EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 3.11.2020.
COM(2020) 676 final

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

par to, kā tiek īstenota Direktīva 2014/47/ES par Savienībā izmantotu komerciālo transportlīdzekļu tehniskām pārbaudēm uz ceļiem un par Direktīvas 2000/30/EK atcelšanu

Saturs

1. Ievads …….2

2. Direktīva ……..……...……....4

3. Dalībvalstu paziņotie transponēšanas pasākumi un to novērtēšanas rezultātā izdarītie sākotnējie konstatējumi ……..……..…7

4. Kopsavilkums – secinājumi……..8

1. IEVADS

1.1. Vispārīga informācija

Transportlīdzekļu pārbaudes ir priekšnosacījums ceļu satiksmes drošībai. ES noteikumi, ar ko paredz minimālās prasības transportlīdzekļu pārbaudēm, tika izstrādāti 1977. gadā un kopš tā laika ir atjaunināti tikai virspusēji. Taču transportlīdzekļi, vadītāju uzvedība un tehnoloģijas kopš tā laika ir būtiski mainījušās. Pirmās būtiskās izmaiņas tehniskā stāvokļa pārbaužu regulējumā tika ieviestas līdz ar Transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa noteikumu kopuma[1] pieņemšanu 2014. gadā. Šajā noteikumu kopumā bija trīs daļas — periodiskās tehniskās apskates, komerciālo transportlīdzekļu tehniskās pārbaudes uz ceļiem un transportlīdzekļu reģistrācijas dokumenti.

Transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa noteikumu kopuma priekšlikuma iesniegšana 2012. gadā izrietēja no Komisijas 2010. gada satiksmes drošības politikas ievirzēm[2]. Saskaņā ar politikas ieviržu *4. mērķi "Drošāki transportlīdzekļi"* Komisija noteica, ka tā "iesniegs priekšlikumus ar mērķi pakāpeniski saskaņot un stiprināt tehniskās apskates un tehniskās kontroles uz ceļiem".

Direktīva 2014/47/ES[3] par komerciālo transportlīdzekļu tehniskajām pārbaudēm uz ceļiem (turpmāk tekstā — "direktīva") ir piemērojama kopš 2018. gada 20. maija, un ar to tika ieviesti būtiski jauninājumi salīdzinājumā ar Direktīvu 2000/30/EK[4].

Minētie jauninājumi ir šādi:

- transportlīdzekļu apskates kvalitātes uzlabošana, nosakot vienotus minimālos standartus attiecībā uz aprīkojumu, tādu inspektoru apmācību, kas veic detalizētākas pārbaudes, trūkumu novērtēšanu un pēcpārbaudēm;
- autotransporta uzņēmumu riska novērtējuma sistēmas, kas tika ieviesta ar Direktīvu 2006/22/EK[5], paplašināšana, iekļaujot tajā informāciju par tehniskajās pārbaudēs uz ceļiem gūtajiem rezultātiem;
- divpakāpju pieejas izmantošana tehniskajās pārbaudēs uz ceļiem, ieviešot sākotnējo pārbaudi un detalizētāku pārbaudi;
- pirmie pasākumi kravas nostiprināšanas pārbaudei;
- ātrgaitas traktoru, kas tiek izmantoti komerciālu kravu pārvadāšanai, obligātas apskates visā Eiropas Savienībā.

---

[1] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2014_04_30_rwp_en.

[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 2014/47/ES (2014. gada 3. aprīlis) par Savienībā izmantotu komerciālo transportlīdzekļu tehniskām pārbaudēm uz ceļiem un par Direktīvas 2000/30/EK atcelšanu (OV L 127, 29.4.2014., 134. lpp.).

[4] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2000/30/EK (2000. gada 6. jūnijs) par Kopienā izmantotu komerciālo transportlīdzekļu tehniskām pārbaudēm uz ceļiem (OV L 203, 10.8.2000., 1. lpp.).

