EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2020 11 03
COM(2020) 676 final

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

dėl Direktyvos 2014/47/ES dėl Sąjungoje važinėjančių komercinių transporto priemonių techninio patikrinimo kelyje, kuria panaikinama Direktyva 2000/30/EB, įgyvendinimo

Turinys

1. Įvadas 2
2. Direktyva 3
3. Perkėlimo į nacionalinę teisę priemonės, apie kurias pranešė valstybės narės, ir preliminarios jų vertinimo išvados 7
4. Santrauka. Išvados 8

1. ĮVADAS

1.1.Pagrindiniai faktai

Siekiant užtikrinti kelių eismo saugą, transporto priemonių tikrinimas yra labai svarbus. ES taisyklės, kuriomis nustatyti minimalūs transporto priemonių tikrinimo standartai, buvo priimtos 1977 m. ir vėliau tik nežymiai atnaujintos. Tačiau nuo to laiko transporto priemonės, vairuotojų elgesys ir technologijos labai pasikeitė. Pirmasis esminis techninių patikrinimų sistemos pakeitimas buvo padarytas 2014 m. priėmus Techninės apžiūros teisės aktų rinkinį[1]. Jį sudarė trys dalys, atitinkamai susijusios su periodine technine apžiūra, komercinių transporto priemonių techniniu patikrinimu kelyje ir transporto priemonių registracijos dokumentais.

2012 m. Techninės apžiūros teisės aktų rinkinys pasiūlytas atsižvelgiant į 2010 m. nustatytas Komisijos kelių eismo saugos politikos kryptis[2]. Pagal politikos krypčių 4 tikslą „*Saugesnės transporto priemonės*“ Komisija kaip vieną iš priemonių nurodė, kad „*teiks pasiūlymus siekdama palaipsniui derinti ir tobulinti techninę apžiūrą ir technines patikras keliuose*“.

Nuo 2018 m. gegužės 20 d. taikoma Direktyva 2014/47/ES[3] dėl komercinių transporto priemonių techninio patikrinimo kelyje (toliau – Direktyva) nustatyta esminių naujovių, palyginti su Direktyva 2000/30/EB[4].

Be kita ko, nustatytos šios naujovės:

- gerinama transporto priemonių apžiūros kokybė nustatant bendrus minimalius standartus, taikomus įrangai, išsamesnius patikrinimus atliekančių inspektorių mokymui, trūkumų vertinimui ir vėlesnei jų pašalinimo kontrolei;
- Direktyva 2006/22/EB[5] nustatyta kelių transporto įmonių rizikos įvertinimo sistema išplečiama įtraukiant per techninius patikrinimus kelyje gaunamą informaciją;
- įvedus pradinį ir išsamesnį patikrinimą, atliekant patikrinimus kelyje taikomas dviejų etapų metodas;
- nustatomos pirmosios krovinio pritvirtinimo patikrinimo priemonės;
- visoje ES įvedama privaloma komerciniam krovinių vežimui keliais naudojamų greitaeigių traktorių apžiūra.

[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*“ (COM(2010) 389 *final*).

[3] 2014 m. balandžio 3 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/47/ES dėl Sąjungoje važinėjančių komercinių transporto priemonių techninio patikrinimo kelyje, kuria panaikinama Direktyva 2000/30/EB (OL L 127, 2014 4 29, p. 134).

[4] 2000 m. birželio 6 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2000/30/EB dėl Bendrijoje važinėjančių komercinių transporto priemonių techninio patikrinimo keliuose (OL L 203, 2000 8 10, p. 1).

[5] 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/22/EB dėl būtiniausių sąlygų Tarybos reglamentams (EEB) Nr. 3820/85 ir (EEB) Nr. 3821/85 dėl su kelių transporto veikla susijusių socialinių teisės aktų įgyvendinti ir panaikinanti Direktyvą 88/599/EEB (OL L 102, 2006 4 11, p. 35–44).

