskates stacijas.

Tiem inspektoriem, kuri atbilst minimālajām kompetences un apmācības prasībām, kompetentās iestādes vai apstiprināti mācību centri izsniedz sertifikātu. Direktīvas IV pielikumā ir noteikts arī izsniedzamā sertifikāta satura minimums.

2.8 Elektroniskā transportlīdzekļu informācijas platforma

Direktīvā Komisijai tika noteikts pienākums veikt priekšizpēti par elektroniskās transportlīdzekļu informācijas platformas izveidi. Prasības, kas ir jāņem vērā, veicot minēto izpēti, bija šādas:

- apsvērt esošos un jau ieviestos starptautiskos datu apmaiņas risinājumus;
- apsvērt vispiemērotāko veidu, kā sasaistīt esošās valstu sistēmas, lai atvieglotu ar tehnisko apskati un nobraukuma rādījumiem saistīto datu apmaiņu starp dalībvalstu kompetentajām iestādēm, kas atbild par testēšanu, reģistrāciju un transportlīdzekļu

apstiprināšanu, un tehniskās apskates stacijām, tehniskās apskates iekārtu ražotājiem un transportlīdzekļu ražotājiem.

Papildus Direktīvā tika iekļauta prasība, ka Komisijai ir jāveic priekšizpēte par šādiem jautājumiem:

- kā varētu uzglabāt un apkopot pieejamo informāciju par to transportlīdzekļu svarīgākajiem ar drošību saistītajiem komponentiem, kuri ir bijuši iesaistīti nopietnos satiksmes negadījumos;
- kā inspektoriem, reģistrācijas apliecību turētājiem un satiksmes negadījumu pētniekiem anonīmā formā varētu darīt pieejamu informāciju par satiksmes negadījumu vēsturi un nobraukuma rādījumiem.

3. VALSTU ĪSTENOTIE TRANSPONĒŠANAS PASĀKUMI, PAR KURIEM ZIŅOJUŠAS DALĪBVALSTIS, UN SĀKOTNĒJIE KONSTATĒJUMI PĒC TO NOVĒRTĒŠANAS

3.1 Valstu īstenotie transponēšanas pasākumi, par kuriem ziņojušas dalībvalstis

Dalībvalstīm līdz 2017. gada 20. maijam bija jāpieņem valsts pasākumi, kas nepieciešami Direktīvas prasību izpildei, un jāpublicē informācija par tiem, kā arī pēc tam par tiem jāpaziņo Komisijai. Pasākumi tiek piemēroti no 2018. gada 20. maija.

Līdz 2017. gada 20. maijam tikai 6 no 28 dalībvalstīm informēja Komisiju, ka Direktīvas transponēšana ir pabeigta. Saskaņā ar procedūras noteikumiem Komisija uzsāka pārkāpuma procedūras, mudinot pārējās 22 dalībvalstis pieņemt nepieciešamos valstu transponēšanas pasākumus. Pārkāpuma procedūru uzsākšana kalpoja kā pamats intensīvai informācijas apmaiņai ar dalībvalstīm, un tā rezultātā vairumā gadījumu tika ziņots par to, ka valstu transponēšanas pasākumi nav izpildīti. Divas dalībvalstis, Nīderlande un Polija, ziņoja, ka Direktīvas transponēšana īstenota tikai daļēji. Tiek veiktas nepieciešamās darbības, lai panāktu, ka minētās dalībvalstis pilda pienākumu nodrošināt Direktīvas transponēšanu.

3.2 Sākotnējie konstatējumi

Lai iegūtu sākotnēju izvērtējumu par valstu transponēšanas pasākumiem saistībā ar to atbilstību Direktīvas prasībām, Komisija ir noslēgusi līgumu ar ārēju līgumdarba izpildītāju. Komisija turpina analizēt līgumdarba izpildītāja secinājumus, un šo darbu paredzēts pabeigt nākamajos mēnešos.

3.2.1 Direktīvas darbības joma un tajā paredzētie pienākumi

Saskaņā ar valstu transponēšanas pasākumu sākotnējo izvērtējumu var secināt, ka ātrgaitas traktoru un divu riteņu un trīs riteņu transportlīdzekļu iekļaušana dažām dalībvalstīm bija sarežģīts uzdevums, savukārt attiecībā uz transportlīdzekļu kategorijām, kas jau bija iekļautas tehniskās apskates režīmā, varēja konstatēt tikai sīkas problēmas.