[5] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2006/22/EK (2006. gada 15. marts) par minimālajiem nosacījumiem Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85 un Nr. 3821/85 īstenošanai saistībā ar sociālās jomas tiesību aktiem attiecībā uz darbībām autotransporta jomā un par Padomes Direktīvas 88/599/EEK atcelšanu (OV L 102, 11.4.2006., 35.–44. lpp.).

1.2. Šā ziņojuma mērķis un tvērums

Saskaņā ar direktīvas 24. panta 1. punktu Komisijai līdz 2020. gada 20. maijam būtu jāsagatavo ziņojums. Komisija pilnībā atzīst un pauž dziļu nožēlu par to, ka ziņojums, kas bija jāsagatavo līdz 2020. gada 20. maijam, ir iesniegts novēloti. Saskaņā ar 24. panta 2. punktu vēl viens ziņojums ir jāiesniedz ne vēlāk kā 2022. gada 20. maijā.

Direktīvas 24. panta 1. punktā minētajā ziņojumā:

- būtu jāsniedz informācija par direktīvas īstenošanu un rezultātiem;
- jo īpaši būtu jāanalizē rezultāti attiecībā uz ceļu satiksmes drošības uzlabošanu;
- jo īpaši būtu jāanalizē izmaksas un ieguvumi saistībā ar mazas noslodzes transportlīdzekļu (N1) un piekabju (O2) varbūtēju iekļaušanu direktīvas piemērošanas jomā.

Direktīvas 24. panta 2. punktā minētajā ziņojumā:

- būtu jāsniedz informācija par direktīvas piemērošanu un rezultātiem, jo īpaši attiecībā uz:
    - riska novērtējuma sistēmu efektivitāti un saskaņošanu, proti, nosakot atsevišķu attiecīgo uzņēmumu savstarpēji salīdzināmu riska profilu;
- papildus būtu jāsniedz detalizēts ietekmes novērtējums, kurā tiek analizētas izmaksas un ieguvumi Savienības līmenī un kuru dara pieejamu Eiropas Parlamentam un Padomei vismaz sešus mēnešus pirms jebkāda tiesību akta priekšlikuma iesniegšanas, lai attiecīgā gadījumā direktīvas piemērošanas jomā iekļautu jaunas transportlīdzekļu kategorijas.

Kā norādīts iepriekš tekstā, direktīva ir piemērojama kopš 2018. gada 20. maija. Lai savāktu datus, kas ļauj izdarīt jēgpilnus secinājumus, jo īpaši par direktīvas rezultātiem attiecībā uz ceļu satiksmes drošības uzlabošanu, ir nepieciešama nepārtraukta piemērošana vidēji trīs gadus ilgā laikposmā. Tādēļ tādu datu vākšana, kuri ļaus izdarīt secinājumus par direktīvas rezultātiem, var sākties ne ātrāk kā 2021. gada otrajā pusgadā.

Attiecībā uz izmaksu un ieguvumu analīzi, kas veicama saistībā ar mazas noslodzes transportlīdzekļu un vieglo piekabju varbūtēju iekļaušanu direktīvas piemērošanas jomā, jānorāda, ka Komisija šo analīzi veiks pirms iespējamā nākamā Komisijas priekšlikuma sagatavošanas veicamā ietekmes novērtējuma ietvaros.