1.2. Šios ataskaitos tikslas ir apimtis

Pagal Direktyvos 24 straipsnio 1 dalį Komisija turėtų parengti ataskaitą iki 2020 m. gegužės 20 d. Komisija visiškai pripažįsta, kad ataskaita, kuri turėjo būti parengta iki 2020 m. gegužės 20 d., teikiama pavėluotai, ir dėl to labai apgailestauja. Pagal 24 straipsnio 2 dalį kita ataskaita turi būti pateikta ne vėliau kaip 2022 m. gegužės 20 d.

Pagal 24 straipsnio 1 dalį teikiamoje ataskaitoje turėtų būti:

- pateikta informacija apie Direktyvos įgyvendinimą ir poveikį;
- visų pirma išnagrinėtas jos poveikis didinant kelių eismo saugą;
- įvertintos galimo lengvųjų krovininių automobilių (N1) ir priekabų (O2) įtraukimo į Direktyvos taikymo sritį sąnaudos ir nauda.

Pagal 24 straipsnio 2 dalį teikiamoje ataskaitoje turėtų būti:

- pateikta informacija apie Direktyvos taikymą ir poveikį, visų pirma
    - susijusi su rizikos įvertinimo sistemų veiksmingumu ir suderinimu, ypač nustatant tarpusavyje palyginamą įvairių atitinkamų įmonių rizikos profilį;
- kartu pateiktas išsamus poveikio vertinimas, kuriame nagrinėjamos visoje Sąjungoje patiriamos sąnaudos ir nauda ir kuris turi būti pateikiamas Europos Parlamentui ir Tarybai ne vėliau kaip prieš šešis mėnesius iki bet kokio pasiūlymo dėl teisėkūros procedūra priimamo akto pateikimo, siekiant, jei reikia, į Direktyvos taikymo sritį įtraukti naujų transporto priemonių kategorijų.

Kaip minėta pirmiau, Direktyva taikoma nuo 2018 m. gegužės 20 d. Siekiant surinkti duomenų, kad būtų galima padaryti prasmingas išvadas, visų pirma dėl jos poveikio didinant kelių eismo saugą, reikia, kad ji būtų nepertraukiamai taikoma vidutiniškai trejus metus. Todėl duomenis, kuriais remiantis bus galima padaryti išvadas dėl Direktyvos poveikio, galima pradėti rinkti ne anksčiau kaip 2021 m. antroje pusėje.

Reikiamą galimo lengvųjų krovininių automobilių ir lengvųjų automobilių priekabų įtraukimo sąnaudų ir naudos analizę Komisija atliktų per poveikio vertinimą, po kurio ateityje galbūt pateiktų Komisijos pasiūlymą.

Dėl rizikos įvertinimo sistemų veiksmingumo ir suderinimo reikėtų pažymėti, kad rizikos įvertinimo sistema Direktyva tik papildoma įtraukiant su techniniu patikrinimu kelyje susijusią tam tikrą svarbią informaciją. Visgi įpareigojimas sukurti rizikos įvertinimo sistemą nustatytas Direktyvos 2006/22/EB[6] 9 straipsnyje. Be to, Direktyva 2006/22/EB rizikos įvertinimo sistemos nesuderintos, todėl valstybės narės galėjo savo nacionalinių rizikos įvertinimo sistemų detales nustatyti savo nuožiūra. Nors Direktyvos I priede nustatyti rizikos profilio priskyrimo įmonei kriterijai, šios priemonės taikomos tik techniniams patikrinimams kelyje, be to, yra neprivalomos. Todėl rizikos įvertinimo sistemų veiksmingumą ir suderinimą reikėtų nagrinėti remiantis Direktyva 2006/22/EB, kai tik bus įdiegtos atitinkamos priemonės.

Atsižvelgiant į tai, šioje ataskaitoje siekiama remiantis preliminariomis perkėlimo į nacionalinę teisę kontrolės išvadomis apžvelgti įgyvendinimo veiksmus, kurių ėmėsi valstybės narės.