Šķiet, ka lauksaimniecības transportlīdzekļi dažās dalībvalstīs parasti netiek reģistrēti[10], un tas apgrūtināja periodiskas tehniskās apskates ieviešanu šādiem transportlīdzekļiem.

Tikai divas dalībvalstis, Īrija un Nīderlande, ir paziņojušas par alternatīviem ceļu satiksmes drošības pasākumiem un līdz ar to ir izslēgušas nepieciešamību veikt divu riteņu un trīs riteņu transportlīdzekļu tehnisko apskati. Ņemot vērā to, ka šo transportlīdzekļu periodiskā tehniskā

[10] Piezīme. ja nav attiecīgu Eiropas tiesību aktu, valsts kompetencē ir izlemt, kuri transportlīdzekļi tiek reģistrēti, un attiecīgi izdot transportlīdzekļa reģistrācijas dokumentu un numura zīmi(-es).

apskate būs jāveic tikai no 2022. gada 1. janvāra, daudzas dalībvalstis kavējās ar transponējošo valsts pasākumu pieņemšanu un paziņošanu par tiem, norādot, ka līdz faktiskajam piemērošanas datumam varētu atvēlēt vēl kādu laiku transponēšanai.

Lielākā daļa dalībvalstu (18) izteica bažas saistībā ar vēl citu Direktīvā minēto kategoriju izslēgšanu; tās ir:

- transportlīdzekļi, kurus nekad vai gandrīz nekad neizmanto uz koplietošanas ceļiem, piemēram, vēsturiski spēkrati vai sacīkšu transportlīdzekļi;
- transportlīdzekļi, kurus izmanto bruņotie spēki, ugunsdzēsības dienesti, civilās aizsardzības dienests, avārijas vai glābšanas dienesti.

Papildus dažas dalībvalstis izmantoja iespēju izslēgt transportlīdzekļus, kurus izmanto lauksaimniecības, dārzkopības, mežsaimniecības, lauksaimniecības vai zivsaimniecības nolūkā, un transportlīdzekļus, kurus izmanto vienīgi mazās salās vai mazapdzīvotās vietās.

Lielākā daļa dalībvalstu (18) periodiskās tehniskās apskates režīmā ir iekļāvušas papildu transportlīdzekļu kategorijas, galvenokārt mazāku piekabju kategorijas (O1, O2), citas divu riteņu, trīs riteņu un lauksaimniecības transportlīdzekļu kategorijas.

3.2.2 Apskates veikšanas biežums; apskates saturs un metodes

Šķiet, ka lielākā daļa dalībvalstu saglabāja tādu tehniskās apskates veikšanas biežumu, kādu tās jau bija noteikušas saskaņā ar Direktīvu 2009/40/EK, un tas nozīmē, ka dažos gadījumos, galvenokārt attiecībā uz vieglajiem pasažieru automobiļiem, dalībvalstīs tiek ievēroti īsāki intervāli nekā tie, kas noteikti Direktīvā kā minimālās prasības, piemēram, Austrijā (3-2-1), Horvātijā (1-1-1) vai Vācijā (3-2-2).

Sākotnējā analīze parādīja, ka dalībvalstīm neradās problēmas, ieviešot tehniskās apskates veikšanas biežuma nosacījumu jaunajai ātrgaitas traktoru kategorijai (4-2-2).

Kā minēts iepriekš, saskaņā ar Direktīvu dalībvalstīm tika prasīts noteikt divu riteņu vai trīs riteņu transportlīdzekļu tehniskās apskates biežumu, pārbaudāmās pozīcijas, metodes un neizdošanās iemeslus, tādējādi lielā mērā nodrošinot dalībvalstīm elastīgumu. Daži piemēri ir Vācija, kas ieviesa tehniskās apskates veikšanas biežumu 2-2-2, Spānija — 4-2-2, Horvātija — 2-1-1.