Attiecībā uz riska novērtējuma sistēmu efektivitāti un saskaņošanu būtu jānorāda, ka riska novērtējuma sistēma ar direktīvu tiek papildināta vienīgi tādējādi, ka tajā tiek iekļauta attiecīga informācija par tehniskajām pārbaudēm uz ceļiem. Taču pienākums izveidot riska novērtējuma sistēmu ir noteikts Direktīvas 2006/22/EK 9. pantā[6]. Turklāt ar Direktīvu 2006/22/EK riska novērtējuma sistēmas netika saskaņotas, tādēļ dalībvalstis brīvi varēja noteikt, kādas būs to riska novērtējuma sistēmas. Lai gan direktīvas I pielikumā ir norādīti kritēriji uzņēmuma riska profila noteikšanai, tie attiecas vienīgi uz tehniskajām pārbaudēm uz ceļiem un ir tikai fakultatīvi. Tādēļ riska novērtējuma sistēmu efektivitātes un saskaņošanas analīze būtu jāveic saskaņā ar Direktīvu 2006/22/EK pēc attiecīgo pasākumu ieviešanas.

[6] "1. Dalībvalstis ievieš riska novērtējuma sistēmu uzņēmumiem, kura pamatojas uz uzņēmumu izdarīto Regulu (EEK) Nr. 3820/85 un Nr. 3821/85 pārkāpumu nosacītu skaitu un smaguma pakāpi."

Šajā sakarā šā ziņojuma mērķis ir sniegt pārskatu par dalībvalstu veiktajiem īstenošanas pasākumiem, pamatojoties uz transponēšanas kontroles rezultātā izdarītajiem sākotnējiem konstatējumiem.

2. DIREKTĪVA

2.1 Direktīvas piemērošanas joma

Direktīvā noteikts, ka tehniskās pārbaudes ir obligātas visiem transportlīdzekļiem, kuri regulāri jau tika pārbaudīti saskaņā ar Direktīvu 2000/30/EK, proti, smagajiem kravas transportlīdzekļiem (N2, N3), autobusiem (M2, M3) un smagajām piekabēm (O3 un O4).

Taču kā jauninājums ar direktīvu tika ieviesta prasība veikt tehniskās pārbaudes traktoriem, kuru projektētais maksimālais ātrums pārsniedz 40 km/h un kurus uz koplietošanas ceļiem izmanto galvenokārt komerciālu kravu pārvadāšanai.

Direktīvā ir uzsvērts, ka dalībvalstīm ir tiesības veikt tehniskās pārbaudes uz ceļiem transportlīdzekļiem, uz kuriem direktīva neattiecas, piemēram, mazas noslodzes transportlīdzekļiem (N1), vai veikt pārbaudes ne tikai uz koplietošanas ceļiem.

2.2 Riska novērtējuma sistēma. Transportlīdzekļu izraudzīšana sākotnējai tehniskajai pārbaudei uz ceļa

Viens no jauninājumiem ir tas, ka ar direktīvu tiek paplašināta ar Direktīvu 2006/22/EK izveidotā riska novērtējuma sistēma. Dalībvalstīm tagad ir pienākums savās riska novērtējuma sistēmās iekļaut informāciju par to trūkumu skaitu un smaguma pakāpi, kas tehniskajās pārbaudēs uz ceļiem konstatēti smagajiem kravas transportlīdzekļiem, autobusiem un smagajām piekabēm, bet ne ātrgaitas traktoriem.

Direktīvas I pielikumā ir norādīti kritēriji uzņēmuma riska profila noteikšanai, piemēram, trūkumu skaits un smaguma pakāpe, taču to izmantošana ir tikai fakultatīva un dalībvalstis var izmantot pašas savu sistēmu.

Papildus informācijai, kas savākta vietējo transportlīdzekļu tehniskajās pārbaudēs uz ceļiem, dalībvalstīm savā riska novērtējuma sistēmā ir jāiekļauj arī informācija, kas saņemta no citām dalībvalstīm.

Dalībvalstis var atļaut uzņēmumiem brīvprātīgi veikt savu transportlīdzekļu papildu tehniskās apskates, un informāciju par šo apskašu rezultātiem var ņemt vērā, lai uzlabotu uzņēmuma riska profilu.

Transportlīdzekļus, kuriem jāveic pārbaude, var izraudzīties, vai nu ņemot vērā tos ekspluatējošo uzņēmumu paaugstināto riska profilu, vai arī nejauši, ja ir aizdomas, ka transportlīdzeklis rada apdraudējumu ceļu satiksmes drošībai vai videi.