[6] „*1. Valstybės narės įdiegia įmonių rizikos įvertinimo sistemą, pagrįstą atskirų įmonių padarytų Reglamentų (EEB) Nr. 3820/85 arba (EEB) Nr. 3821/85 pažeidimų skaičiumi ir šių pažeidimų sunkumu.*“

2. DIREKTYVA

2.1 Direktyvos taikymo sritis

Direktyvoje nustatyta, kad visų transporto priemonių, kurių reguliari techninė apžiūra jau atliekama pagal Direktyvą 2000/30/EB, t. y. sunkiasvorių krovininių transporto priemonių (N2, N3), autobusų (M2, M3) ir sunkiasvorių priekabų (O3 ir O4), techninė apžiūra ir toliau yra privaloma.

Tačiau Direktyva naujai įvesta traktorių, kurių didžiausias projektinis greitis yra didesnis nei 40 km/h ir kurie daugiausia naudojami komerciniam krovinių vežimui viešaisiais keliais, techninė apžiūra.

Direktyvoje pabrėžiama, kad valstybės narės turi teisę atlikti transporto priemonių, kurioms Direktyva netaikoma, pvz., lengvųjų krovininių automobilių (N1), techninius patikrinimus kelyje arba vykdyti patikrinimus ne viešuosiuose keliuose.

2.2 Rizikos įvertinimo sistema. Pradiniam techniniam patikrinimui kelyje pasirenkamos transporto priemonės

Direktyva naujai išplečiama rizikos įvertinimo sistema, nustatyta Direktyva 2006/22/EB. Dabar valstybės narės įpareigojamos į savo rizikos įvertinimo sistemas įtraukti informaciją apie trūkumų, nustatytų atliekant sunkiasvorių krovininių transporto priemonių, autobusų ir sunkiasvorių priekabų, bet ne greitaeigių traktorių techninį patikrinimą kelyje, skaičių ir pavojingumą.

Direktyvos I priede nustatyti rizikos profilio priskyrimo įmonei kriterijai, pvz., trūkumų skaičius ir pavojingumas, tačiau taikyti šiuos kriterijus neprivaloma ir valstybės narės gali naudoti savo sistemą.

Valstybės narės į savo rizikos įvertinimo sistemą turi įtraukti ne tik atliekant nacionalinių transporto priemonių patikrinimus kelyje surinktą informaciją, bet ir iš kitų valstybių narių gautą informaciją.

Valstybės narės gali leisti įmonėms pateikti savo transporto priemones papildomai savanoriškai techninei apžiūrai, o į informaciją apie tokius patikrinimus gali būti atsižvelgiama siekiant pagerinti įmonės rizikos profilį.

Tikrintinos transporto priemonės gali būti pasirenkamos atsižvelgiant į didelę jas eksploatuojančios įmonės riziką arba atsitiktine tvarka, jeigu kyla įtarimų, kad transporto priemonė kelia pavojų kelių eismo saugai arba aplinkai.

2.3 Patikrinimo kelyje sistema. Techninių patikrinimų kelyje turinys ir metodai

Viena iš svarbiausių Direktyvos naujovių – dviejų etapų techninio patikrinimo kelyje metodo nustatymas.

Inspektorius turi atlikti bent pradinį kiekvienos techniniam patikrinimui kelyje pasirinktos transporto priemonės patikrinimą. Pradinį patikrinimą sudaro privalomi ir neprivalomi elementai. Kiekvienu atveju inspektorius turi patikrinti paskutinės techninės apžiūros pažymą, techninio patikrinimo kelyje ataskaitą, jei ji yra, ir vizualiai įvertinti transporto priemonės techninę būklę. Be to, inspektorius turi patikrinti, ar yra pašalinti paskutinio patikrinimo kelyje ataskaitoje nurodyti trūkumai. Neprivalomi elementai yra vizualinis transporto priemonės krovinio pritvirtinimo patikrinimas ir bet kokiu tinkamu laikomu metodu atliekami techniniai patikrinimai. Tokių techninių patikrinimų tikslas – pagrįsti sprendimą nurodyti atlikti išsamesnį transporto priemonės patikrinimą arba pareikalauti, kad nustatyti dideli ar

pavojingi trūkumai būtų pašalinti prieš leidžiant transporto priemonei toliau važinėti viešaisiais keliais.

