



EIROPAS KOMISIJA

Briselē, 13.7.2012.
COM(2012) 382 final

2012/0186 (COD)

Transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa noteikumu kopums

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

**par Savienībā izmantotu komerciālo transportlīdzekļu tehniskajām pārbaudēm uz
ceļiem un par Direktīvas 2000/30/EK atcelšanu**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

- Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Šā priekšlikuma mērķis ir paredzēt atjauninātus saskaņotus noteikumus par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju pārbaudēm uz ceļiem, lai uzlabotu ceļu satiksmes drošību un vides aizsardzību.

Priekšlikums izstrādāts, lai sniegtu ieguldījumu virzībā uz mērķi, kas noteikts ceļu satiksmes drošības politikas ievirzēs 2011.2020. gadam¹, — ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu līdz 2020. gadam samazināt par pusi. Pieņemot šo priekšlikumu, tiks dota artava ar autotransportu saistīto emisiju samazināšanā, kas radušās neapmierinoša transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa dēļ.

- Vispārīgais konteksts

Pirms atļauj transportlīdzekli laist tirgū, šim transportlīdzeklim jāatbilst visām prasībām, kas izvirzītas konkrētajam tipam vai konkrēti šim transportlīdzeklim un kas garantē optimālu drošības līmeni un vides standartu ievērošanu. Katras dalībvalsts pienākumos ir veikt sākotnēju ikviena tāda transportlīdzekļa reģistrāciju, kam ir Eiropas tipa apstiprinājums, pamatojoties uz šā transportlīdzekļa ražotāja izdoto atbilstības sertifikātu. Ar šo reģistrāciju tiek oficiāli atļauts konkrēto transportlīdzekli izmantot uz koplietošanas ceļiem un stājas spēkā dažādas attiecīgajam transportlīdzeklim piemērojamas prasības.

Pēc apstiprinājuma piešķiršanas satiksmē esošajiem transportlīdzekļiem regulāri jāveic periodiskas tehniskās apskates. Ar šīm apskatēm tiek gādāts par to, lai transportlīdzekļi, kas piedalās satiksmē, būtu braukšanas kārtībā un droši un neapdraudētu ne to vadītājus, ne arī citus ceļu satiksmes dalībniekus. Tādējādi tiek pārbaudīta transportlīdzekļu atbilstība konkrētām prasībām, piemēram, attiecībā uz drošību un vides aizsardzību, kā arī modernizāciju. Transportlīdzekļiem, ko izmanto profesionālos kravu pārvadājumos un kuru pilna masa pārsniedz 3,5 tonnas, kā arī transportlīdzekļiem, ko izmanto profesionālos pasažieru pārvadājumos un kuros ir vairāk nekā 8 pasažieru sēdvietas, — tā kā minētos transportlīdzekļus regulāri un intensīvi izmanto galvenokārt komerciālos nolūkos —, papildus tiek veiktas *ad hoc* tehniskās pārbaudes uz ceļiem, lai jebkurā laikā un jebkurā vietā ES pārbaudītu to atbilstību vides un tehniskajām prasībām.

Ekspluatācijas laikā ir iespējams, ka transportlīdzeklis tiek pārreģistrēts vai nu īpašnieka maiņas dēļ, vai arī sakarā ar tā pārvietošanu uz citu valsti pastāvīgai izmantošanai tajā. Līdzīgā veidā ir jāievieš vienoti noteikumi par transportlīdzekļu reģistrācijas procedūru nolūkā garantēt, ka uz ceļiem satiksmē nepiedalās tādi transportlīdzekļi, kas rada tūlītēju apdraudējumu. Galvenais mērķis, kura dēļ tehniskās pārbaudes uz ceļiem tiek veiktas, ir nodrošināt to, lai arī starplaikā starp periodiskajām tehniskajām apskatēm komerciālie transportlīdzekļi neradītu būtisku apdraudējumu ceļu satiksmes drošībai. Ar šādām

¹ COM(2010) 389 galīgā redakcija.

pārbaudēm uz ceļiem ir paredzēts arī veidot vienlīdzīgus konkurences apstākļus attiecībā uz to komerciālo transportlīdzekļu tehniskās apkopes kvalitāti, ko izmanto Savienībā, tādējādi atturot bezatbildīgus pārvadātājus no centieniem gūt konkurences priekšrocības, ekspluatējot neapmierinošā tehniskā stāvoklī uzturētus transportlīdzekļus.

- Spēkā esošie noteikumi priekšlikuma jomā

Transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa noteikumu kopumā tiks iestrādātas spēkā esošās prasības, kas noteiktas spēkā esošajā tiesiskajā satvarā attiecībā uz tehniskā stāvokļa regulējumu, kurā ietilpst tehniskās apskates², pārbaudes uz ceļiem³, kā arī transportlīdzekļu reģistrācijas noteikumi⁴.

Salīdzinājumā ar spēkā esošajiem tiesību aktiem par pārbaudēm uz ceļiem, šā priekšlikuma galvenais mērķis ir ieviest riska novērtēšanas sistēmu, kuras nolūks ir par pārbaudes objektiem izraudzīties galvenokārt to uzņēmumu ekspluatētos transportlīdzekļus, kuriem jau iepriekš ir reģistrēti neapmierinoši drošības rādītāji, tādējādi labvēlīgākus apstākļus veidojot tiem transportlīdzekļiem, ko ekspluatē gan drošības, gan ekoloģisko raksturlielumu ievērošanas ziņā priekšzīmīgi uzņēmumi. Priekšlikums arī nosaka jaunas prasības vairākos tādos jautājumos, kas saistīti ar apskašu standartiem un kvalitāti, proti, diagnostikas aprīkojumu, apskašu veikšanā iesaistītā personāla iemaņām un sagatavotību, kā arī apskašu sistēmas pārraudzību.

- Atbilstība pārējiem ES politikas virzieniem un mērķiem

Priekšlikums atbilst transporta baltajā grāmatā⁵ izklāstītajam ES mērķim uzlabot autoceļu drošību un paredz īstenot īpašu stratēģiju attiecībā uz drošākiem transportlīdzekļiem atbilstoši ceļu satiksmes politikas ievirzēm 2011.–2020. gadam.

Turklāt, ciktāl ir runa par priekšlikumā iekļautajiem vides aizsardzības aspektiem, prasības, ko paredzēts ieviest, palīdzēs samazināt CO₂ un citu gaisa piesārņotāju vielu emisijas no mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kā paredzēts Eiropas tīru un energoefektīvu transportlīdzekļu stratēģijā, kā arī integrētajā enerģētikas un klimata pārmaiņu politikā (tā sauktajā „20-20-20” stratēģijā), un sniegs ieguldījumu Direktīvā 2008/50/EK⁶ noteikto mērķu sasniegšanā attiecībā uz gaisa kvalitāti.

² Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 6. maija Direktīva 2009/40/EK par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju tehniskajām apskatēm (OV L 141, 6.6.2009., 12. lpp.).

³ Eiropas Parlamenta un Padomes 2000. gada 6. jūnija Direktīva 2000/30/EK par Kopienā izmantotu komerciālo transportlīdzekļu tehniskām pārbaudēm uz ceļiem (OV L 203, 10.8.2000., 1. lpp.) ar attiecīgiem direktīvas grozījumiem.

⁴ Padomes 1999. gada 29. aprīļa Direktīva 1999/37/EK par transportlīdzekļu reģistrācijas dokumentiem (OV L 138, 1.6.1999., 57. lpp.).

⁵ COM(2011) 144 galīgā redakcija.

⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 21. maija Direktīva 2008/50/EK par gaisa kvalitāti un tīrāku gaisu Eiropai (OV L 152, 11.6.2008., 1. lpp.).

2. APSPRIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMA REZULTĀTI

- Apspriešanās ar ieinteresētajām personām

Apspriešanās metodes

Komisija, izstrādājot priekšlikumu, ar ieinteresētajām personām apspriedās vairākos veidos.

- Notika vispārēja apspriešana tīmeklī par visiem priekšlikuma aspektiem.
- Ekspertu un ieinteresēto personu apspriešanās notika radošo darbnīcu satvarā.
- Tika veikts pētījums par izredzēm, kādas saistās ar transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa noteikumu un noteikumu par pārbaudēm uz ceļiem īstenošanu Eiropas Savienībā, lai identificētu iespējamās pasākumus un izstrādātu izmaksu un ieguvumu analīzes rīku pārbaudi uz ceļiem ietekmes izvērtēšanai.

Atbilžu kopsavilkums un tas, kā tās ņemtas vērā

Ieinteresētās personas, apspriežot tīmeklī, aktualizēja vairākus jautājumus. Šim priekšlikumam pievienotajā ietekmes novērtējumā ir pilnībā ņemti vērā svarīgākie aplūkoti aspekti un norādīts, kādā veidā tie ņemti vērā.

Laikā no 2010. gada 29. jūlija līdz 2010. gada 24. septembrim tīmeklī norisinājās atklāta apspriešanās. Komisija no iedzīvotājiem, dalībvalstu iestādēm, aprīkojuma piegādātājiem, tehniskās apskates stacijām, autoservisu asociācijām un transportlīdzekļu ražotājiem saņēma 9653 atbildes.

Šīs apspriešanās rezultāti ir publicēti http://ec.europa.eu/transport/road_safety/take-part/public-consultations/pti_en.htm.

- Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana

Zinātnes nozares un specializācijas jomas

Saistībā ar šo priekšlikumu bija jāveic dažādu politikas risinājumu novērtējums, kā arī saistīts ekonomiskās, sociālās un vides ietekmes novērtējums.

Izmantotās metodes

Pieaicināts eksperts (*Europe Economics*) veica pētījumu, kāda būtu dažādu politikas risinājumu ietekme, izmantodams vairākus zinātniskus un novērtējuma ziņojumus, kas kalpoja par avotu gan paraugiem, gan datiem to izmaksu un ieguvumu pārvēršanai naudas izteiksmē, kuri saistās ar attiecīgajiem politikas risinājumiem. Visplašāk izmantotie pētījumi ir turpmākie:

- Komisijas ziņojums Padomei un Eiropas Parlamentam par to, kā dalībvalstīs tiek piemērota Eiropas Parlamenta un Padomes 2000. gada 6. jūnija Direktīva

2000/30/EK par Kopienā izmantotu komerciālo transportlīdzekļu tehniskajām pārbaudēm uz ceļiem, 2005.–2006. gada un 2007.–2008. gada pārskata periods⁷;

- *AUTOFORE* (2007);
- Lielbritānijas transporta departamenta ziņojums “MOT Scheme Evidence-base” (Apvienotā Karaliste, 2008);
- *DEKRA* “Road Safety Report 2008 – Strategies for preventing accidents on Europe's roads” (Ziņojums par ceļu satiksmes drošību 2008. gadā — Stratēģijas negadījumu novēršanai uz Eiropas autoceļiem);
- *DEKRA* “Road Safety Report on Trucks 2009” (Kravas automobiļu ceļu satiksmes drošības ziņojums par 2009. gadu);
- *DEKRA* “Motorcycle road safety report 2010” (Motociklu ceļu satiksmes drošības ziņojums par 2010. gadu);
- *TÜV* ziņojumi par 2009./2010. gadu.

Ekspertu atzinumu publiskošanai izmantotie līdzekļi

Visi pabeigtie un apstiprinātie analītiskie pētījumi ir pieejami Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāta tīmekļa vietnē vai būs tur pieejami tuvākajā laikā.

- Ietekmes novērtējums

Svarīgākajos priekšlikuma aspektos tika apsvērti šādi risinājumi.

- (a) *Status quo* risinājums ir atsauces scenārijs, attiecībā pret ko tiek salīdzināta citu politikas risinājumu ietekme. Saskaņā ar šo risinājumu ES tiesiskais satvars nemainītos.
- (b) “Ieteikuma tiesību” pieeja izpaustos šādi: pirmkārt, tiktu nodrošināta sekmīgāka pašlaik spēkā esošo tiesību aktu īstenošana; otrkārt, arī īstenošanas uzraudzība būtu sekmīgāka. Atbilstīgi šim risinājumam jauni tiesību akti netiktu pieņemti, bet Komisija vairotu un pastiprinātu centienus, lai uzlabotu tehniskās apskates standartus un to īstenošanu, kā arī pieņemtu pasākumus datu apmaiņas stimulēšanai.
- (c) “Likumdošanas pieejai” būtu divas šķautnes.
 - Lai sasniegtu konkrēto izvirzīto mērķi — pastiprināt transportlīdzekļu drošību uz autoceļiem —, pirmkārt, ir jāpārskata un jāpastiprina ES spēkā esošo normu minimums, kas noteikts periodisko tehnisko apskatu un neparedzamu pārbaudžu uz ceļiem jomā, un ir jādefinē obligātās normas. Tas ir īpaši svarīgi, lai novērstu situāciju, kurā sistēmas nepilnības mazinātu tehnisko apskatu sistēmas efektivitāti kopumā.

⁷ COM(2010) 754 galīgā redakcija.

- Virzoties uz īpašo mērķi, lai tehniskajās apskatēs nepieciešamie dati, kā arī dati par šīm apskatēm, būtu pieejami, otrajā vispārējā regulējuma šķautnē vēlākā posmā, iespējams, tiktu izveidota ES mēroga saskaņota datu apmaiņas sistēma, kas savienotu esošās datubāzes ar nolūku uzlabot ES transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa noteikumu kopuma īstenošanas efektivitāti.

Vairākās dalībvalstīs tehnisko apskašu veikšana ir uzticēta lielam skaitam privātu, apstiprinātu tehnisko apskašu staciju. Lai nodrošinātu konsekventu pieeju, tiesību aktos ir jāparedz konkrētas vienotas procedūras, piemēram, minimālie termiņi, kā arī jādefinē, kāda informācija ir jādara zināma.

Tomēr ietekmes novērtējums apliecināja, ka pozitīvus rezultātus izdotos sasniegt, ieteikuma tiesību pieeju kombinējot ar regulatīvo pieeju. Tālab ietekmes novērtējumā paredzētie pasākumi, kas izrietēja no ieteikuma tiesību scenārija, tika iestrādāti tiesību aktu tekstos.

3. PRIEKŠLIKUMA JURIDISKIE ASPEKTI

- Ierosinātā pasākuma kopsavilkums

To transportlīdzekļu grupā, kam piemēro pārbaudes uz ceļiem, ir jāietver viegie komerciālie transportlīdzekļi un to piekabes, jo šajā transportlīdzekļu grupā nav vērojami uzlabojumi ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo ziņā. Citi komerciāli izmantoti viegie transportlīdzekļi, tādi kā taksometri vai neatliekamās medicīniskās palīdzības transportlīdzekļi, kuriem jau tagad ir noteiktas ikgadējas tehniskās apskates, neklūs par galveno pārbauci uz ceļiem mērķa grupu, jo ar šiem transportlīdzekļiem saistās viszemākais bojāgājušo skaits.

