



EIROPAS KOMISIJA

Briselē, 13.7.2012.
COM(2012) 380 final

2012/0184 (COD)

Transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa noteikumu kopums

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

**par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju periodiskajām tehniskajām apskatēm
un par Direktīvas 2009/40/EK atcelšanu**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

{SWD(2012) 206 final}
{SWD(2012) 207 final}

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

- Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Priekšlikuma nolūks ir iedibināt atjauninātus saskaņotus noteikumus par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju tehniskajām apskatēm nolūkā uzlabot 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.

- Vispārējais 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. Tehnisko apskašu mērķis ir pārbaudīt, kā darbojas transportlīdzekļa drošības komponenti, kādi ir tā ekoloģiskie raksturlielumi, kā arī vai tas atbilst attiecīgajam apstiprinājumam.

- Spēkā esošie noteikumi priekšlikuma jomā

¹ COM(2010) 389 galīgā redakcija.

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 noteikumiem par tehniskajām apskatēm ar šo jauno priekšlikumu spēkā esošā regulējuma darbības joma tiek paplašināta, tajā iekļaujot jaunas transportlīdzekļu kategorijas, tostarp motociklus, un tiek palielināts apskašu biežums vecākiem transportlīdzekļiem līdzīgi kā tiem, kas sasnieguši lielu nobraukumu. 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 stratēģijā⁶, kā arī integrētajā enerģētikas un klimata pārmaiņu politikā⁷ (tā sauktajā „20-20-20” stratēģijā), un sniegs ieguldījumu Direktīvā 2008/50/EK⁸ noteikto mērķu sasniegšanā attiecībā uz gaisa kvalitāti.

Visbeidzot, priekšlikums atbilst ieteikumiem par vienotā tirgus iedzīvināšanu, kā izklāstīts Mario Monti sagatavotajā 2010. gada maija ziņojumā⁹, attiecībā uz administratīvo šķēršļu samazināšanu lietotu automašīnu pārrobežu aprītei.

2. APSPIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMA REZULTĀTI

- Apspriešanās ar ieinteresētajām personām

Apspriešanās metodes

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 COM(2010) 186 galīgā redakcija.

⁷ COM(2008) 30 galīgā redakcija.

⁸ 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.).

⁹ http://ec.europa.eu/bepa/pdf/monti_report_final_10_05_2010_en.pdf.

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 īstenošanu Eiropas Savienībā, lai identificētu iespējamās pasākumus un izstrādātu izmaksu un ieguvumu analīzes rīku tehnisko apskaužu 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 aplūkoto 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, autoservisa 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 periods¹⁰;
- *AUTOFORE* (2007);
- Lielbritānijas transporta departamenta ziņojums „MOT Scheme Evidence-base” (Apvienotā Karaliste, 2008);

¹⁰ COM(2010) 754 galīgā redakcija.

- 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, ar ko tiek salīdzināta citu politikas risinājumu ietekme. Saskaņā ar šo risinājumu ES tiesiskais satvars nemainītos. Cita starpā netiktu pielāgots arī Direktīvas 2009/40/EK tehniskais pielikums, kurā pirms neilga laika ir izdarīti grozījumi ar Direktīvu 2010/48/ES¹¹, izmantojot komitejas procedūru. Attiecīgi nemainītos arī tehnisko apskašu biežums un transportlīdzekļu loks, kuriem tās veic; netiktu pieņemti papildu pasākumi attiecībā uz informācijas apmaiņu. Pašreizējā situācija nemainītos: joprojām nebūtu satvara, kas regulē datu apmaiņu.
- (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 varētu 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 apskašu un neparedzamu pārbažu uz ceļiem jomā, un ir jādefinē obligātās normas. Tas ir īpaši svarīgi, lai novērstu situāciju, kurā sistēmas nepilnības mazinātu tehnisko apskašu sistēmas efektivitāti kopumā.
 - Virzoties uz īpašo mērķi, lai tehniskajās apskatēs nepieciešamie dati, kā arī dati par šīm apskatēm, būtu pieejami, otrajā vispārējā regulējuma šķautnē vēlākā

¹¹ OV L 173, 8.7.2010., 47. lpp.

posmā, iespējams, tiktu izveidota ES mēroga saskaņota datu apmaiņas sistēma, kas savienotu esošās datubāzes un nodrošinātu turpmāko:

visām periodiskās tehniskās apskates stacijām — piekļuvi datiem par atbilstības sertifikātu un elektroniskajām drošības sistēmām (tādām kā *ABS*¹², *ESC*¹³, gaisa spilveni u. c.); apskašu rezultātu apmaiņu starp dalībvalstīm, paredzot, ka sistēmai var piekļūt vissvarīgākās tiesībsargājošās iestādes;

to, ka tehniskās apskates stacijas apskašu rezultātus un jo īpaši odometra rādījumus dara zināmus valsts un Eiropas iestādēm gan izpildes nodrošināšanas, gan statistiskos nolūkos.

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

Tehniskās apskates stacijas varēs piekļūt apskates veikšanai nepieciešamajai tehniskajai informācijai, kas cita starpā nepieciešama tādu ar drošību saistītu elektronisko komponentu pārbaudei kā *ABS* un *ESC*. Transportlīdzekļu ražotājiem būs jānodrošina pieeja šādai informācijai līdzīgi kā tas tagad jau ir saistībā ar informāciju par transportlīdzekļu remontu un tehnisko apkopi.