Remdamasis pradinio patikrinimo rezultatais, inspektorius nusprendžia, ar turi būti atliekamas išsamesnis transporto priemonės patikrinimas.

Nors dėl pradinio patikrinimo Direktyva taikoma labiau kaip pagrindas ir pagal ją valstybėms narėms leidžiama elgtis labai lanksčiai, išsamesni patikrinimai turi būti atliekami laikantis Direktyvoje nustatytų griežtų taisyklių.

Kaip ir Direktyvoje 2014/45/ES dėl periodinės techninės apžiūros, Direktyvos II priede apibrėžiamos pozicijos, metodai, trūkumų priežastys ir trūkumų klasifikacija, per techninį patikrinimą kelyje taikomi kaip suderinti minimalūs standartai. Tačiau, nors per periodinę techninį patikrinimą inspektorius turi patikrinti kiekvieną poziciją ir visa, kas nurodyta priede, atliekant techninį patikrinimą kelyje reikia patikrinti tik Direktyvos II priede išvardytas pozicijas, kurios yra laikomos reikalingomis ir svarbiomis. Vis dėlto ypatingas dėmesys turi būti skiriamas stabdžių, padangų, ratų bei važiuoklės saugai ir neigiamiems veiksniams.

Techninis patikrinimas kelyje ribojamas, jeigu iš techninės apžiūros pažymos arba patikrinimo kelyje ataskaitos matyti, kad per praėjusius tris mėnesius kuri nors iš II priede išvardytų pozicijų buvo patikrinta, – tokiu atveju inspektorius tą poziciją gali tikrinti tik jei tai pateisinama akivaizdžiu trūkumu.

Atlikęs išsamesnį patikrinimą, inspektorius turi pagal IV priedą parengti ataskaitą ir ataskaitos kopiją pateikti vairuotojui.

2.4 Pareigos. Inspektoriai. Patikrinimo įrenginiai. Sankcijos

Valstybės narės turi užtikrinti, kad būtų laikomasi Direktyvoje nustatytų aiškių reikalavimų:

- transporto priemonėje turi būti laikomi paskutinės techninės apžiūros pažymos ir paskutinio techninio patikrinimo kelyje ataskaitos originalai arba patvirtintos atspausdintos kopijos. Elektroniniai įrodymai taip pat gali būti priimtini;
- įmonės ir tikrinamos transporto priemonės vairuotojai turi bendradarbiauti su inspektoriais ir suteikti prieigą prie transporto priemonės, jos dalių ir visų susijusių dokumentų;
- turi būti nustatytos įmonių pareigos užtikrinti, kad jų transporto priemonės visada būtų saugios ir geros techninės būklės, nedarant poveikio vairuotojų pareigoms;
- inspektoriai turi vengti diskriminacijos dėl vairuotojo pilietybės arba transporto priemonės registracijos šalies;
- inspektoriai turi nepatekti į jokį interesų konfliktą, kuris galėtų turėti įtakos jų sprendimų nešališkumui ir objektyvumui;
- inspektorių atlygis negali būti tiesiogiai susijęs su jų atliktų pradinių ar išsamesnių techninių patikrinimų kelyje rezultatais.

Be to, Direktyvoje nustatytas konkretus reikalavimas išsamesnius patikrinimus atliekantiems inspektoriams. Tokie inspektoriai turi atitikti minimalius gebėjimų ir mokymo reikalavimus, nustatytus periodines technines apžiūras atliekantiems inspektoriams.