Lai samērīgāk izdalītu pārbauci uz ceļiem skaitu dalībvalstīs, ik gadus tiks pārbaudīta noteikta procentuālā daļa reģistrēto komerciālo transportlīdzekļu. Paredzētā procentuālā daļa transportlīdzekļu, kurus paredzēts pārbaudīt, kopumā nepārsniegs jau veikto tehnisko apskašu skaitu Savienībā.

Transportlīdzekļus izraudzīsies, pamatojoties uz ekspluatanta riska profilu un orientējoties uz augsta riska uzņēmumiem, lai samazinātu slogu, ar kuru jāsaskaras tiem ekspluatantiem, kas uztur savus transportlīdzekļus pienācīgā tehniskā stāvoklī. Pēc Direktīvas 2000/30/EK pieņemšanas un kā norādīts Komisijas ziņojumā par šīs direktīvas īstenošanu⁸, saskaņā ar pašlaik spēkā esošajiem noteikumiem liels skaits transportlīdzekļu tiek apturēts pārbaudes uz ceļa veikšanai, kuru laikā defekti netiek konstatēti. Ietekmes novērtējums parādīja, ka, tehniskajās pārbaudēs uz ceļiem izmantojot riska izvērtējuma pieeju, būtu iespējams izvairīties no aptuveni 2,3 miljoniem labā stāvoklī uzturētu transportlīdzekļu pārbauci un pārvadājumu uzņēmumiem radīt ietaupījumus 80,4 miljonu euro apmērā. Uzņēmumu profilēšanas pamatā būs iepriekšējo tehnisko apskašu un pārbauci uz ceļiem rezultāti, līdzīgā veidā, kā to paredz sistēma, kuru ieviesa ar Direktīvu 2006/22/EK⁹ braukšanas un atpūtas laika noteikumu piemērošanas ziņā.

⁸ COM (2010) 754.

⁹ OV L 102, 11.4.2006., 35. lpp.

Tiks veiktas striktākas pārbaudes uz ceļiem ar tādu diagnostikas aprīkojumu, ko izmanto vai nu mobilās pārbaudes vienības, vai arī tuvākajā tehniskās apskates stacijā. Pārbaudēs uz ceļiem tiks pārbaudīts arī tas, kā ir nostiprināta krava. Konstatētos trūkumus izvērtēs, ievērojot saskaņotus noteikumus, kas saistīti ar šo trūkumu radīto risku.

To inspektoru zināšanu un iemaņu līmenim, kas veic pārbaudes uz ceļiem, jāatbilst vismaz to inspektoru zināšanu un iemaņu līmenim, kas veic tehniskās apskates.

Sadarbību starp dalībvalstu kontroles iestādēm būtu turpmāk jāveicina, izmantojot saskaņotas pārbaudes, kopīgas apmācību iniciatīvas, informācijas elektronisko apmaiņu, kā arī zināšanu un pieredzes apmaiņu. Dalībvalstis izvērsīs ciešu sadarbību un regulāri organizēs saskaņotas pārbaudes, kurās katra dalībvalsts pārbaudes veic savā teritorijā, tās orientējot uz konkrētiem izraudzītiem saskaņotās darbības mērķiem, tādiem kā riepju stāvoklis vai tas, kā ir nostiprināta krava.

Dalībvalstu un Komisijas sadarbību un savstarpēju informācijas apmaiņu īsteno iedarbīgākā veidā, izmantojot kontaktpunktus, kurus izraudzīs katrā atsevišķā dalībvalstī.

Ziņojumus Komisijai iesniegs, izmantojot standartizētas ziņojumu iesniegšana veidlapas.

Komisija tiks pilnvarota ar deleģētiem aktiem atjaunināt pielikumus atbilstīgi tehnikas attīstībai un, cieši sadarbojoties ar dalībvalstīm, ar īstenošanas aktiem aktualizēt apliecības un ziņojumu sagatavošanas veidlapas, tostarp alternatīvas pārbaudes procedūras, kuru pamatā ir izplūdes gāzu pēcapstrādes sistēmas, kas vēl atrodas izstrādes stadijā, bet ar kuru palīdzību būs iespējams pārbaudīt NO_x un daļiņu emisiju atbilstību noteiktajiem līmeņiem.

- Juridiskais pamats

Šā priekšlikuma juridiskais pamats ir Līguma par Eiropas Savienības darbību 91. pants.

- Subsidiaritātes princips

Subsidiaritātes principu piemēro, ciktāl priekšlikums nav ES ekskluzīvā kompetencē.

Dalībvalstis nevar pietiekami sasniegt priekšlikuma mērķus turpmāk aprakstītā iemesla dēļ: Savienības līmenī pārbaudēm uz ceļiem ir noteikts tehnisko prasību minimums, kura īstenošana dalībvalstīs ir novedusi pie prasību sadrumstalotības Savienības mērogā, kam ir negatīva ietekme gan uz ceļu satiksmes drošību, gan uz iekšējo tirgu.

Tādējādi priekšlikums ir saskaņā ar subsidiaritātes principu.

- Proporcionalitātes princips

Priekšlikums ir saskaņā ar proporcionalitātes principu šādu iemeslu dēļ.

Kā norādīts ietekmes novērtējumā, priekšlikums atbilst proporcionalitātes principam tāpēc, ka tas nepārsniedz to, kas ir vajadzīgs šo mērķu sasniegšanai attiecībā uz ceļu satiksmes drošības un vides aizsardzības uzlabošanu, paaugstinot pārbaužu uz ceļiem kvalitāti un efektivitāti, kā arī izveidojot pienācīgu tīklu raitai informācijas aprītei.

- Juridiskā instrumenta izvēle

Ierosinātais juridiskais instruments: regula.

Regulas kā juridiskā instrumenta izmantošana ir atbilstoša izvēle, lai panāktu vajadzīgās atbilstības nodrošināšanu, turklāt nav jāveic transponēšana dalībvalstu tiesību aktos.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Priekšlikums neietekmē Savienības budžetu.

5. IZVĒLES ELEMENTI [FAKULTATĪVI]

- Spēkā esošo tiesību aktu atcelšana

Pieņemot priekšlikumu, tiks atcelti spēkā esošie tiesību akti.

- Eiropas Ekonomikas zona

Ierosinātais tiesību akts attiecas uz EEZ jautājumu, tāpēc tas jāattiecina uz Eiropas Ekonomikas zonu.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

par Savienībā izmantotu komerciālo transportlīdzekļu tehniskajām pārbaudēm uz ceļiem un par Direktīvas 2000/30/EK atcelšanu

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 91. pantu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu¹,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu²,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (1) Komisija savā 2011. gada 28. marta baltajā grāmatā „Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu”³ izklāsta tā saukto „nulles vīzijas” mērķi, ar kuru saskaņā Savienībai būtu jādara viss iespējamais, lai līdz 2050. gadam ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu samazinātu līdz 0. Šā mērķa sasniegšanas perspektīvā tiek sagaidīts, lai autotransporta drošības rādītāju uzlabošanā lielā mērā ieguldījumu sniegtu transportlīdzekļu tehnoloģijas.
- (2) Komisija paziņojumā „Virzoties uz Eiropas ceļu satiksmes drošības telpu: satiksmes drošības politikas ievirzes 2011.–2020. gadam”⁴ ierosināja ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu Savienībā līdz 2020. gadam samazināt vēl lielākā mērā — uz pusi salīdzinājumā ar sākotnējo, 2010. gadam izvirzīto mērķi. Šajā nolūkā Komisija formulēja septiņus stratēģiskos mērķus, tostarp pasākumus transportlīdzekļu

¹ OV C , lpp.