To transportlīdzekļu loks, kam jāveic apskates, tiks paplašināts, tajā iekļaujot motorizētus divriteņu vai trīsriteņu transportlīdzekļus, vieglās piekabes, kuru masa nepārsniedz 3,5 tonnas, un traktorus, kuru projektētais ātrums nepārsniedz 40 km/h. Pienācīgu vērību piegriežot transportlīdzekļu vecuma un ikgadējā nobraukuma aspektam, palielināsies vecāku transportlīdzekļu apskašu biežums, bet transportlīdzekļus ar lielu nobraukumu pārbaudīs ik gadus, kā tas ir, piemēram, taksometru un neatliekamās medicīniskās palīdzības transportlīdzekļu gadījumā. Tiks noteikts četru mēnešu termiņš, kuru laikā tehniskā apskate ir jāveic, kas gan privātpersonām, gan transporta uzņēmējiem atvēlēs pietiekamu elastību.

Arī pārbaužu veikšanā izmantotajam aprīkojumam būs jāatbilst konkrētam prasību minimumam, tādējādi ļaujot efektīvi piemērot aprakstītās pārbaužu metodes. Konstatētos trūkumus izvērtē, ievērojot saskaņotus noteikumus, kas saistīti ar šo trūkumu radīto risku ceļu satiksmes drošībai.

Inspektoriem, kuri veic tehniskās apskates, jāatbilst konkrētām prasībām attiecībā uz zināšanu un iemaņu līmeni un jābūt pienācīgi apmācītiem. Inspektoriem jābūt brīviem no jebkāda interešu konflikta, jo īpaši attiecībā uz ekonomiska, personiska rakstura saikni vai radniecību

¹² Pretbloķēšanas iekārta (*Anti-lock Braking System*).

¹³ Elektroniskā stabilitātes kontrole (*Electronic Stability Control*).

ar transportlīdzekļa reģistrācijas turētāju. Tehniskās apskates darbības, ko veic apstiprinātas privātas struktūras, tiks pārraudzītas.

Tehnisko apskašu rezultātus, tostarp informāciju par transportlīdzekļa nobraukumu, apkopos nacionālajos reģistros, kas, savukārt, atvieglinās krāpšanās ar nobraukuma rādījumiem atklāšanu. Šādu krāpšanos ar ometra rādījumiem būtu arī sistemātiskākā veidā jāuzskata par nodarījumu, par kuru var tikt piemērotas sankcijas.

Vairākās dalībvalstīs tehnisko apskašu veikšana ir uzticēta lielam skaitam privātu, apstiprinātu tehnisko apskašu staciju. Lai nodrošinātu efektīvu informācijas apmaiņu starp dalībvalstīm, ir jāizraugās nacionālie kontaktpunkti un ir jāprecizē vairākas vienotas procedūras, tādas kā minimālais termiņš, kā arī paziņojamās informācijas raksturs.

Komisija tiks pilnvarota izdarīt grozījumus regulā, lai attiecīgā gadījumā ņemtu vērā norises ES tipa apstiprinājuma tiesību aktu jomā attiecībā uz transportlīdzekļu kategorijām, kā arī lai atjauninātu pielikumus atbilstīgi tehnikas attīstībai, izmantojot deleģētus aktus; tā varēs, piemēram, ieviest alternatīvas tehnisko apskašu procedūras, kuru pamatā ir modernas 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 attiecībā uz tehniskajām apskatēm 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

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 tehnisko apskašu kvalitāti un efektivitāti, kā arī izveidojot pienācīgu tīklu raitai informācijas aprītei. Proti, priekšlikumā cita starpā ir paredzēts noteikts standartu minimums attiecībā uz inspektoru zināšanām un sagatavotību, jo īpaši ņemot vērā to, ka mūsdienās transportlīdzekļi ir ārkārtīgi sofisticēti sarežģītu tehnoloģiju produkti. Tas attiecas arī uz prasību minimumu tehniskajās apskatēs izmantotajām diagnostikas iekārtām. Visi šie pasākumi ir priekšnosacījumi, kas vajadzīgi, lai uzlabotu tehnisko apskašu kvalitāti.

- Juridiskā instrumenta izvēle

Ierosinātais juridiskais instruments: regula.

Regula 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 mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju periodiskajām tehniskajām apskatēm
un par Direktīvas 2009/40/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 atzinumu¹⁴,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu¹⁵,

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”¹⁶ 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”¹⁷ 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 drošības uzlabošanai, stratēģiju cietušo skaita samazināšanai, kā arī

¹⁴ OV C , , ... lpp.

¹⁵ OV C , , ... lpp.

¹⁶ COM(2011) 144 galīgā redakcija.

¹⁷ COM(2010) 389 galīgā redakcija.