2.3 Pārbaužu uz ceļiem sistēma. Tehnisko pārbaužu uz ceļiem saturs un metodes

Viens no svarīgākajiem ar direktīvu ieviestajiem jauninājumiem ir divpakāpju pieejas izmantošana tehniskajās pārbaudēs uz ceļiem.

Katram transportlīdzeklim, kas izraudzīts tehniskās pārbaudes veikšanai uz ceļa, inspektoram jāveic vismaz sākotnējā pārbaude. Sākotnējā pārbaude ietver gan obligātus, gan fakultatīvus elementus. Katrā sākotnējā pārbaudē inspektoram ir jāpārbauda pēdējās tehniskās apskates sertifikāts, ziņojums par tehnisko pārbaudi uz ceļa, ja tas ir pieejams, un vizuāli jānovērtē transportlīdzekļa tehniskais stāvoklis. Papildus tam inspektoram ir arī jāpārbauda, vai ir

novērsti trūkumi, kas minēti pēdējā ziņojumā par tehnisko pārbaudi uz ceļa. Fakultatīvi inspektors var veikt vizuālu apskati, lai novērtētu, kā nostiprināta transportlīdzekļa krava, un tehniskas pārbaudes, izmantojot jebkādu metodi, ko uzskata par piemērotu. Šādas tehniskās pārbaudes tiek veiktas nolūkā pamatot lēmumu veikt transportlīdzeklim detalizētāku tehnisko pārbaudi vai pieprasīt, lai pirms transportlīdzekļa atgriešanās uz koplietošanas ceļiem tiktu novērsti konstatētie būtiskie vai bīstamie trūkumi.

Atkarībā no tā, kā norisinājusies sākotnējā pārbaude, inspektors nolemj, vai transportlīdzeklim ir jāveic detalizētāka pārbaude.

Sākotnējo pārbaužu jomā direktīva nosaka tikai vispārējo regulējumu un sniedz dalībvalstīm plašu rīcības brīvību, savukārt detalizētākas pārbaudes ir jāveic saskaņā ar direktīvā izklāstītajiem stingrajiem noteikumiem.

Līdzīgi kā Direktīvā 2014/45/ES par periodiskajām tehniskajām apskatēm, arī direktīvas II pielikumā ir noteikti pārbaudāmie elementi, metodes, neatbilstības cēloņi un trūkumu klasifikācija, kas tehniskajās pārbaudēs uz ceļiem piemērojami kā minimālās saskaņotās prasības. Periodiskās tehniskās apskates laikā inspektoram ir jāpārbauda katrs pielikumā uzskaitītais elements, savukārt tehniskajās pārbaudēs uz ceļiem ir jāpārbauda tikai tie direktīvas II pielikumā minētie elementi, kas atzīti par nepieciešamiem un svarīgiem. Neraugoties uz iepriekš minēto, īpaša uzmanība ir jāpievērš bremžu, riepu, riteņu, šasijas drošībai un negatīvajai ietekmei uz vidi.

Uz tehniskajām pārbaudēm uz ceļiem attiecas šāds ierobežojums: ja tehniskās apskates sertifikāts vai pārbaudes uz ceļa ziņojums liecina par to, ka iepriekšējo trīs mēnešu laikā ir pārbaudīts kāds no II pielikumā uzskaitītajiem elementiem, inspektors šo elementu var pārbaudīt tikai tad, ja šādu pārbaudi pamato acīmredzams trūkums.

Pēc detalizētākas pārbaudes veikšanas inspektoram ir jāsagatavo ziņojums saskaņā ar IV pielikumu un jāizsniedz transportlīdzekļa vadītājam pārbaudes ziņojuma kopija.