² OV C , , .. lpp.

³ COM(2011) 144 galīgā redakcija.

⁴ COM(2010) 389 galīgā redakcija.

drošības uzlabošanai, stratēģiju cietušo skaita samazināšanai, kā arī visneaizsargātāko ceļu satiksmes dalībnieku, jo īpaši motociklu vadītāju, drošības uzlabošanai.

- (3) Tehniskās apskates iekļaujas plašākā regulējumā, ar kuru nodrošina, ka transportlīdzekļi to lietošanas laikā tiek uzturēti drošā un vides standartu ievērošanas ziņā pieņemamā stāvoklī. Šis regulējums aptver visu transportlīdzekļu periodiskās tehniskās apskates un to transportlīdzekļu tehniskās pārbaudes uz ceļiem, kuri iesaistīti komerciālos autotransporta pārvadājumos, kā arī noteikumus par transportlīdzekļu reģistrācijas procedūrām, lai panāktu, ka uz ceļiem netiek izmantoti transportlīdzekļi, kas rada tūlītēju risku ceļu satiksmes drošībai.
- (4) Savienībā ir pieņemta virkne tehnisku standartu un prasību attiecībā uz transportlīdzekļu drošību. Tomēr ar šādu neparedzamu pārbaūžu uz ceļiem režīmu ir svarīgi garantēt, ka arī pēc nonākšanas tirgū transportlīdzekļi turpina atbilst drošības standartiem visu to ekspluatācijas laiku.
- (5) Tehniskās pārbaudes uz ceļiem, kas paredzētas Eiropas Parlamenta un Padomes 2000. gada 6. jūnija Direktīvā 2000/30/EK par Kopienā izmantotu komerciālo transportlīdzekļu tehniskām pārbaudēm uz ceļiem⁵, ir izšķirošs priekšnoteikums tam, lai komerciālo transportlīdzekļu tehniskais stāvoklis vienmēr būtu augstā līmenī visu to ekspluatācijas laiku. Šādas pārbaudes ne tikai sniedz ieguldījumu ceļu satiksmes drošībā un palīdz samazināt transportlīdzekļu radītās emisijas, bet vienlaikus nodrošina to, lai autotransporta pārvadājumu jomā nebūtu netaisnīgas konkurences, kas tiek pieļauta apstākļos, kad pārbaūžu līmeņi dalībvalstīs atšķiras.
- (6) Pārbaudes uz ceļiem būtu jāveic, izmantojot riska novērtējuma sistēmu. Dalībvalstis var izmantot riska novērtējuma sistēmu, kas izveidota saskaņā ar 9. pantu Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 15. marta Direktīvā 2006/22/EK 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 atcelšanu⁶.
- (7) Šī regula būtu jāpiemēro komerciāliem transportlīdzekļiem, kuru projektētais ātrums pārsniedz 25 km/h un kuru kategorijas noteiktas Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 5. septembra Direktīvā 2007/46/EK, ar ko izveido sistēmu mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanai⁷. Tomēr ar šiem noteikumiem nevajadzētu liegt dalībvalstīm veikt pārbaudes uz ceļiem tādiem transportlīdzekļiem, uz kuriem šī direktīva neattiecas, vai arī pārbaudīt citu autotransporta pārvadājumu aspektus, jo īpaši tos, kas saistās ar braukšanas un atpūtas laiku vai ar bīstamu kravu pārvadājumiem.
- (8) Ziņojumi par Direktīvas 2000/30/EK⁸ īstenošanu skaidri parāda to, cik svarīgas ir tehniskās pārbaudes uz ceļiem. Laikā no 2007. līdz 2008. gadam, veicot pārbaudes uz

⁵ OV L 203, 10.8.2000., 1. lpp.

⁶ OV L 102, 11.4.2006., 35. lpp.

⁷ OV L 263, 9.10.2007., 1. lpp.

⁸ COM(2010) 754 galīgā redakcija.

ceļiem Savienībā, par gandrīz 300 000 transportlīdzekļu tika ziņots, ka to tehniskais stāvoklis bija tik neapmierinošs, ka tos nācās aizturēt. No šiem ziņojumiem var arī secināt, ka dalībvalstīs veikto pārbaužu rezultāti ļoti atšķiras. Laikā no 2007. līdz 2008. gadam šīs atšķirības starp kaimiņvalstīm procentuālā izteiksmē bija diapazonā no 0,6 % līdz 41,4 %. Visbeidzot, šajos ziņojumos uzsvērts, cik ļoti kontrastē atsevišķās dalībvalstīs veikto pārbaužu uz ceļiem skaits. Lai veidotu līdzsvarotāku pieeju, dalībvalstīm būtu jāapņemas veikt konkrētu obligātu pārbaužu skaitu, kas būtu proporcionāls to teritorijā reģistrēto komerciālo transportlīdzekļu skaitam.

- (9) Autotransportā arvien biežāk izmanto autofurgonus un to piekabes. Ir konkrētas prasības, tādas kā prasības par profesionālo autovadītāju apmācību vai ātruma ierobežošanas iekārtu uzstādīšana, kas uz šiem transportlīdzekļiem neattiecas, no kā, savukārt, izriet salīdzinoši liels ceļu satiksmes negadījumu skaits, kuros šādi transportlīdzekļi iesaistīti. Tāpēc to transportlīdzekļu lokā, uz kuriem attiecas pārbaudes uz ceļiem, būtu jāiekļauj arī autofurgoni un to piekabes.
- (10) Lai izvairītos no nevajadzīga administratīvā sloga un izmaksām, kā arī lai uzlabotu pārbaužu efektivitāti, par prioritāriem būtu jāuzskata tie transportlīdzekļi, kurus ekspluatē ceļu satiksmes un ekoloģiskajiem parametriem neatbilstoši uzņēmumi, savukārt transportlīdzekļiem, ko ekspluatē atbildīgi un piesardzīgi uzņēmumi un kuriem tiek nodrošināta atbilstīga tehniskā apkope, būtu jāatdara ar labvēlīgāku režīmu, tiem nosakot mazāku skaitu pārbaužu.
- (11) Tehniskajām pārbaudēm uz ceļiem, kuru laikā tiek pārbaudīts, vai transportlīdzeklis ir braukšanas kārtībā, vajadzētu izpausties kā sākotnējām pārbaudēm un, vajadzības gadījumā, detalizētākām pārbaudēm. Abos gadījumos būtu jāpārbauda visas attiecīgās transportlīdzekļu daļas un sistēmas. Lai pārbaudes būtu saskaņotākas, attiecībā uz visām iespējamām pārbaudāmām pozīcijām būtu jānosaka pārbaudes metodes, kā arī piemēri tam, kādus trūkumus iespējams konstatēt un kā tie jānovērtē.
- (12) Vairākās dalībvalstīs ziņojumus par tehniskajām pārbaudēm uz ceļa sagatavo elektroniski. Šādos gadījumos transportlīdzekļa vadītājam būtu jāizsniedz šā pārbaudes ziņojuma izdruka. Visi dati un informācija, kas apkopoti pārbaudēs uz ceļiem, būtu jānosūta uz vienotu dalībvalsts datubāzi, lai šādus datus būtu vieglāk apstrādāt un lai informācijas nosūtīšana varētu notikt bez lieka administratīvā sloga.
- (13) Izmantojot mobilās pārbaudes vienības, kavēšanās būtu mazāka, un mazākas būtu arī izmaksas, kas rodas ekspluatantiem, jo šādā veidā detalizētākas pārbaudes ir iespējams veikt turpat — tieši ceļa malā. Zināmos apstākļos detalizētāku pārbaužu veikšanai var izmantot arī tehniskās apskates stacijas.
- (14) Personālam, kas iesaistīts detalizētāko pārbaužu uz ceļa veikšanai, vajadzētu būt vismaz tādām pašām prasmju līmenim un tiem vajadzētu atbilst tām pašām prasībām, kādas ievēro personāls, kas veic tehniskās apskates saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes [datums] Regulu (ES) Nr. XX/XX/XX par mehānisko transportlīdzekļu un to

piekabju periodiskajām tehniskajām apskatēm un par Direktīvas 2009/40/EK atcelšanu⁹.