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 gādātu par to, 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 periodisko tehnisko apskašu režīmu ir svarīgi garantēt, ka arī pēc nonākšanas tirgū transportlīdzekļi turpina atbilst drošības standartiem visu to ekspluatācijas laiku. Šo režīmu vajadzētu piemērot transportlīdzekļu kategorijām atbilstīgi tam, kā definēts Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 18. marta Direktīvā 2002/24/EK, kas attiecas uz divriteņu vai trīsriteņu mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 92/61/EEK¹⁸, 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 apstiprināšanai¹⁹, un Eiropas Parlamenta un Padomes 2003. gada 26. maija Direktīvā 2003/37/EK, kas attiecas uz tipa apstiprinājumu lauksaimniecības vai mežsaimniecības traktoriem, to piekabēm un maināmām velkamām mašīnām kopā ar to sistēmām, detaļām un atsevišķām tehniskām vienībām un ar ko atceļ Direktīvu 74/150/EEK²⁰.
- (5) Pastāv skaidra sakarība starp ceļu satiksmes drošības līmeni un transportlīdzekļu tehnisko trūkumu skaitu. Ir ziņots, ka 2009. gadā uz Eiropas ceļiem bojā gājuši 35 000 cilvēku. Ja pieņem, ka tehniskie trūkumi ir cēlonis tādām pašām bojāgājušo skaitam, cik negadījumu ir noticis šādu trūkumu dēļ, no tā izriet, ka ik gadus Savienībā vairāk nekā 2000 cilvēku, iespējams, ir gājuši bojā transportlīdzekļu tehnisko trūkumu dēļ. Pamatojoties uz rīcībā esošajiem pētījumiem, ir secināts, ka no 900–1100 nāves gadījumiem būtu bijis iespējams izvairīties, ja vien tehnisko apskašu sistēmā būtu ieviesti pienācīgi uzlabojumi.
- (6) Lielu daļu autotransporta emisiju, jo īpaši CO₂ emisiju, ir radījis neliels skaits transportlīdzekļu, kuriem pareizi nedarbojas emisiju kontroles sistēmas. Atbilstīgi aplēsēm 5 % transportlīdzekļu parka ir iemesls 25 % visu piesārņojošo vielu emisiju. Tādējādi, nosakot šādu regulējumu attiecībā uz periodiskajām tehniskajām apskatēm, tiktu ieguldīts vides uzlabošanā, samazinot transportlīdzekļu emisiju vidējos rādītājus.
- (7) Padziļinātas izmeklēšanas rezultāti liecina, ka 8 % no negadījumiem, kuros iesaistīti motocikli, ir notikuši tehnisku defektu dēļ vai ir bijuši ar tiem saistīti. Motociklisti ir tā ceļu satiksmes dalībnieku grupa, ar kuru saistās visaugstākais drošības risks,

¹⁸ OV L 124, 9.5.2002., 1. lpp.

¹⁹ OV L 263, 9. 10. 2007., 1. lpp.

²⁰ OV L 171, 9. 7. 2003., 1. lpp.

turklāt vispārējā tendence liecina, ka bojāgājušo skaits arvien pieaug. Ceļu satiksmes negadījumu statistikā augstākais rādītājs ir mopēdu vadītāji — proti, vairāk nekā 1400 bojāgājušo 2008. gadā. Attiecīgi, to transportlīdzekļu loks, kuriem jāpiemēro šīs apskates, tiks paplašināts, tajā iekļaujot visaugstākā riska grupas ceļu satiksmes dalībniekus — motorizētus divriteņu vai trīsriteņu transportlīdzekļus.

- (8) Vietējās transporta darbībās kravas automobiļu vietā arvien biežāk izmanto lauksaimniecības transportlīdzekļus, kuru maksimālais projektētais ātrums pārsniedz 40 km/h. Ņemot vērā, ka potenciālais risks, kas saistās ar šiem transportlīdzekļiem, ir identisks kravas automobiļu radītajam riskam, tiem būtu jāpiemēro tāda paša veida tehniskās apskates kā kravas automobiļiem.
- (9) Tiek uzskatīts, ka vēsturiskie spēkrati saglabā tā laikmeta mantojumu, kurā tie tika būvēti, bet uz koplietošanas ceļiem tos izmanto reti. Tāpēc noteikumiem par šādu transportlīdzekļu periodiskajām tehniskajām apskatēm un to termiņu būtu jāpaliek dalībvalstu ziņā. Dalībvalstu kompetencē vajadzētu būt arī regulējumam citu tipu specializētu transportlīdzekļu tehniskajām apskatēm.
- (10) Tehniskās apskates ir suverēna darbība, kas būtu jāveic dalībvalstīm vai dalībvalstu uzraudzībā esošām struktūrām, kurām tā uzticēta. Dalībvalstīm būtu jā saglabā atbildība par tehniskajām apskatēm visos gadījumos, pat ja nacionālā sistēma atļauj šajā nolūkā pilnvarot privātas struktūras, tostarp tādas, kas iesaistītas remontdarbu veikšanā.
- (11) Lai pārbaudītu transportlīdzekļus un jo īpaši to elektronisko drošības aprīkojumu, ir ļoti svarīgi, lai būtu pieejamas katra atsevišķa transportlīdzekļa tehniskās specifikācijas. Tālab transportlīdzekļu ražotājiem būtu ne vien jāsniedz pilnīgs datu kopums, kas atspoguļots atbilstības sertifikātā, bet vajadzētu arī darīt pieejamus tos datus, kas nepieciešami, lai pārbaudītu, kā darbojas ar drošību un vides prasību ievērošanu saistītie komponenti. Līdzīgā veidā šajā nolūkā būtu jāpiemēro noteikumi attiecībā uz piekļuvi informācijai par remontu un tehnisko apkopi, lai tehniskās apskates stacijām, kurās tiek veiktas pārbaudes, būtu pieejami šie informācijas elementi, kas nepieciešami apskates veikšanai. Šie noteikumi ir īpaši svarīgi elektroniski kontrolēto sistēmu jomā, un tiem būtu jāattiecas uz visiem ražotāja uzstādītajiem elementiem.
- (12) Lai nodrošinātu, ka visā Savienībā veiktajām apskatēm ir augsta kvalitāte, Savienības līmenī būtu jāprecizē apskašu laikā izmantojamais aprīkojums un tas, kā šis aprīkojums jāuztur un kā tas jākalibrē.
- (13) Inspektoriem, kas veic tehniskās apskates, būtu jādarbojas neatkarīgi un izvairoties no jebkāda iespējama interešu konflikta. Attiecīgi, tehniskās apskates rezultāti nedrīkstētu būt saistīti ar algu vai jebkāda cita veida ekonomisku vai personisku labumu.
- (14) Apskašu rezultātus nedrīkstētu grozīt ekonomisku apsvērumu labad. Tikai tādā gadījumā, ja izrādās, ka inspektora veiktā tehniskā apskate ir acīmredzami aplama, uzraugošajai iestādei vajadzētu būt spējīgai grozīt tehniskās apskates rezultātus.
- (15) Lai tehniskās apskates standarti būtu augsti, ir nepieciešams, lai personālam, kas šīs apskates veic, būtu augsts iemaņu un prasmju līmenis. Būtu jāievieš mācību sistēma, kurā tiktu ietverta sākotnējā apmācība un periodiskas kvalifikācijas celšanas