2.4 Atbildība. Inspektori. Diagnostikas iekārtas. Sankcijas

Direktīvā ir skaidri noteikts, ka dalībvalstīm ir jānodrošina turpmākais:

- transportlīdzeklī tiek turēts jaunākā tehniskās apskates sertifikāta un ziņojuma par pēdējo veikto tehnisko pārbaudi uz ceļa oriģināls vai apstiprināta izdruka. Dalībvalstis var pieņemt arī elektroniskus pierādījumus;
- uzņēmumi un pārbaudāmā transportlīdzekļa vadītāji sadarbojas ar inspektoriem un nodrošina piekļuvi transportlīdzeklim, tā daļām un visiem attiecīgajiem dokumentiem;
- neskarot transportlīdzekļa vadītāju atbildību, tiek noteikts uzņēmumu pienākums nodrošināt, lai to transportlīdzekļi vienmēr būtu droši un braukšanas kārtībā;
- inspektori atturas no jebkādas diskriminācijas vadītāja valstspiederības vai transportlīdzekļa reģistrācijas valsts dēļ;
- inspektori ir brīvi no jebkāda interešu konflikta, kas varētu ietekmēt viņu pieņemtā lēmuma taisnīgumu un objektivitāti;
- inspektoru atalgojums nav tieši saistīts ar sākotnējo vai detalizētāko tehnisko pārbaužu uz ceļiem rezultātiem.

Turklāt direktīvā ir noteikta arī īpaša prasība attiecībā uz inspektoriem, kuri veic detalizētākas pārbaudes. Šiem inspektoriem ir jāatbilst tādam prasību minimumam attiecībā uz kompetenci un apmācību, kas noteikts inspektoriem, kuri veic periodiskās tehniskās apskates.

Attiecībā uz detalizētāku pārbaužu uz ceļiem veikšanai izmantotajām iekārtām jānorāda, ka tās var būt mobilās pārbaudes vienības, īpašas iekārtas pārbaudēm uz ceļa vai arī periodiskās tehniskās apskates stacijas atkarībā no tā, kas atrodas vistuvāk. Atsevišķu pārbaužu, piemēram, bremžu vai balstiekārtas pārbaužu, veikšanai nepieciešamajam aprīkojamam jābūt pieejamam gan mobilajās pārbaudes vienībās, gan īpašajās iekārtās pārbaudēm uz ceļa. Ja ir jāpārbauda kāds elements, kura pārbaudīšanai nepieciešamais aprīkojums nav pieejams, transportlīdzeklis jānosūta uz tehniskās apskates staciju, kur var veikt minētā elementa pārbaudi.

2.5 Trūkumu novērtēšana. Pēcpārbaudes gadījumā, kad ir konstatēti būtiski vai bīstami trūkumi. Pārbaudes nodevas

Komisija 2010. gadā pieņēma ieteikumu[7], kura mērķis ir sniegt norādījumus inspektoriem un nodrošināt Direktīvas 2009/40/EK II pielikumā uzskaitīto defektu saskaņotu novērtēšanu. Ar šo ieteikumu tika ieviestas trīs defektu kategorijas (sīki, būtiski un bīstami defekti), turklāt katram defektam tika noteikta orientējoša kategorija.

Pamatojoties uz minēto ieteikumu, ar Direktīvu 2014/45/ES trūkumu novērtēšana tika ieviesta kā saskaņots pasākums periodiskās tehniskās apskates veikšanai. Tāda pati pieeja tika izmantota, pārskatot pasākumus tehnisko pārbaužu veikšanai uz ceļiem. Ar minēto direktīvu tika ieviestas trīs dažādas defektu kategorijas. Atkarībā no smaguma pakāpes defekti var būt sīki, būtiski vai bīstami. Ja vairāki pārbaudē uz ceļa konstatētie defekti ietilpst dažādās defektu kategorijās, transportlīdzeklis ir jāklasificē kategorijā, kas atbilst nopietnākajam trūkumam. Turklāt, ja transportlīdzeklim konstatēti vairāki defekti vienā un tajā pašā pārbaudes jomā (piemēram, bremžu iekārtā vai stūres pārvadā), to var klasificēt smaguma ziņā nākamajā kategorijā, ja var pierādīt, ka minēto trūkumu kumulatīvā ietekme rada augstāku risku ceļu satiksmes drošībai.