- (15) Lai visā Savienībā izveidotu saskaņotāku sistēmu tehnisko pārbaudi uz ceļiem veikšanai, ārkārtīgi svarīga nozīme ir sadarbībai un paraugprakses apmaiņai starp dalībvalstīm. Tādēļ dalībvalstīm būtu jāizvērs vēl lielāka sadarbība arī operatīvo pasākumu laikā. Šādas sadarbības satvarā periodiski būtu jāorganizē arī saskaņotas pārbaudes uz ceļiem.
- (16) Ar nolūku nodrošināt efektīvu informācijas apmaiņu starp dalībvalstīm katrā dalībvalstī vajadzētu būt vienotai struktūrai, kas pildītu kontaktpunkta funkcijas sakaru nodrošināšanai ar citām attiecīgām kompetentām iestādēm. Šai struktūrai būtu arī jāvāc attiecīgi statistikas dati. Turklāt dalībvalstīm savā teritorijā būtu jāīsteno arī saskaņota nacionālā kontroles stratēģija, un tās var norīkot vienu struktūru, lai koordinētu stratēģijas īstenošanu. Katras dalībvalsts kompetentajām iestādēm būtu jādefinē procedūras, ar kurām nosaka termiņus informācijas paziņošanai un šādas informācijas saturu.
- (17) Lai pārraudzītu Savienībā īstenoto pārbaudi uz ceļiem regulējumu, dalībvalstīm ik pēc diviem gadiem būtu jāpaziņo Komisijai veikto pārbaudi uz ceļiem rezultāti. Savāktie dati Komisijai būtu jāpaziņo Eiropas Parlamentam.
- (18) Dalībvalstīm būtu jānosaka noteikumi par sankcijām, kas piemērojamas par šīs regulas noteikumu pārkāpumiem, un būtu jānodrošina, ka šie noteikumi tiek īstenoti. Šīm sankcijām vajadzētu būt iedarbīgām, samērīgām, preventīvām un nediskriminējošām.
- (19) Lai šo regulu papildinātu ar sīkākam tehniskām detaļām, saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu tiesību aktu pieņemšanas pilnvaras būtu jādeleģē Komisijai, lai attiecīgā gadījumā ņemtu vērā norises Savienībā attiecībā uz EK tipa apstiprinājumu likumdošanu attiecīgajās transportlīdzekļu kategorijās, kā arī nepieciešamību atjaunināt pielikumus, ņemot vērā tehnikas attīstību. Īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbu, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī. Komisijai, sagatavojot un izstrādājot deleģētos aktus, būtu jānodrošina, ka attiecīgie dokumenti tiek vienlaicīgi, laicīgi un pienācīgi nosūtīti Eiropas Parlamentam un Padomei.
- (20) Lai nodrošinātu vienādus šīs regulas īstenošanas nosacījumus, īstenošanas pilnvaras būtu jāpiešķir Komisijai. Šīs īstenošanas pilnvaras vajadzētu izmantot atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 16. februāra Regulai (ES) Nr. 182/2011, ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu¹⁰.
- (21) Ņemot vērā, ka šīs regulas mērķi, proti, noteikt kopējo prasību un saskaņoto noteikumu minimumu attiecībā uz Savienībā izmantotu komerciālo transportlīdzekļu tehniskām pārbaudēm uz ceļiem, atsevišķas dalībvalstis nevar pietiekami labi sasniegt, un to, ka šo mērķi var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt

⁹ OV L [XXX].

¹⁰ OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.

pasākumus saskaņā ar subsidiaritātes principu, kā noteikts Līguma 5. pantā. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šī regula paredz vienīgi tos pasākumus, kas vajadzīgi minētā mērķa sasniegšanai.

- (22) Šajā regulā ir respektētas pamattiesības un ievēroti principi, kas atzīti Eiropas Savienības Pamattiesību hartā, kā minēts Līguma par Eiropas Savienību 6. pantā.
- (23) Šī regula paplašina Direktīvas 2000/30/EK darbības jomu un atjaunina tajā paredzētās tehniskās prasības. Tāpēc minētā direktīva būtu jāatceļ. Turklāt šajā regulā ir iestrādāti noteikumi, kas ietverti Komisijas 2010. gada 5. jūlija Ieteikumā 2010/379/ES par saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2000/30/EK veicamajās (komerciālo transportlīdzekļu) tehniskajās pārbaudēs uz ceļiem konstatēto trūkumu radītās bīstamības risku novērtēšanu¹¹,

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

I NODAĻA

PRIEKŠMETS, DEFINĪCIJAS UN DARBĪBAS JOMA

1. pants

Priekšmets

Ar šo regulu izveido regulējumu pārbaudēm uz ceļiem, ko veic dalībvalstu teritorijā ekspluatētiem komerciāliem transportlīdzekļiem.

2. pants

Darbības joma

1. Šo regulu piemēro komerciāliem transportlīdzekļiem, kuru projektētais ātrums pārsniedz 25 km/h un kas atbilst turpmākajām kategorijām, kā noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2007/46/EK:
- M2 un M3 kategorija — mehāniskie transportlīdzekļi, kurus izmanto pasažieru pārvadājumiem un kuros bez vadītāja sēdvietas ir vairāk nekā astoņas pasažieru sēdvietas;
 - N1 kategorija — mehāniskie transportlīdzekļi, kuriem ir vismaz četri riteņi un kurus parasti izmanto kravu autopārvadājumiem, un kuru maksimāli pieļaujamā masa nepārsniedz 3500 kg;
 - N2 un N3 kategorija — mehāniskie transportlīdzekļi, ko izmanto kravu pārvadājumos un kuru maksimāli pieļaujamā masa pārsniedz 3500 kg;

¹¹ OV L 173, 8.7.2010., 97. lpp.

- O1 un O2 kategorija — piekabes un puspiekabes ar maksimāli pieļaujamo masu, kas nepārsniedz 3500 kg;
 - O3 un O4 kategorija — piekabes un puspiekabes ar maksimāli pieļaujamo masu, kas pārsniedz 3500 kg.
2. Šī regula neskar dalībvalstu tiesības veikt pārbaudes uz ceļiem transportlīdzekļiem, uz kuriem šī regula neattiecas.