mācības. Būtu jānosaka pārejas periods, lai personāls, kas iesaistīts tehnisko apskašu veikšanā, varētu raiti pāriet uz periodisko mācību shēmu.

- (16) Lai ilgtermiņā uzturētu augstu tehnisko apskašu kvalitāti, dalībvalstīm būtu jāizveido kvalitātes nodrošināšanas sistēma, kas attiecas uz visiem iespējamajiem procesiem saistībā ar atļauju tehnisko apskašu veikšanai: atļaujas izsniegšanu, uzraudzību un anulēšanu, apturēšanu vai atcelšanu.
- (17) Apskašu biežums būtu jāpielāgo atbilstīgi transportlīdzekļa tipam un tā nobraukumam. Pastāv liela varbūtība, ka transportlīdzeklim, sasniedzot konkrētu vecumu un — ja to izmanto intensīvi — zināmu nobraukumu, būs tehniski trūkumi. Tāpēc ir pamats palielināt apskašu biežumu vecākiem transportlīdzekļiem un transportlīdzekļiem ar lielu nobraukumu.
- (18) Lai transportlīdzekļu īpašniekiem un ekspluatantiem atvēlētu zināmu elastību, dalībvalstīm ir jābūt iespējai definēt vairāku nedēļu periodu, kura laikā periodiskā tehniskā apskate ir jāveic.
- (19) Tehniskajām apskatēm būtu jāattiecas uz visām pozīcijām, kas saistītas ar pārbaudāmā transportlīdzekļa projektu, konstrukciju un aprīkojumu. Ņemot vērā transportlīdzekļu tehnoloģiju attīstības pašreizējo pakāpi, šie elementi ir jāiekļauj pārbaudāmo pozīciju sarakstā. Lai panāktu tehnisko apskašu saskaņotību, katram no pārbaudāmajiem elementiem būtu jāparedz attiecīgas pārbaudes metodes.
- (20) Lai atvieglinātu saskaņošanu un nodrošinātu standartu konsekvenci, attiecībā uz visiem pārbaudes elementiem būtu jānodrošina neizsmeļošs saraksts, kurā uzskaitīti galvenie atteicu cēloņi. Lai pārbaudāmā transportlīdzekļa stāvoklis tiktu novērtēts konsekventi, konstatētie trūkumi būtu jānovērtē attiecībā pret vienotu standartu.
- (21) Personai, kas ir tā attiecīgā transporta reģistrācijas turētājs, kam tiek veikta tehniskā apskate, kuras laikā ir konstatēti trūkumi (jo īpaši tādi, kas rada risku ceļu satiksmes drošībai), konstatētie trūkumi bez kavēšanās būtu jānovērš. Bīstamu trūkumu gadījumā transportlīdzekļu reģistrācija būtu jāanulē, līdz konstatētie trūkumi ir pilnībā novērsti.
- (22) Tehniskās apskates sertifikāts būtu jāizdod pēc katras apskates, un tajā cita starpā būtu jāiekļauj informācija par transportlīdzekļa identifikāciju un par apskates rezultātiem. Lai pēc tehniskās apskates nodrošinātu pienācīgus izpildes nodrošināšanas pasākumus, dalībvalstīm minēto informāciju vajadzētu apkopot un saglabāt datubāzē.
- (23) Uzskata, ka krāpšanās ar nobraukuma rādījumiem ietekmē aptuveni 5–12 % lietoto automašīnu tirdzniecības, kas ik gadus sabiedrībai rada ļoti lielas izmaksas vairāku miljardu euro apmērā un kā rezultātā tiek nepareizi novērtēts transportlīdzekļu tehniskais stāvoklis. Cīnoties pret krāpšanos ar nobraukuma rādījumiem, jebkādas odometra izmaiņas vai manipulācijas ar to būtu vienkāršāk konstatēt, ja kilometrāža tiktu reģistrēta tehniskās apskates pasēs un ja šīs pases būtu obligāti jāuzrāda nākošajā apskatē. Šādu krāpšanos ar odometra rādījumiem būtu arī sistemātiskākā veidā jāuzskata par nodarījumu, par kuru var tikt piemērotas sankcijas.
- (24) Vairākās dalībvalstīs tehnisko apskašu veikšana ir uzticēta lielam skaitam privātu, apstiprinātu tehnisko apskašu staciju. Lai nodrošinātu efektīvu informācijas apmaiņu