Pamatojoties uz sākotnējo izvērtējumu, šķiet, ka dažas dalībvalstis ir izvēlējušās burtiski transponēt Direktīvas I pielikumu attiecībā uz pārbaudāmajām pozīcijām, saturu, metodēm, neizdošanās iemesliem un to klasifikāciju. Tomēr dažas dalībvalstis I pielikumā izklāstītos pasākumus transponēja vairākos atšķirīgos valsts tiesību aktos, tādējādi minēto valsts pasākumu, ar kuriem transponē šo ļoti tehnisko pielikumu, identificēšanu un izvērtēšanu padarot sarežģītāku.

Nepilnīgi tika ieviesti neobligātie pasākumi, kas ļauj dalībvalstīm pieprasīt veikt pārbaudi transportlīdzeklim pirms nākamās periodiskās tehniskās apskates datuma (sk. 2.2. punktu iepriekš). Šķiet, ka lielākā daļa dalībvalstu ir ieviesusi šo prasību šādos divos gadījumos:

- ja transportlīdzeklis ir bijis iesaistīts satiksmes negadījumā, kas skāris tā svarīgākos ar drošību saistītos komponentus, piemēram, riteņus, balstiekārtu, deformācijas zonas, drošības spilvenu sistēmas, stūres vai bremzes sistēmas (apmēram 19 dalībvalstis); un
- ja transportlīdzekļa drošības un vides sistēmas un komponenti ir mainīti vai pārveidoti (apmēram 12 dalībvalstis).

Šķiet, ka apmēram 10 dalībvalstis ieviesa tehnisko apskati visos pārējos gadījumos, kad tiek nopietni ietekmēta ceļu satiksmes drošība. Taču šķiet, ka tikai trīs dalībvalstis plāno noteikt prasību, ka ir jāveic transportlīdzekļa periodiskā tehniskā apskate gadījumā, ja ir mainījies transportlīdzekļa reģistrācijas apliecības turētājs, un tikai viena dalībvalsts vēlētos pakļaut biežākai apskatei transportlīdzekļus ar lielāku nobraukumu (160 000 km).

3.2.3 Trūkumu novērtējums

Iespējams, pateicoties 2010. gada ieteikumam, sākotnējā izvērtējumā par valstu transponēšanas pasākumiem netika identificētas potenciālas būtiskas neatbilstības problēmas attiecībā uz tagad spēkā esošajām obligātajām defektu kategorijām (sīki, būtiski un bīstami).

Iespējamie problēmjautājumi, par kuriem varētu būt vajadzīgs skaidrojums turpmākajās apspriedēs ar dalībvalstīm, attiecas uz gadījumu, kad tehniskajā apskatē konstatē vairākus defektus, kas atbilst dažādām smaguma kategorijām, un transportlīdzeklis ir jāklasificē atbilstoši nopietnākajam trūkumam.

3.2.4 Trūkumu novēršana

Valstu pasākumu sākotnējais izvērtējums neradīja īpašas bažas par pārbaudē konstatēto defektu novēršanas pasākumiem.

3.2.5 Tehniskās apskates sertifikāts un apliecinājums par apskati; administratīvā sadarbība starp dalībvalstīm

Saistībā ar Direktīvas prasībām izkristalizējās vairākas problēmas:

- vairākas dalībvalstis savlaicīgi neiesniedza tehniskās apskates sertifikāta aprakstu, lai gan Komisija tika nosūtījusi vairākus atgādinājumus un pieprasījumus;
- daudzos gadījumos dalībvalstis nepamanīja, ka ar Direktīvu tika ieviesta saskaņoto Savienības kodu obligāta izmantošana un ka tādēļ bija jāveic izmaiņas valsts tiesību aktos, savukārt tas izraisīja papildu kavēšanos;
- izrādījās, ka prasība par saskaņotu Savienības kodu izmantošanu daudzām dalībvalstīm bija maldinoša, un tā vietā, lai izmantotu Direktīvas II pielikumā norādītos kodus, tās ieviesa citus kodus. Šīs kļūdas tika noskaidrotas apspriedēs starp Komisiju un attiecīgajām dalībvalstīm. To labošanas nolūkā bija jāgroza valstu tiesību akti, un tas radīja papildu kavēšanos.