3. pants **Definīcijas**

Šajā regulā lieto šādas definīcijas:

- 1) „transportlīdzeklis” ir jebkurš mehānisks transportlīdzeklis, kas nepārvietojas pa sliedēm, vai tā piekabe vai puspiekabe;
- (2) „mehānisks transportlīdzeklis” ir jebkurš motorizēts transportlīdzeklis ar riteņiem, kurš pārvietojas ar savu spēku un kura maksimālais projektētais ātrums pārsniedz 25 km/h;
- (3) „piekabe” ir jebkurš transportlīdzeklis uz riteņiem, kurš nepārvietojas ar savu spēku un kurš ir projektēts un būvēts tā, lai to vilktu kāds mehānisks transportlīdzeklis;
- (4) „puspiekabe” ir jebkura piekabe, kas projektēta savienošanai ar mehānisku transportlīdzekli tā, lai daļa no tās balstītos uz mehāniskā transportlīdzekļa un lai mehāniskais transportlīdzeklis nestu būtisku gan šīs piekabes, gan tajā iekrautās kravas masas daļu;
- (5) „krava” ir visi transportlīdzeklī vai uz tā novietotie priekšmeti, kuri nav tam piestiprināti pastāvīgi, tostarp priekšmeti, kas novietoti uz transportlīdzekļa kravas nesējā, piemēram, maināmā virsbūve vai konteineri;
- (6) „komerciāls transportlīdzeklis” ir motorizēts transportlīdzeklis un tā piekabe, kas paredzēta kravu vai pasažieru pārvadājumiem profesionālos nolūkos;
- (7) „dalībvalstī reģistrēts transportlīdzeklis” ir transportlīdzeklis, kurš ir reģistrēts vai nodots ekspluatācijā kādā dalībvalstī;
- (8) „reģistrācijas apliecības turētājs” ir persona, uz kuras vārda transportlīdzeklis ir reģistrēts;
- (9) „pārbaude uz ceļa” ir kompetento iestāžu vai šo iestāžu tiešā uzraudzībā veikta neparedzama pārbaude, kuras laikā pārlicinās par to, vai komerciālais transportlīdzeklis, ko ekspluatē uz koplietošanas ceļiem kādas dalībvalsts teritorijā, ir braukšanas kārtībā;
- (10) „tehniskā apskate” ir pārbaude, lai noteiktu, vai transportlīdzekļa daļas un komponenti atbilst tiem noteiktajiem drošības un ekoloģiskajiem parametriem, kas ir

spēkā apstiprinājuma, sākotnējās reģistrācijas vai nodošanas ekspluatācijā dienā, vai arī aprīkojuma modernizēšanas dienā;

- (11) „kompetentā iestāde” ir iestāde vai publiska struktūra, kas atbild par nacionālās pārbaužu uz ceļiem sistēmas pārvaldību;
- (12) „inspektors” ir persona, kuru dalībvalsts ir pilnvarojusi pārbaužu uz ceļiem veikšanai;
- (13) „trūkumi” ir tehniski defekti un citas pārbaudēs uz ceļiem konstatētas neatbilstības;
- (14) „saskaņota pārbaude uz ceļiem” ir pārbaude uz ceļiem, kuru vienlaikus organizē divas vai vairākas dalībvalstis.

II NODAĻA

PĀRBAUŽU UZ CEĻIEM SISTĒMA UN VISPĀRĪGIE PIENĀKUMI

4. pants

Pārbaužu uz ceļiem sistēma

Pārbaužu uz ceļiem sistēmā ietilpst sākotnējās pārbaudes uz ceļiem, kas minētas 9. pantā, un detalizētākas pārbaudes uz ceļiem, kas minētas 10. panta 1. punktā.

5. pants

Pārbaudāmo transportlīdzekļu procentuālā daļa

Katra dalībvalsts katra kalendārā gada laikā veic sākotnējās pārbaudes uz ceļiem, kuru kopskaits atbilst vismaz 5 % no kopējā 3. panta 1. punktā minēto transportlīdzekļu skaita, kuri ir reģistrēti attiecīgās dalībvalsts teritorijā.

6. pants

Riska novērtējuma sistēma pārbaužu uz ceļiem veikšanai

1. Valsts līmenī ievieš riska novērtējuma sistēmu pārbaužu uz ceļiem veikšanai, kuras pamatā ir to trūkumu skaits un smaguma pakāpe, kas konstatēti atsevišķu uzņēmumu ekspluatētiem transportlīdzekļiem. Riska novērtējuma sistēmu administrē dalībvalsts kompetentā iestāde.
2. Katram uzņēmumam, kas identificēts pārbaužu uz ceļiem veikšanā izmantotajā riska novērtējuma sistēmā, izmantojot I pielikumā izklāstītos kritērijus, tiek piešķirts riska profils.

Uzņēmumus klasificē atbilstoši šādiem riska profiliem:

- augsts risks,
 - vidējs risks,
 - mazs risks.
3. Lai pārbaūžu uz ceļiem sakarā īstenotu minēto riska novērtējuma sistēmu, dalībvalstis var izmantot riska novērtējuma sistēmu, kas izveidota saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2006/22/EK 9. pantu.

7. pants
Atbildība

1. Dalībvalstī reģistrēta transportlīdzekļa vadītājiem transportlīdzeklī jātur tehniskās apskates pase, kas izdota pēc pēdējās tehniskās apskates, kā arī ziņojums par pēdējo veikto pārbaudi uz ceļa, ja vien tas pieejams.
2. Tā transportlīdzekļa vadītājs, kam tiek veikta pārbaude uz ceļa, sadarbojas ar inspektoriem un nodrošina piekļuvi transportlīdzeklim un tā daļām pārbaudes veikšanai.
3. Katrs atsevišķs uzņēmums nodrošina, ka transportlīdzekļi, kurus tas ekspluatē, vienmēr ir braukšanas kārtībā.

8. pants
Inspektori

1. Inspektori, izraudzīdamies transportlīdzekli pārbaudei uz ceļa un šīs pārbaudes laikā, atturas no jebkādas diskriminācijas vadītāja valstspiederības vai transportlīdzekļa reģistrācijas valsts dēļ, vai tās valsts dēļ, kurā transportlīdzeklis laists ekspluatācijā.
2. Inspektors, kas veicis attiecīgā transportlīdzekļa tehnisko apskati, nedrīkst piedalīties sekojošā pārbaudē uz ceļa, ko veic tam pašam transportlīdzeklim.
3. Inspektors ir objektīvs un brīvs no jebkāda interešu konflikta, jo īpaši attiecībā uz ekonomiska, personiska rakstura saikni vai radniecību ar tā transportlīdzekļa vadītāju, ekspluatantu vai reģistrācijas apliecības turētāju, kas tiek pārbaudīts.
4. Inspektoriem nedrīkst paredzēt nekāda veida atalgojumu par veikto pārbaūžu uz ceļiem skaitu vai to rezultātiem.

III NODAĻA

PĀRBAUDES PROCEDŪRAS

9. pants

Transportlīdzekļu izraudzīšana sākotnējai pārbaudei uz ceļa

Nosakot, kuriem transportlīdzekļiem jāveic pārbaudes uz ceļa, inspektori prioritārā kārtā izraugās tos transportlīdzekļus, ko ekspluatē paaugstināta riska profila uzņēmumi, kā noteikts 6. panta 2. punktā. Pārbaudei izraugās citus transportlīdzekļus tad, ja ir aizdomas, ka attiecīgie transportlīdzekļi varētu radīt apdraudējumu ceļu satiksmei.

10. pants

Pārbaužu uz ceļiem saturs un metodes

1. Transportlīdzekļiem, kas izraudzīti pārbaudes uz ceļa veikšanai saskaņā ar 9. pantu, veic sākotnējo pārbaudi uz ceļa.

Katrā sākotnējā pārbaudē uz ceļa, ko veic transportlīdzeklim, inspektors:

- a) pārbauda tehniskās apskates pasi un attiecīgā gadījumā ziņojumu par tehnisko pārbaudi uz ceļa, kam jāglabājas transportlīdzeklī saskaņā ar 7. panta 1. punktu;
- b) vizuāli novērtē transportlīdzekļa un tā kravas stāvokli.