starp dalībvalstīm, būtu jāizraugās nacionālie kontaktpunkti un būtu jāprecizē vairākas vienotas procedūras attiecībā uz minimālo termiņu, kā arī paziņojamās informācijas raksturu.

- (25) Tehniskās apskates iekļaujas plašākā regulatīvā satvarā, ar ko pārvalda transportlīdzekļus visā ekspluatācijas laikā, sākot no to apstiprināšanas, reģistrācijas un apskates fāzēs līdz pat to nodošanai metāllūžņos. Gan nacionālo, gan ražotāju uzturēto elektronisko datubāzu izveidei, kā arī to savstarpējai savienošanai, principā, būtu jāsekmē visas transportlīdzekļu pārvaldības ķēdes efektivitāte un jāpalīdz samazināt izmaksas un administratīvais slogs. Šajā perspektīvā Komisijai vajadzētu veikt gan priekšizpēti, gan attiecīgu izmaksu un ieguvumu analīzi saistībā ar Eiropas mēroga elektroniskās platformas izveidi informācijas par transportlīdzekļiem apkopošanai.
- (26) Lai šo regulu papildinātu ar sīkākam tehniskām detaļām, saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu tiesību aktu pieņemšanas pilnvaras ir jādeleģē Komisijai, lai attiecīgā gadījumā ņemtu vērā norises Savienībā attiecībā uz 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 vienlaicīga, savlaicīga un atbilstīga attiecīgo dokumentu nosūtīšana Eiropas Parlamentam un Padomei.
- (27) Lai nodrošinātu vienādus šīs regulas īstenošanas nosacījumus, īstenošanas pilnvaras būtu jāpiešķir Komisijai. Šīs īstenošanas pilnvaras būtu jāīsteno 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 izmantošanu²¹.
- (28) Iekārtām un aprīkojumam, ko izmanto, veicot apskates tehniskās apskates stacijās, būtu jāatbilst prasībām, kas noteiktas tehnisko apskašu veikšanai. Tā kā ar to saistās nozīmīgi ieguldījumi un pielāgojumi, kuru īstenošanai ir nepieciešams laiks, būtu jāparedz pieci gadi, kuru laikā ir jānodrošina atbilstība šīm izvirzītajām prasībām. Līdzīgs piecu gadu termiņš būtu jāpiešķir uzraudzības iestādēm, kura laikā tām jānodrošina atbilstība visiem kritērijiem un prasībām attiecībā uz atļauju piešķiršanu tehnisko apskašu stacijām un to uzraudzību.
- (29) Ņemot vērā, ka šīs regulas mērķi, proti, noteikt kopējo prasību un saskaņoto noteikumu minimumu attiecībā uz transportlīdzekļu tehniskajām apskatēm Savienībā, atsevišķas dalībvalstis nevar pietiekami labi sasniegt, un to, ka šo mērķi var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar subsidiaritātes principu, kā noteikts Līguma 5. pantā. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šī regula paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi šā mērķa sasniegšanai.
- (30) Šajā regulā ir respektētas pamattiesības un ievēroti principi, kas jo īpaši atzīti Eiropas Savienības Pamattiesību hartā, kā minēts Līguma par Eiropas Savienību 6. pantā.

²¹ OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.

- (31) Ar šo regulu tiek atjauninātas tehniskās prasības, kas noteiktas Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 6. maija Direktīvā 2009/40/EK par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju tehniskajām apskatēm²², un paplašināta minētās direktīvas darbības joma, lai tā aptvertu tehniskās apskates staciju un to darbības uzraudzības struktūru izveidi, kā arī to inspektoru iecelšanu, kuriem uztic tehnisko apskašu veikšanu. Tālab minēto direktīvu būtu jāatceļ. Turklāt šajā regulā ir iestrādāti noteikumi, kas paredzēti Komisijas 2010. gada 5. jūlija Ieteikumā 2010/378/ES par defektu novērtējumu tehniskajā apskatē saskaņā ar Direktīvu 2009/40/EK²³, nolūkā sekmīgāk regulēt tehnisko apskašu metodes,

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

I NODAĻA

PRIEKŠMETS, DEFINĪCIJAS UN DARBĪBAS JOMA

1. pants

Priekšmets

Ar šo regulu izveido regulējumu transportlīdzekļu periodiskajām tehniskajām apskatēm.