2.6 Pārbaudāmo transportlīdzekļu procentuālā daļa. Ziņojums par pārbaudi un tehnisko pārbaužu uz ceļiem datubāzes. Informācijas paziņošana Komisijai

Kā viens no jauninājumiem direktīvā tika noteikts vispārējais mērķis, ka Eiropas Savienībā katra gada laikā veikto sākotnējo tehnisko pārbaužu uz ceļiem kopskaitam ir jāatbilst vismaz 5 % no kopējā dalībvalstīs reģistrēto smago kravas transportlīdzekļu, autobusu un smago piekabju skaita.

Dalībvalstu līmenī tas nozīmē, ka katrai dalībvalstij ir jāpieliek pūliņi, lai veiktu atbilstošu skaitu sākotnējo tehnisko pārbaužu uz ceļiem, kas būtu proporcionāls šādu transportlīdzekļu kopējam skaitam, kuri ir reģistrēti tās teritorijā.

Dalībvalstīm ir pienākums savākt noteiktu informāciju gan sākotnējās, gan detalizētākās tehniskajās pārbaudēs uz ceļiem. Savāktā informācija tiek apkopota ziņojumos, kuri dalībvalstīm katru otro gadu ir jānosūta Komisijai.

Pirmie valstu ziņojumi tiks sagatavoti par 2019. un 2020. gadu, un tie būs jāiesniedz Komisijai līdz 2021. gada 31. martam.

2.7 Kontaktpunktu izraudzīšana. Dalībvalstu sadarbība. Saskaņotas pārbaudes uz ceļiem

[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).

Direktīvā noteikts, ka dalībvalstīm ir jāizraugās kontaktpunkts un jāpaziņo par to Komisijai. Kontaktpunkta pienākumi ir šādi:

- nodrošināt koordināciju ar citu dalībvalstu kontaktpunktiem jautājumos, kas attiecas uz direktīvu, jo īpaši gadījumos, kad pārbaudēs uz ceļiem citā dalībvalstī reģistrētam transportlīdzeklim tiek konstatēti būtiski vai bīstami trūkumi;
- katru otro gadu nosūtīt Komisijai datus par veiktajām tehniskajām pārbaudēm uz ceļiem.

3. DALĪBVALSTU PAZIŅOTIE TRANSPONĒŠANAS PASĀKUMI UN TO NOVĒRTĒŠANAS REZULTĀTĀ IZDARĪTIE SĀKOTNĒJIE KONSTATĒJUMI

3.1 Dalībvalstu paziņotie transponēšanas pasākumi

Dalībvalstīm līdz 2017. gada 20. maijam bija jāpieņem un jāpublicē pasākumi, kas vajadzīgi, lai izpildītu direktīvas prasības, un pēc tam jāinformē par tiem Komisija. Šie pasākumi tiek piemēroti kopš 2018. gada 20. maija.

Līdz 2017. gada 20. maijam tikai 8 no 28 dalībvalstīm Komisiju bija informējušas par to, ka direktīvas transponēšana ir pabeigta. Komisija saskaņā ar procesuālajiem noteikumiem ierosināja pārkāpuma procedūras, mudinot pārējās 20 dalībvalstis pieņemt nepieciešamos valsts transponēšanas pasākumus. Pārkāpuma procedūru ierosināšana kalpoja par pamatu intensīvai informācijas apmaiņai ar dalībvalstīm, un vairumā gadījumu tās rezultātā tika paziņots par trūkstošo valsts transponēšanas pasākumu pieņemšanu.