Ja ziņojumā par iepriekšējo pārbaudi uz ceļa, ir norādīts uz trūkumu vai vairākiem trūkumiem, inspektors pārbauda, vai šis trūkums/ šie trūkumi ir novērsti.

2. Atkarībā no tā, kā norisinājusies sākotnējā pārbaude, inspektors var pieņemt lēmumu par to, vai transportlīdzeklim vai tā piekabei būtu jāveic detalizētāka pārbaude uz ceļa.

Veicot detalizētāku pārbaudi uz ceļa, aplūko vismaz turpmākās jomas:

- bremžu iekārtu,
- stūres iekārtu,
- asis, riteņus, riepas un atsperojumu,
- traucējumus.

Pārbaudot katru no minētajām jomām, jāaplūko viena, vairākas vai visas pozīcijas, kas uzskaitītas II pielikumā un kas saistītas ar šīm jomām.

Turklāt inspektors var pārbaudīt citas pozīcijas, kas uzskaitītas II pielikuma 1. punktā un kas attiecas uz vienu, vairākām vai visām šajā pielikumā uzskaitītajām pozīcijām.

Ja tehniskās apskates pase vai pārbaudes uz ceļa ziņojums liecina par to, ka iepriekšējā mēneša laikā ir pārbaudīta kāda no II pielikumā uzskaitītajām pozīcijām, inspektors šo pozīciju nepārbauda, izņemot gadījumu, kad to pamato fakts, ka attiecīgais trūkums ir acīmredzams.

4. Inspektors, veicdams pārbaudi uz ceļa, izmanto II pielikumā izklāstītās pārbaudes metodes.
5. Detalizētākās pārbaudes veic tikai inspektori, kuri atbilst prasību minimumam attiecībā uz kompetenci un apmācību, kas noteikts 12. pantā un VI pielikumā Eiropas Parlamenta un Padomes [datums] Regulai (ES) Nr. XXX/XXX par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju tehniskajām apskatēm.

11. pants

Diagnosticas iekārtas

1. Detalizētākās pārbaudes veic, izmantojot mobilo pārbaudes vienību, vai tās norisinās tehniskās apskates stacijā, kā minēts Eiropas Parlamenta un Padomes [datums] Regulā (ES) Nr. XXX/XXX par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju tehniskajām apskatēm.
2. Ja pārbaudes paredzēts veikt tehniskās apskates stacijā, sākotnējās pārbaudes uz ceļa norises vietu nedrīkst noteikt tālāk nekā 10 km attālumā no šīs stacijas.
2. Mobilajām pārbaudes vienībām ir pienācīgs aprīkojums pārbaudīšanai uz ceļiem veikšanai, tostarp vismaz iekārtas, kas vajadzīgas, lai izvērtētu, kādā stāvoklī ir transportlīdzekļa bremzes, stūres iekārta, atsperojums, un lai novērtētu attiecīgā transportlīdzekļa radītās emisijas.

12. pants

Trūkumu novērtēšana

1. Pārbaudot katru attiecīgo pozīciju, inspektors izmanto iespējamo trūkumu sarakstu un šo trūkumu smaguma pakāpi, kā noteikts III pielikumā.
2. Inspektors, veicdams pārbaudi uz ceļa, katram konstatētajam trūkumam piešķir noteiktu trūkuma smaguma pakāpi un to klasificē šādās grupās:
 - sīki trūkumi, kas būtiski neietekmē transportlīdzekļa drošību, un citas sīkas neatbilstības;
 - būtiski trūkumi, kas var mazināt transportlīdzekļa drošību vai apdraudēt pārējos satiksmes dalībniekus, vai citas nozīmīgākas neatbilstības;
 - bīstami trūkumi, kas tūlītēji un tieši apdraud ceļu satiksmes drošību un kura dēļ šim transportlīdzeklim nekādos apstākļos nav atļauts piedalīties ceļu satiksmē.

3. Ja transportlīdzeklim konstatētie trūkumi ietilpst vairākās no 2. punktā minētajām trūkumu grupām, to klasificē grupā, kas atbilst visnopietnākajam trūcumam. Ja transportlīdzeklim konstatēti vairāki vienas un tās pašas grupas trūkumi, to klasificē smaguma ziņā nākamajā grupā gadījumā, ja konstatēto trūkumu kumulatīvā ietekme rada augstāku risku ceļu satiksmes drošībai.

13. pants

Īpaši noteikumi par kravas nostiprināšanas pārbaudi

Inspektori var noteikt, ka transportlīdzeklim ir jāpārbauda, kā ir nostiprināta krava, ievērojot IV pielikumu. Pēcpārbaudes procedūras, kas minētas 14. pantā, piemēro arī gadījumā, ja konstatēti būtiski vai bīstami trūkumi saistībā ar kravas nostiprināšanu.

14. pants

Pēcpārbaudes gadījumā, kad ir konstatēti būtiski vai bīstami trūkumi

1. Ja, veicot sākotnējo vai detalizētāku pārbaudi, tiek konstatēts būtisks trūkums, to novērš nekavējoties, turklāt pārbaudes veikšanas vietas tuvumā.
2. Inspektors var nolemt, ka transportlīdzeklim ir jāiziet tehniskā apskate inspektora noteiktā termiņā, ja šis transportlīdzeklis ir reģistrēts dalībvalstī, kurā pārbaude uz ceļa tiek veikta. Ja transportlīdzeklis ir reģistrēts citā dalībvalstī, inspektors var pieprasīt šīs dalībvalsts kompetentajai iestādei veikt atkārtotu tehnisko apskati šim transportlīdzeklim atbilstīgi 18. panta 3. punktā noteiktajai procedūrai.
3. Inspektors nedrīkst atļaut ekspluatēt transportlīdzekli, kam konstatēti bīstami trūkumi, līdz šie trūkumi pārbaudes veikšanas vietā nav tikuši novērsti. Inspektors var atļaut izmantot šādu transportlīdzekli, lai nonāktu tuvākajā autoservisā, kur attiecīgos trūkumus iespējams novērst, ar nosacījumu, ka bīstamie trūkumi ir apmierinošā veidā izlaboti tā, lai transportlīdzeklis varētu nonākt attiecīgajā autoservisā, un ka netiek radīts tūlītējs risks šā transportlīdzekļa pasažieru vai citu ceļu satiksmes dalībnieku drošībai.

Inspektors transportlīdzeklim, kam konstatēti bīstami trūkumi, var atļaut aizbraukt līdz tuvākajai vietai, kur šo transportlīdzekli var salabot vai aizturēt.

15. pants

Pārbaudes nodevas

Ja, veicot detalizētāku pārbaudi, konstatē būtiskus vai bīstamus trūkumus, dalībvalstis var pieprasīt nodevas maksājumu. Šīs nodevas summai ir jābūt samērīgai, un tā nedrīkst pārsniegt maksājumu, kāds noteikts par tāda paša tipa transportlīdzekļa tehnisko apskati.

16. pants

Ziņojums par pārbaudi un pārbauci uz ceļiem datubāze

1. Pabeidzot detalizētāku pārbaudi, inspektors sagatavo ziņojumu saskaņā ar V pielikumu. Transportlīdzekļa vadītāja rīcībā ir jābūt pārbaudes ziņojuma kopijai

vai arī — gadījumā, ja ziņojums ir sagatavots elektroniski, — elektroniskā ziņojuma izdrukai.