2. pants

Darbības joma

1. Šī regula attiecas uz transportlīdzekļiem, kuru projektētais ātrums pārsniedz 25 km/h un kas atbilst turpmākajām kategorijām, kā minēts Direktīvā 2002/24/EK, Direktīvā 2007/46/EK un Direktīvā 2003/37/EK:
 - M1 kategorija — mehāniskie transportlīdzekļi, kuriem ir vismaz četri riteņi, kurus izmanto pasažieru pārvadājumiem un kuros bez vadītāja sēdvietas ir ne vairāk kā astoņas pasažieru sēdvietas;
 - 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;
 - O1 un O2 kategorija — piekabes un puspiekabes ar maksimāli pieļaujamo masu, kas nepārsniedz 3500 kg;

²² OV L 141, 6.6.2009., 12. lpp.

²³ OV L 173, 8.7.2010., 74. lpp.

- O3 un O4 kategorija — piekabes un puspiekabes ar maksimāli pieļaujamo masu, kas pārsniedz 3500 kg;
- L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e un L7e kategorija — divriteņu vai trīsriteņu transportlīdzekļi;
- T5 kategorija — riteņtraktori, kuru maksimālais projektētais ātrums pārsniedz 40 km/h.

2. Šo regulu nepiemēro:

- vēsturiskajiem spēkratiem,
- bruņoto spēku, ugunsdzēsības dienestu, civilās palīdzības, avārijas vai glābšanas dienestu transportlīdzekļiem;
- transportlīdzekļiem, ko izmanto lauksaimniecības, dārzkopības, mežsaimniecības, lopkopības vai zivsaimniecības uzņēmumos un kuru maksimālais projektētais ātrums nepārsniedz 40 km/h;
- specializētiem transportlīdzekļiem, ar kuriem pārvadā cirkus un atrakciju iekārtas un kuru maksimālais projektētais ātrums nepārsniedz 40 km/h, un kurus ekspluatē tikai dalībvalsts teritorijā.

3. Dalībvalstis var ieviest nacionālās prasības attiecībā uz tehniskajām apskatēm transportlīdzekļiem, kas uzskaitīti 2. punktā un kas reģistrēti to teritorijā.

3. pants **Definīcijas**

Šajā regulā lieto šādas definīcijas:

- (1) „transportlīdzeklis” ir jebkurš mehānisks transportlīdzeklis, kas nepārvietojas pa sliedēm, vai tā piekabe;
- (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) „divriteņu vai trīsriteņu transportlīdzeklis” ir jebkurš motorizēts transportlīdzeklis uz diviem riteņiem, ar blakusvāģi vai bez tā, kā arī tricikli un kvadricikli;
- (6) „dalībvalstī reģistrēts transportlīdzeklis” ir transportlīdzeklis, kurš ir reģistrēts vai nodots ekspluatācijā kādā dalībvalstī;

- (7) „vēsturisks spēkrats” ir jebkurš transportlīdzeklis, kas atbilst visiem turpmākajiem kritērijiem:
- tas ražots vismaz pirms 30 gadiem;
 - tā apkopi nodrošina, izmantojot rezerves daļas, kas atbilst transportlīdzekļa vēsturiskajiem komponentiem;
 - nav veiktas nekādas izmaiņas tādu galveno komponentu tehniskajos parametros kā motors, bremzes, stūres iekārta vai atsperojums; un
 - tā vizuālais izskats nav mainīts;
- (8) „reģistrācijas apliecības turētājs” ir persona, uz kuras vārda transportlīdzeklis ir reģistrēts;
- (9) „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, kā arī aprīkojuma modernizēšanas dienā;
- (10) „apstiprinājums” ir jebkurš Direktīvā 2007/46/EK minēto kategoriju apstiprinājums;
- (11) „trūkumi” ir tehniski defekti un citas tehniskajā apskatē konstatētas neatbilstības;
- (12) „tehniskās apskates pase” ir kompetentās iestādes vai tehniskās apskates stacijas izdots sertifikāts, kurā ietverti apskates rezultāti un vispārējais transportlīdzekļa novērtējums;
- (13) „inspektors” ir persona, kuru dalībvalsts ir pilnvarojusi tehnisko apskašu veikšanai tehniskās apskates stacijā vai kompetentās iestādes vārdā;
- (14) „kompetentā iestāde” ir iestāde vai publiska struktūra, kas atbild par nacionālās tehnisko apskašu sistēmas pārvaldību, tostarp — attiecīgā gadījumā — par tehnisko apskašu veikšanu;
- (15) „apskates stacija” ir publiskas vai privātas struktūras vai iestādes, tostarp tās struktūras vai iestādes, kas veic transportlīdzekļu remontdarbus un ko dalībvalsts pilnvarojusi tehnisko apskašu veikšanai;
- (16) „uzraudzības struktūra” ir dalībvalsts izveidota struktūra, kas atbild par atļauju izsniegšanu tehniskās apskates stacijām un to uzraudzību.

II NODAĻA

VISPĀRĒJIE PIENĀKUMI

4. pants **Atbildība**

1. Mehāniskajiem transportlīdzekļiem un to piekabēm dalībvalstī, kurā tie reģistrēti, periodiski veic tehniskās apskates saskaņā ar šo regulu.
2. Tehniskās apskates veic vienīgi dalībvalsts kompetentā iestāde vai dalībvalstu apstiprinātas tehniskās apskates stacijas.
3. Transportlīdzekļu ražotāji tehniskās apskates stacijām vai attiecīgā gadījumā kompetentajai iestādei nodrošina piekļuvi tehniskajai informācijai, kas nepieciešama tehniskās apskates veikšanai, kā izklāstīts I pielikumā. Komisija pieņem sīki izstrādātus noteikumus par procedūrām, kā piekļūt I pielikumā izklāstītajai tehniskajai informācijai, saskaņā ar 16. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.
4. Reģistrācijas apliecības turētājs ir atbildīgs par to, lai transportlīdzeklis vienmēr būtu drošs un braukšanas kārtībā.