3.2 Sākotnējie konstatējumi

Lai iegūtu sākotnējo novērtējumu par valsts transponēšanas pasākumu atbilstību direktīvas prasībām, Komisija ir piesaistījusi ārēju līgumdarba veicēju. Komisija patlaban analizē līgumdarba veicēja konstatējumus; šo darbu ir paredzēts pabeigt tuvākajos mēnešos.

3.2.1 Direktīvas piemērošanas joma

Valsts transponēšanas pasākumu sākotnējā analīze liecina, ka ātrgaitas traktoru iekļaušana direktīvas piemērošanas jomā dažām dalībvalstīm sagādāja grūtības. Dažas nelielas problēmas tika konstatētas arī saistībā ar tām transportlīdzekļu kategorijām, kuras jau ir iekļautas tehnisko pārbaužu uz ceļiem regulējumā, un par tām tiks pieprasīti papildu skaidrojumi.

3.2.2 Riska novērtējuma sistēma. Transportlīdzekļu izraudzīšana sākotnējai tehniskajai pārbaudei uz ceļa

Sākotnējais novērtējums parādīja, ka vairākām dalībvalstīm, iespējams, ir grūtības ar riska novērtējuma sistēmas paplašināšanu, kas paredz tajā iekļaut informāciju, kura iegūta tehniskajās pārbaudēs uz ceļiem. Šajā jomā būs jāveic papildu analīze un jāsadarbojas ar attiecīgajām dalībvalstīm.

Šķiet, ka lielākā daļa dalībvalstu ir ieviesušas direktīvā paredzētos fakultatīvos pasākumus attiecībā uz transportlīdzekļu izraudzīšanu, un šajā saistībā sākotnējā novērtējumā nekādas būtiskas bažas netika izteiktas.

3.2.3 Pārbaužu uz ceļiem sistēma. Tehnisko pārbaužu uz ceļiem saturs un metodes

Saskaņā ar sākotnējiem konstatējumiem atsevišķa sākotnējās pārbaudes posma un detalizētākas pārbaudes posma ieviešana tehniskajās pārbaudēs uz ceļiem sagādāja zināmas

grūtības. Šķiet, ka dažās dalībvalstīs nav nodrošināta šo abu posmu skaidra nodalīšana; tā rezultātā var rasties jautājumi par problēmām, kas tieši saistītas ar vienu vai otru posmu, piemēram, ar datu vākšanu, ziņojumu par detalizētāku tehnisko pārbaudi uz ceļa vai ar inspektoru apmācību.

3.2.4 Atbildība. Inspektori. Diagnostikas iekārtas. Sankcijas

Sākotnējā analīzē būtiskas problēmas netika konstatētas, taču daži aspekti, kas attiecas uz inspektoriem noteiktajām prasībām, būs jāizvērtē detalizētāk, sadarbojoties ar attiecīgajām dalībvalstīm.

3.2.5 Trūkumu novērtēšana. Pēcpārbaudes gadījumā, kad ir konstatēti būtiski vai bīstami trūkumi. Pārbaudes nodevas

Sākotnējā novērtējuma vispārējie secinājumi bija pozitīvi, taču par dažiem aspektiem būs vajadzīgi papildu skaidrojumi.

Šķiet, ka tikai dažas dalībvalstis ir ieviesušas fakultatīvo iespēju pieprasīt nodevas par pārbaudes veikšanu gadījumos, kad detalizētākas pārbaudes laikā ir konstatēti defekti.

3.2.6 Pārbaudāmo transportlīdzekļu procentuālā daļa. Ziņojums par pārbaudi un tehnisko pārbaužu uz ceļiem datubāzes. Informācijas paziņošana Komisijai

Attiecībā uz 5 % robežvērtības ievērošanu, pārbaužu proporcionālo daļu dalībvalstu līmenī un informācijas paziņošanu Komisijai katru otro gadu jānorāda, ka dažos gadījumos valsts transponēšanas pasākumi bija grūti nosakāmi, taču sākotnējā novērtējuma laikā nekādas būtiskas problēmas netika konstatētas.