Komisija, domājot par pienākumu saistībā ar tehniskās apskates sertifikātiem, kas ir jāizpilda līdz 2018. gadam, 2016. gadā lūdza Komitejas atzinumu par iespējamo Komisijas nākotnes rīku, kurā būtu aplūkojami tehniskās apskates sertifikāti, apliecinājumi par apskati un transportlīdzekļu reģistrācijas dokumenti. Ar Komitejas atbalstu Komisija uzsāka attiecīgo procedūru un izveidoja jaunu rīku, kurā var pārbaudīt transportlīdzekļu reģistrācijas[11] un tehniskās apskates dokumentu[12] paraugus.

Dalībvalstis līdz 2015. gada 20. maijam sniedza nepieciešamo informāciju saviem valstu kontaktpunktiem un kopš tā laika ir nosūtījušas regulārus atjauninājumus, kā noteikts Direktīvā.

Attiecībā uz pasākumiem, kas saistīti ar tehniskās apskates sertifikātu savstarpēju atzīšanu, sākotnējā analīzē tika konstatēts, ka lielākajā daļā dalībvalstu transponēšana ir bijusi apmierinoša un papildu skaidrojumi būs nepieciešami tikai dažos gadījumos. Lielākā daļa

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

dalībvalstu izmantoja izvēles pasākumu, lai šaubu gadījumā pārbaudītu tehniskās apskates sertifikāta derīgumu.

Saskaņā ar sākotnējo analīzi šķiet, ka lielākajai daļai dalībvalstu ir izveidota nepieciešamā elektroniskā saziņa starp tehniskās apskates stacijām un kompetentajām iestādēm. Tomēr, lai noskaidrotu, vai elektroniskā saziņa tiek nodrošināta arī starp tehniskās apskates stacijām un reģistrācijas iestādēm, būs nepieciešams papildu novērtējums un, iespējams, apspriedes ar dalībvalstīm.

3.2.6 Krāpšanās ar nobraukuma rādījumiem[13]

No sākotnējās analīzes izriet, ka pasākumi, kas prasa, lai dalībvalstis nodrošinātu, ka iepriekšējā tehniskajā apskatē reģistrētie nobraukuma dati būtu pēc iespējas drīzāk pieejami elektroniski nākamās apskates laikā, ir transponēti bez lielām problēmām.

Taču attiecībā uz pienākumu ieviest efektīvas, samērīgas, atturošas un nediskriminējošas sankcijas, ko piemēro gadījumā, ja tiek konstatēts, ka ir veiktas manipulācijas ar nobraukuma rādītājiem, šķiet, ka valstu pasākumi daudzos gadījumos ir diezgan vispārīgi, nevis īpaši vērsti uz to, lai novērstu krāpšanos ar nobraukuma rādītājiem. Valstu pasākumu padziļināta analīze un turpmākas apspriedes ar attiecīgajām dalībvalstīm tiks veiktas ar mērķi precizēt šos jautājumus.

3.2.7 Tehniskās apskates stacijas, tehniskās apskates iekārtas un aprīkojums, tehniskās apskates staciju uzraudzība, inspektori

Saskaņā ar sākotnējo izvērtējumu šķiet, ka attiecībā uz prasību pilnvarot tehniskās apskates stacijas un vispārējo prasību nodrošināt tehniskās apskates staciju uzraudzību nav transponēšanas nepilnību. Tāpat arī šķiet, ka vispārējie pasākumi, kas nosaka, ka dalībvalstīm ir jānodrošina, lai inspektori atbilstu minimālajām kompetences un apmācības prasībām, ir transponēti bez būtiskām problēmām.

Tomēr, šķiet, ka Komisijai būs jāuzsāk apspriedes ar vairākām dalībvalstīm, lai precizētu valsts pasākumus, kuru mērķis ir transponēt III pielikumu par minimālajām prasībām attiecībā uz tehniskās apskates iekārtām, IV pielikumu par inspektoru kompetenci, apmācību un sertifikāciju un V pielikumu attiecībā uz uzraudzības struktūras detalizētajiem uzdevumiem.

2. PRIEKŠIZPĒTE PAR ELEKTRONISKO TRANSPORTLĪDZEKĻU INFORMĀCIJAS PLATFORMU[14]

Komisija saskaņā ar Direktīvas prasībām noslēdza līgumu ar uzņēmumu "*Unisys*" par priekšizpētes veikšanu 2014. gadā. Galīgais ziņojums tika publicēts 2015. gada aprīlī.