III NODAĻA

PRASĪBAS TEHNISKAJĀM APSKATĒM

5. pants **Apskašu veikšanas datums un biežums**

1. Transportlīdzekļiem veic tehniskās apskates katrā gadadienā pēc tās dienas, kad veikta to sākotnējā reģistrācija, ievērojot vismaz šādus intervālus:
 - L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e un L7e kategorijas transportlīdzekļiem — četrus gadus pēc transportlīdzekļa sākotnējās reģistrācijas datuma, tad pēc diviem gadiem, pēc tam — ik gadus;
 - M1, N1 un O2 kategorijas transportlīdzekļiem — četrus gadus pēc transportlīdzekļa sākotnējās reģistrācijas datuma, tad pēc diviem gadiem, pēc tam — ik gadus;
 - M1 kategorijas transportlīdzekļiem, kuri reģistrēti kā taksometri vai neatliekamās medicīniskās palīdzības transportlīdzekļi, M2, M3, N2, N3, T5, O3 un O4 kategorijas transportlīdzekļiem — gadu pēc transportlīdzekļa sākotnējās reģistrācijas datuma, pēc tam — ik gadus.
2. Ja M1 vai N1 kategorijas transportlīdzeklis pēc tā sākotnējās reģistrācijas līdz pirmajai tehniskajai apskatei ir sasniedzis 160 000 km nobraukumu, pēc šīs pirmās apskates tehnisko apskati tam veic ik gadus.

3. Reģistrācijas apliecības turētājs var lūgt tehniskās apskates stacijai vai attiecīgā gadījumā kompetentajai iestādei veikt tehnisko apskati periodā, kas ilgst no iepriekšējā mēneša sākuma pirms 1. punktā minētās gadadienas līdz otrā mēneša beigām pēc minētās dienas, un tas neietekmē nākošās tehniskās apskates veikšanas datumu.
4. Neatkarīgi no datuma, kad notikusi transportlīdzekļa pēdējā tehniskā apskate, kompetentā iestāde var pieprasīt transportlīdzeklim iziet tehnisko apskati vai papildu apskati pirms 1. un 2. punktā minētās dienas šādos gadījumos:
 - pēc negadījuma, kas radījis būtiskus bojājumus galvenajiem transportlīdzekļa komponentiem, kas saistīti ar drošību, tādiem kā riteņi, atsperojums, deformācijas zonas, stūres un bremžu sistēmas;
 - ja transportlīdzekļa drošības un vides sistēmas un komponenti ir mainīti vai pārveidoti;
 - gadījumā, ja ir mainījies transportlīdzekļa reģistrācijas apliecības turētājs.

6. pants

Apskašu saturs un metodes

1. Tehniskās apskates attiecas uz jomām, kas minētas II pielikuma 2. punktā.
2. Katrā no jomām, kas minētas 1. punktā, dalībvalsts kompetentās iestādes vai tehniskās apskates stacijas veic tehnisko apskati, pārbaudot vismaz tos elementus, kas izklāstīti II pielikuma 3. punktā, un izmantojot šo elementu pārbaudei norādītās metodes.

7. pants

Trūkumu novērtēšana

1. Par katru pārbaudāmo pozīciju III pielikumā ir sniegts iespējamo trūkumu minimālais saraksts un šo trūkumu smaguma pakāpe.
2. Inspektors, veicdams tehnisko apskati, katram konstatētajam trūcumam 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.

8. pants

Tehniskās apskates pase

1. Tehniskās apskates stacija vai attiecīgā gadījumā kompetentā iestāde, kas veikusi transportlīdzekļa tehnisko apskati, izdod šim transportlīdzeklim tehniskās apskates pasi, kurā ietverti vismaz IV pielikumā uzskaitītie elementi.
2. Tehniskās apskates stacija vai attiecīgā gadījumā kompetentā iestāde personai, kas uzrāda transportlīdzekli apskatei, izsniedz tehniskās apskates pasi vai, ja ir runa par elektroniski noformētu tehniskās apskates pasi, — šādas pases pienācīgi apstiprinātu izdruku.
3. No šīs regulas spēkā stāšanās dienas, bet ne vēlāk kā pēc 3 gadiem pēc tās spēkā stāšanās, tehniskās apskates stacija elektroniskā veidā paziņo dalībvalsts kompetentajai iestādei šīs stacijas izsniegtajās pasēs ietverto informāciju. Šo informāciju paziņo saprātīgā termiņā pēc tehniskās apskates pases izdošanas. Līdz šim datumam tehniskās apskates stacijas iepriekš minēto informāciju kompetentajai iestādei var nosūtīt jebkurā citā veidā. Kompetentā iestāde šo informāciju glabā 36 mēnešus no tās saņemšanas dienas.
4. Odometra rādījumu kontroles nolūkā, kā arī gadījumā, ja pēc iepriekšējās tehniskās apskates attiecīgā informācija elektroniski nav paziņota, inspektors pieprasa, lai persona, kas uzrāda transportlīdzekli apskatei, uzrāda pēc iepriekšējās tehniskās apskates izdoto pasi.
5. Tehniskās apskates rezultātus dara zināmus iestādei, kas atbildīga par attiecīgā transportlīdzekļa reģistrāciju. Reģistrācijas iestādei paziņo tehniskās apskates pasē ietverto informāciju.