Išsamesni patikrinimai kelyje gali būti atliekami pasitelkiant mobiliąją patikrinimo grupę ar naudojant patikrinimams kelyje skirtą įrenginį arba periodinės techninės apžiūros centre, atsižvelgiant į tai, kuris iš jų yra arčiausiai. Mobilioji patikrinimo grupė turi turėti tam tikram patikrinimui, pvz., stabdžių ar pakabos, atlikti būtiną įrangą, ji turi būti ir patikrinimams kelyje skirtame įrenginyje. Jeigu reikėtų patikrinti poziciją, kuriai būtinos įrangos nėra,

transporto priemonė turi būti nukreipta į techninės apžiūros centrą, kuriame toks patikrinimas gali būti atliktas.

2.5 Trūkumų vertinimas. Vėlesnė didelių arba pavojingų trūkumų pašalinimo kontrolė. Patikrinimo mokesčiai

2010 m. Komisija priėmė rekomendaciją[7], kuria siekta inspektoriams pateikti gaires ir užtikrinti suderintą Direktyvos 2009/40/EB II priede išvardytų trūkumų vertinimą. Rekomendacijoje nustatytos trys trūkumų kategorijos (menki, dideli ir pavojingi) ir, kaip gairės, apibrėžta kiekvieno trūkumo kategorija.

Remiantis rekomendacija, Direktyva 2014/45/ES nustatytas trūkumų vertinimas kaip suderinta periodinės techninės apžiūros priemonė. Tas pats metodas taikytas peržiūrint techninio patikrinimo kelyje priemones. Direktyvoje nustatytos trys atskiros trūkumų kategorijos. Atsižvelgiant į jų pavojingumą, trūkumai gali būti nedideli, dideli arba pavojingi. Jeigu atliekant patikrinimą kelyje nustatomi keli skirtingų pavojingumo kategorijų trūkumai, transporto priemonė turi būti klasifikuojama pagal pavojingesnį trūkumą. Be to, jeigu transporto priemonė toje pačioje patikrinimo srityje (pvz., stabdymo arba vairavimo įrangos) turi kelis trūkumus, ji gali būti priskiriama prie kitos pavojingiausių trūkumų grupės, jeigu dėl bendro tų trūkumų poveikio kyla didesnis pavojus kelių eismo saugai.

2.6 Tikrintinų transporto priemonių procentinė dalis. Patikrinimo ataskaita ir techninių patikrinimų kelyje duomenų bazės. Informacijos teikimas Komisijai

Direktyvoje naujai nustatytas bendras tikslas, kad kiekvienais metais bendras ES atliekamų pradinių techninių patikrinimų kelyje skaičius turi sudaryti bent 5 proc. visų registruotų sunkiasvorių krovininių transporto priemonių, autobusų ir sunkiasvorių priekabų.

Valstybių narių lygmeniu tai reiškia, kad kiekviena iš jų privalo stengtis atlikti tokį pradinių techninių patikrinimų kelyje skaičių, kuris būtų proporcingas jos teritorijoje registruotų tokių transporto priemonių skaičiui.

Ir po pradinių, ir po išsamesnių techninių patikrinimų kelyje valstybės narės privalo rinkti tam tikrą informaciją. Remiantis surinkta informacija rengiamos ataskaitos, kurias jos turi kas dvejus metus siųsti Komisijai.

Pirmąsias nacionalines ataskaitas už 2019 ir 2020 metus Komisijai reikės išsiųsti iki 2021 m. kovo 31 d.

2.7 Ryšių palaikymo punkto paskyrimas. Valstybių narių bendradarbiavimas. Koordinuoti patikrinimai kelyje

Direktyvoje reikalaujama, kad valstybės narės paskirtų nacionalinį ryšių palaikymo punktą ir apie jį praneštų Komisijai. Tokių ryšių palaikymo punktų užduotys:

- užtikrinti veiksmų, kurių imamasi sprendžiant su Direktyva susijusius klausimus, koordinavimą su kitų valstybių narių nacionaliniais ryšių palaikymo punktais, ypač jei per patikrinimą kelyje nustatyta didelių ar pavojingų kitoje valstybėje narėje registruotos transporto priemonės trūkumų;

[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).

- kas dvejus metus siųsti Komisijai jų atliktų techninių patikrinimų kelyje duomenis.