Pētījumā tika identificēti trīs savstarpēju darījumu gadījumi vai tehnisko datu plūsmas.

1. dalībvalstis -> Komisija: dalībvalstīm katru otro gadu ir jāiesniedz valsts statistikas dati par pārbaudēm uz ceļa;
2. tehniskās apskates stacijas / dalībvalstis, tehniskās apskates aprīkojuma ražotāji <-> transportlīdzekļu ražotāji: tiek sniegta tāda tehniskā informācija par konkrētu transportlīdzekli, kas nepieciešama periodiskās tehniskās apskates veikšanai;

[13] Izmantojot dāsno Eiropas Parlamenta atbalstu, Komisija strādā pie izmēģinājuma projekta attiecībā uz nobraukuma datu apmaiņu ar brīvprātīgajām dalībvalstīm. Izmēģinājuma projekts ilgs līdz 2020. gada beigām.
[14] https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9d809050-2e78-40a4-be65-16ce40a8e8b8/language-en/format-PDF/source-120996274.

3. dalībvalsts -> dalībvalsts: attiecībā uz paziņošanas procedūru pēc tehniskās pārbaudes uz ceļa, reģistrācijas procedūru un periodisko tehnisko apskati.

Pētījumā tika secināts, ka, lai maksimāli palielinātu esošo sistēmu atkārtotu izmantošanu un, ņemot vērā rentabilitāti, būtu izdevīgāk, ja katram nolūkam tiktu izmantota atsevišķa sistēma, nevis tiktu izstrādāta viena visaptveroša sistēma. Tāpat arī — neatkarīgi no informācijas datu plūsmas par transportlīdzekli — transportlīdzekļu informācijas platformas (*Vehicle Information Platform — VIP*) ieviešanas priekšnoteikums ir vienots datu formāts un struktūra. Tas būs izdevīgi visām ieinteresētajām personām, veicinot datu apmaiņu un uzlabojot datu kvalitāti visos transportlīdzekļa dzīves cikla posmos.

Tāpēc, ja var nodrošināt noteiktus nosacījumus attiecībā uz datu aizsardzību, administratīvo sadarbību, juridiskajiem šķēršļiem un pārvaldību, transportlīdzekļu informācijas platformas ieviešana var būt iespējama, paplašinot esošās sistēmas. Pētījumā tika konstatēts, ka — gadījumā, ja šos nosacījumus nevar izpildīt, — jaunas sistēmas ieviešana būtu iespējama, bet tam būtu vajadzīgas papildu izmaksas un laiks.

5. KOPSAVILKUMS — SECINĀJUMI

Ar 2014. gadā pieņemto noteikumu kopumu par transportlīdzekļu tehnisko stāvokli tika ieviesti vairāki jauninājumi attiecībā uz periodiskajām tehniskajām apskatēm, komerciālo transportlīdzekļu tehniskajām pārbaudēm uz ceļiem un transportlīdzekļu reģistrācijas dokumentiem, vienlaikus saglabājot lielāko daļu esošo un funkcionējošo prasību.

Visas dalībvalstis, izņemot divas, ir sekmīgi pabeigušas Direktīvas pasākumu transponēšanu savos valsts tiesību aktos. Attiecībā uz valsts pasākumu atbilstību Direktīvā noteiktajiem pasākumiem — sākotnējais izvērtējums liecina, ka transponēšana, šķiet, kopumā ir apmierinoša lielākajā daļā dalībvalstu, tomēr dažos gadījumos Komisija var apsvērt iespēju sākt apspriešanos ar attiecīgajām dalībvalstīm, lai noskaidrotu iespējamās neatbilstības problēmjautājumus.

Izsmeļošus secinājumus par Direktīvas ietekmi uz periodiskās tehniskās apskates dažādajiem aspektiem varētu izdarīt tikai tad, ja to pamatā būtu dati, kas iegūti pēc nepārtraukta trīs gadu piemērošanas perioda. Neskatoties uz to, Komisija cieši uzraudzīs situāciju un atbilstošā laikā veiks *ex-post* novērtējumu.