Šķiet, ka dažām dalībvalstīm problēmas ir sagādājis jaunais pienākums vākt dažādas informācijas kopas pēc sākotnējās pārbaudes un detalizētākas pārbaudes veikšanas, un šajā saistībā būs vajadzīgi papildu skaidrojumi un informācijas apmaiņa ar attiecīgajām dalībvalstīm.

Attiecībā uz valsts līmenī apkopojamo informāciju būtu jānorāda, ka direktīva dalībvalstīm radīja visai sarežģītu situāciju, jo nebija paredzēti nekādi pārejas posma pasākumi. Direktīva tiek piemērota kopš 2018. gada 20. maija, taču pirmie ziņojumi, kurus valstis sagatavos saskaņā ar direktīvu, attieksies tikai uz 2019. un 2020. gadu. Tas nozīmē, ka saskaņā ar Direktīvu 2000/30/EK dati par visu 2018. gadu tomēr ir jāsavāc un valstu ziņojumi ir jāsagatavo, taču minētā direktīva 2018. gada 20. maijā tika atcelta līdz ar direktīvas piemērošanas sākšanu. Šis juridiskais vakuums sagādāja būtiskas praktiskas problēmas dalībvalstīm, kad tās gatavoja savus 2017.–2018. gada ziņojumus par tehniskajām pārbaudēm uz ceļiem.

3.2.7 Kontaktpunktu izraudzīšana. Dalībvalstu sadarbība. Saskaņotas pārbaudes uz ceļiem

Dalībvalstis līdz 2015. gada 20. maijam paziņoja savus valsts kontaktpunktus un kopš tā laika regulāri iesniedz atjauninātu informāciju. Pamatojoties uz šiem paziņojumiem un to turpmākajiem atjauninājumiem, Komisija ir sagatavojusi paziņoto valsts kontaktpunktu sarakstu, kuru regulāri izplata dalībvalstīm.

4. KOPSAVILKUMS — SECINĀJUMI

Ar 2014. gadā pieņemto Transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa noteikumu kopumu tika ieviesti vairāki jauninājumi attiecībā uz periodisko tehnisko apskati, komerciālo transportlīdzekļu tehniskajām pārbaudēm uz ceļiem un transportlīdzekļu reģistrācijas dokumentiem, vienlaikus saglabājot lielāko daļu pašreizējo spēkā esošo prasību.

Astoņas dalībvalstis noteiktajā laikā ir pabeigušas direktīvas pasākumu transponēšanu savos tiesību aktos. Pārējās 20 dalībvalstis transponēšanu veica pēc tam, kad Komisija bija uzsākusi oficiālās procedūras, kuru mērķis bija mudināt tās izpildīt šo pienākumu.

Attiecībā uz valsts pasākumu atbilstību direktīvas pasākumiem jānorāda, ka sākotnējais novērtējums liecina, ka lielākajā daļā dalībvalstu transponēšana kopumā ir noritējusi apmierinoši, taču dažos gadījumos Komisija varētu apsvērt iespēju uzsākt informācijas apmaiņu ar attiecīgajām dalībvalstīm, lai noskaidrotu jautājumus par iespējamu neatbilstību.

Attiecībā uz direktīvas ietekmi uz dažādiem komerciālo transportlīdzekļu tehnisko pārbaužu uz ceļiem aspektiem jānorāda, ka jēgpilnus secinājumus varētu izdarīt vienīgi ar datiem, kas savākti pēc direktīvas nepārtrauktas piemērošanas trīs gadus ilgā laikposmā. Taču Komisija cieši uzraudzīs situāciju un, kad būs pienācis laiks, veiks *ex post* novērtējumu.