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 iki 2017 m. gegužės 20 d. turėjo priimti ir paskelbti nacionalines priemones, būtinas, kad būtų laikomasi Direktyvos, ir vėliau apie jas pranešti Komisijai. Priemonės taikomos nuo 2018 m. gegužės 20 d.

Iki 2017 m. gegužės 20 d. pranešimus Komisijai, kad Direktyva visiškai perkelta į nacionalinę teisę, pateikė tik 8 iš 28 valstybių narių. Laikydamasi procedūrinių taisyklių, Komisija pradėjo pažeidimo nagrinėjimo procedūras ir paragino kitas 20 valstybių narių priimti reikiamas perkėlimo į nacionalinę teisę priemones. Pradėjus pažeidimo nagrinėjimo procedūras, su valstybėmis narėmis buvo intensyviai keičiamasi informacija ir daugeliu atvejų pateikti pranešimai apie trūkstamas perkėlimo į nacionalinę teisę priemones.

3.2 Preliminarios išvados

Siekdama preliminariai įvertinti, ar perkėlimo į nacionalinę teisę priemonės atitinka Direktyvos reikalavimus, Komisija sudarė sutartį su išorės rangovu. Komisija atidžiai nagrinėja rangovo išvadas ir šį darbą numato baigti per ateinančius mėnesius.

3.2.1 Direktyvos taikymo sritis

Remiantis preliminaria perkėlimo į nacionalinę teisę priemonių analize, kai kurioms valstybėms narėms kilo sunkumų, susijusių su greitaeigių traktorių įtraukimu į Direktyvos taikymo sritį. Taip pat galėjo būti nustatytos kelios nedidelės problemos, susijusios su transporto priemonių kategorijomis, kurioms jau taikoma patikrinimo kelyje tvarka, tačiau dėl jų reikia išsamesnių paaiškinimų.

3.2.2 Rizikos įvertinimo sistema. Pradiniam techniniam patikrinimui kelyje pasirenkamos transporto priemonės

Atlikus preliminarų vertinimą nustatyta, kad keliose valstybėse narėse gali kilti problemų dėl rizikos įvertinimo sistemos išplėtimo įtraukiant per techninius patikrinimus kelyje gaunamą informaciją. Dėl to reikės atlikti išsamesnę analizę ir apsikeisti informacija su atitinkamomis valstybėmis narėmis.

Dauguma valstybių narių, regis, įdiegė Direktyvoje numatytas su transporto priemonių pasirinkimu susijusias neprivalomas priemones ir atliekant preliminarų vertinimą esminio susirūpinimo dėl to nekilo.

3.2.3 Patikrinimo kelyje sistema. Techninių patikrinimų kelyje turinys ir metodai

Remiantis preliminariomis išvadomis, nustatant atskirus pradinio ir išsamesnio techninio patikrinimo kelyje etapus kilo sunkumų. Rodos, kai kuriose valstybėse narėse šie du etapai nebuvo aiškiai atskirti, todėl gali kilti papildomų klausimų dėl su skirtingais etapais tiesiogiai susijusių dalykų, pvz., duomenų rinkimo, išsamesnio patikrinimo kelyje ataskaitos arba inspektorių mokymo.

3.2.4 Pareigos. Inspektoriai. Patikrinimo įrenginiai. Sankcijos

Atlikus preliminarią analizę didelio susirūpinimo nekilo, tačiau tam tikrus su inspektoriams nustatytais reikalavimais susijusius aspektus reikės įvertinti išsamiau ir keistis informacija su atitinkamomis valstybėmis narėmis.

3.2.5 Trūkumų vertinimas. Vėlesnė didelių arba pavojingų trūkumų pašalinimo kontrolė. Patikrinimo mokesčiai

Bendros preliminaraus vertinimo išvados buvo teigiamos, tačiau dėl kai kurių dalykų reikės išsamesnių paaiškinimų.

Regis, tik kelios valstybės narės įdiegė neprivalomas priemones, pagal kurias reikalaujama sumokėti mokestį, susijusį su patikrinimu, atliekamu, jei per išsamesnį patikrinimą buvo nustatyta trūkumų.