2. Inspektors paziņo kompetentajai iestādei detalizētāko pārbaūžu uz ceļiem rezultātus saprātīgā termiņā pēc šo pārbaūžu veikšanas. Kompetentā iestāde šo informāciju glabā 36 mēnešus no tās saņemšanas dienas.
3. Pārbaudes uz ceļa rezultātus paziņo iestādei, kas atbildīga par attiecīgā transportlīdzekļa reģistrāciju.

IV NODAĻA

SADARBĪBA UN INFORMĀCIJAS APMAIŅA

17. pants

Kontaktpunktu izraudzīšana

1. Dalībvalstis izraugās kontaktpunktu, kura uzdevumos ir:
 - nodrošināt koordināciju ar citu dalībvalstu izraudzītajiem kontaktpunktiem saistībā ar pasākumiem, kas īstenoti atbilstoši 18. pantam;
 - nosūtīt 20. pantā minētos datus Komisijai;
 - atbildēt par informācijas apmaiņu un palīdzēt citu dalībvalstu kompetentajām iestādēm.
2. Dalībvalstis pārsūta Komisijai savu nacionālo kontaktpunktu vārdu/nosaukumu un kontaktinformāciju ne vēlāk kā [vienu gadu pēc šīs regulas stāšanās spēkā] un to nekavējoties informē par jebkurām izmaiņām minētajā informācijā. Komisija sagatavo visu valstu kontaktpunktu sarakstu un nosūta to dalībvalstīm.

18. pants

Sadarbība starp dalībvalstīm

1. Ja transportlīdzeklim, kas reģistrēts citā dalībvalstī, nevis tajā, kur tam veic pārbaudi, tiek konstatēti būtiski vai bīstami trūkumi, jo īpaši tādi, kuru dēļ transportlīdzeklim tiek aizliegts piedalīties ceļu satiksmē, kontaktpunkts par šīs pārbaudes rezultātiem informē dalībvalsti, kurā transportlīdzeklis reģistrēts. Šajā informācijā ietver ziņojumā par pārbaudi uz ceļa iekļautos elementus, kā izklāstīts VI pielikumā. Komisija pieņem sīki izstrādātus noteikumus par procedūru, kā saskaņā ar 23. panta 2. punktā minēto procedūru transportlīdzekļa reģistrācijas dalībvalstij tiek ziņots par transportlīdzekļiem, kam ir būtiski vai bīstami trūkumi.
2. Ja transportlīdzeklim konstatē būtiskus vai bīstamus trūkumus, kontaktpunkts dalībvalstī, kurā transportlīdzeklis tika pārbaudīts, var lūgt tās dalībvalsts kompetentajai iestādei, kurā transportlīdzeklis reģistrēts, pieņemt attiecīgus

pasākumus trūkumu novēršanas garantēšanai, piemēram, noteikt transportlīdzeklim atkārtotu tehnisko apskati, kā noteikts 14. pantā.

Tās dalībvalsts kompetentā iestāde, kurā transportlīdzeklis reģistrēts, informē dalībvalsti, kurā tika veikta pārbaude, par īstenotajiem pasākumiem.

19. pants

Saskaņotas pārbaudes uz ceļiem

Dalībvalstis vismaz sešas reizes gadā veic saskaņotas pārbaudes uz ceļiem pasākumus. Dalībvalstis šos pasākumus var kombinēt ar pasākumiem, kas noteikti Direktīvas 2006/22/EK 5. pantā.

20. pants

Informācijas paziņošana Komisijai

1. Ik pēc diviem gadiem dalībvalstis līdz 31. martam elektroniski paziņo Komisijai datus, kas savākti par iepriekšējiem diviem kalendārajiem gadiem par transportlīdzekļiem, kuriem veiktas pārbaudes. Paziņo šādus datus:
 - a) pārbaudīto transportlīdzekļu skaitu;
 - b) pārbaudīto transportlīdzekļu kategoriju atbilstīgi V pielikuma 6. punktam;
 - c) dalībvalsti, kurā transportlīdzeklis reģistrēts;
 - d) pārbaudītās pozīcijas un konstatētos trūkumus atbilstīgi V pielikuma 8. punktam.

Pirmais ziņojums aptver divu gadu laikposmu, kas sākas [gada] 1. janvārī.

2. Komisija pieņem sīki izstrādātus noteikumus par 1. punktā minēto informācijas paziņošanu saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 22. panta 2. punktā. Pirms tiek izveidoti šādi noteikumi, izmanto VI pielikumā sniegtās standarta ziņojumu sagatavošanas veidlapas.

Savāktos datus Komisija paziņo Eiropas Parlamentam.

V NODAĻA

NOTEIKUMI PAR DELEĢĒTAJĀM UN ĪSTENOŠANAS PILNVARĀM

21. pants

Deleģētie akti

Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 22. pantu nolūkā:

- attiecīgā gadījumā atjaunināt 2. panta 1. punktu, lai ņemtu vērā izmaiņas transportlīdzekļu kategorijās, kuras izriet no grozījumiem šajā pantā minētajos tiesību aktos;
- atjaunināt pielikumus atbilstīgi tehnikas attīstībai, lai ņemtu vērā grozījumus starptautiskajos vai Savienības tiesību aktos.

22. pants Deleģēšana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.
2. Šīs regulas 21. pantā minētās pilnvaras deleģē uz nenoteiktu laiku, sākot ar *[dienu, kad spēkā stājas šī regula]*.
3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 21. pantā minēto pilnvaru deleģējumu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā datumā, kas tajā norādīts. Tas neietekmē jau spēkā esošo deleģēto aktu spēkā esību.
4. Tiklīdz Komisija ir pieņēmusi deleģēto tiesību aktu, tā par to vienlaikus paziņo Eiropas Parlamentam un Padomei.
5. Deleģētais akts, kas pieņemts saskaņā ar 21. pantu, stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav cēluši iebildumus vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu iebildumus necelt. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

23. pants Komitejas procedūra

1. Komisijai palīdz komiteja. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.
2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu. Ja komitejas atzinums jāsaņem rakstiskā procedūrā, minēto procedūru izbeidz, nepanākot rezultātu, ja atzinuma sniegšanas termiņā tā nolemj komitejas priekšsēdētājs vai to pieprasa komitejas locekļi ar vienkāršu balsu vairākumu.

VI NODAĻA

NOBEIGUMA NOTEIKUMI

24. pants Sankcijas

1. Dalībvalstis paredz noteikumus par sankcijām, ko piemēro par šīs regulas pārkāpumiem, un veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to īstenošanu. Šīs sankcijas ir iedarbīgas, samērīgas, preventīvas un nediskriminējošas.
2. Noteikumos, kas pieņemti saskaņā ar 1. punktu, ietilpst sankcijas, ko piemēro vadītājam vai ekspluatantam, kas atsakās sadarboties ar inspektoru un novērst pārbaudē konstatētos trūkumus.
3. Dalībvalstis šos noteikumus paziņo Komisijai ne vēlāk kā *[vienu gadu pēc dienas, kad sāk piemērot šo regulu]* un to nekavējoties informē par jebkuriem turpmākiem grozījumiem, kas šos noteikumus ietekmē.

25. pants Atcelšana

Direktīvu 2000/30/EK atceļ no *[dienas, kad sāk piemērot šo regulu]*.

26. pants Stāšanās spēkā un piemērošana

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

To piemēro no *[12 mēneši pēc stāšanās spēkā]*.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā —
priekšsēdētājs*