3.2.6 Tikrintinų transporto priemonių procentinė dalis. Patikrinimo ataskaita ir techninio patikrinimo kelyje duomenų bazės. Informacijos teikimas Komisijai

Tam tikrais atvejais nustatyti perkėlimo į nacionalinę teisę priemones, susijusias su 5 proc. ribine verte ir proporcingu valstybių narių lygmens patikrinimų skaičiumi, taip pat su kas dvejus metus Komisijai teikiama informacija, buvo sunku, tačiau atlikus preliminarų vertinimą didelių problemų nenustatyta.

Kita vertus, kai kurioms valstybėms narėms, rodos, kilo sunkumų laikytis naujojo įpareigojimo po pradinių ir išsamesnių patikrinimų rinkti įvairius informacijos rinkinius, todėl reikės išsamesnių paaiškinimų ir apsikeisti informacija su atitinkamomis valstybėmis narėmis.

Dėl informacijos, kuri turi būti renkama nacionaliniu lygmeniu, reikėtų pažymėti, kad nenustačius pereinamojo laikotarpio priemonių valstybės narės dėl Direktyvos pateko į sudėtingą padėtį. Direktyva taikoma nuo 2018 m. gegužės 20 d., tačiau pirmosios nacionalinės ataskaitos pagal Direktyvą bus teikiamos tik už 2019 ir 2020 metus. Vadinasi, surinkti visų 2018 metų duomenis ir parengti nacionalines ataskaitas vis dar reikėtų pagal Direktyvą 2000/30/EB, tačiau 2018 m. gegužės 20 d., pradėjus taikyti Direktyvą, pirmiau minėtoji direktyva buvo panaikinta. Dėl šio teisinio vakuumo valstybėms narėms rengiant 2017–2018 m. patikrinimų kelyje ataskaitas kilo didelių praktinių problemų.

3.2.7 Ryšių palaikymo punkto paskyrimas. Valstybių narių bendradarbiavimas. Koordinuoti patikrinimai kelyje

Valstybės narės iki 2015 m. gegužės 20 d. pranešė apie savo nacionalinius ryšių palaikymo punktus ir nuo to laiko reguliariai siuntė atnaujintą informaciją. Remdamasi pranešimais ir paskesniais jų atnaujinimais, Komisija parengė nacionalinių ryšių palaikymo punktų, apie kuriuos pranešta, sąrašą ir reguliariai jį pateikia valstybėms narėms.

2. SANTRAUKA. IŠVADOS

2014 m. priimtu Techninės apžiūros teisės aktų rinkiniu nustatyta tam tikrų naujovių periodinės techninės apžiūros, komercinių transporto priemonių techninio patikrinimo kelyje ir transporto priemonių registracijos dokumentų srityse, bet kartu palikta galioti dauguma esamų ir veikiančių reikalavimų.

Direktyvos priemones į nacionalinę teisę laiku perkėlė 8 valstybės narės. Kitos 20 valstybių narių perkėlimo į nacionalinę teisę įsipareigojimą įvykdė po to, kai Komisija, pradėjusi oficialias procedūras, paragino jas tai padaryti.

Atlikus preliminarų nacionalinių priemonių atitikties Direktyvoje nustatytoms priemonėms vertinimą matyti, kad dauguma valstybių narių Direktyvos priemones į nacionalinę teisę apskritai perkėlė patenkinamai, tačiau tam tikrais atvejais Komisija gali apsvarstyti galimybę pradėti keistis informacija su atitinkamomis valstybėmis narėmis, kad išsiaiškintų galimas neatitikties problemas.

Prasmingas išvadas dėl Direktyvos poveikio įvairiems komercinių transporto priemonių techninio patikrinimo kelyje aspektams būtų galima padaryti tik remiantis duomenimis, kurie būtų gauti po trejų metų nepertraukiamo taikymo laikotarpio. Tačiau Komisija atidžiai stebės padėtį ir atėjus laikui atliks *ex post* vertinimą.