9. pants

Trūkumu novērtēšana

1. Ja konstatēti vienīgi sīki trūkumi, reģistrācijas apliecības turētājs nodrošina, lai šādi trūkumi bez kavēšanās tiktu novērsti. Iespējams, ka transportlīdzeklim atkārtota apskate nav jāveic.
2. Ja konstatēti būtiski trūkumi, kompetentā iestāde lemj par nosacījumiem, kādos transportlīdzekli var izmantot pirms citas tehniskās apskates iziešanas. Šai citai tehniskajai apskatei jānotiek sešu nedēļu laikā pēc sākotnējās apskates.
3. Ja konstatēti bīstami trūkumi, tiek aizliegts transportlīdzekli izmantot satiksmē uz koplietošanas ceļiem, un tā reģistrāciju atsavina saskaņā ar 3.a pantu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā XXX, ar ko groza Padomes Direktīvu 1999/37/EK

par transportlīdzekļu reģistrācijas dokumentiem²⁴, līdz trūkumi ir novērsti un ir izdota jauna tehniskās apskates pase, kas apliecina, ka transportlīdzeklis ir braukšanas kārtībā.

10. pants

Apliecinājums par apskati

Tehniskās apskates stacija vai attiecīgā gadījumā dalībvalsts kompetentā iestāde, kas veikusi tehnisko apskati tās teritorijā reģistrētam transportlīdzeklim, izdod apliecinājumu visiem transportlīdzekļiem, kas sekmīgi izgājuši apskati. Šajā apliecinājumā norāda nākošās tehniskās apskates datumu.

Katra dalībvalsts atzīst saskaņā ar 1. punktu izdoto apstiprinājumu.

IV NODAĻA

ADMINISTRATĪVIE NOTEIKUMI

11. pants

Diagnostikas iekārtas un aprīkojums

1. Diagnostikas iekārtas un aprīkojums, ko izmanto tehnisko apskašu veikšanā, atbilst tehnisko prasību minimumam, kas noteikts V pielikumā.
2. Tehniskās apskates stacijas vai attiecīgā gadījumā kompetentā iestāde uztur diagnostikas iekārtas un aprīkojumu saskaņā ar ražotāja sniegtajām specifikācijām.
3. Visu aprīkojumu, ko izmanto mērījumu veikšanā, periodiski kalibrē saskaņā ar ražotāja sniegtajām specifikācijām.

12. pants

Inspektori

1. Tehniskās apskates veic inspektori, kas atbilst VI pielikumā noteiktajam prasību minimumam attiecībā uz kompetenci un apmācību.
2. Dalībvalstis inspektoriem, kuri atbilst prasību minimumam attiecībā uz kompetenci un apmācību, izsniedz sertifikātu. Šajā sertifikātā ietver vismaz to informāciju, kas minēta VI pielikuma 3. punktā.

²⁴ OV L XXX, XX.XX.XXXX., XX. lpp.

3. Inspektoros, ko šīs regulas piemērošanas dienā nodarbina dalībvalstu kompetentās iestādes vai tehniskās apskates stacijas, atbrīvo no VI pielikuma 1. punktā izklāstīto prasību izpildes. Dalībvalstis šiem inspektoriem izsniedz līdzvērtības sertifikātu.
4. Veicot tehnisko apskati, inspektoram jābūt brīvam no jebkāda interešu konflikta, jo īpaši attiecībā uz ekonomiska, personiska rakstura saikni vai radniecību ar tā transportlīdzekļa tehniskās apliecības turētāju, kam attiecīgā tehniskā apskate tiek veikta.
5. Tehniskās apskates stacija personu, kas uzrādījusi transportlīdzekli tehniskajai apskatei, informē par remontdarbiem, kuri jāveic, un nekādā gadījumā neizmaina apskates rezultātus komerciālu apsvērumu dēļ.
6. Inspektora veiktās tehniskās apskates rezultātus var grozīt tikai uzraudzības struktūra gadījumā, ja slēdzieni, kurus pēc šīs tehniskās apskates veikšanas izdarījis attiecīgais inspektors, ir acīmredzami nepareizi.

13. pants

Tehniskās apskates staciju apstiprināšana un uzraudzība

1. Uzraudzības struktūra izpilda vismaz tos uzdevumus, kas paredzēti VII pielikuma 1. punktā, un nodrošina atbilstību tā paša pielikuma 2. un 3. punktā noteiktajām prasībām.

Dalībvalstis publicē noteikumus un procedūras, kas attiecas uz organizāciju, uzdevumiem un prasībām, kuras piemēro uzraudzības struktūru personālam.

Uzraudzības struktūras ir neatkarīgas no tehniskās apskates stacijām un transportlīdzekļu ražotājiem.

2. Tehniskās apskates stacijas, kuras darbojas tiešā kompetentās iestādes pakļautībā, ir atbrīvotas no prasībām attiecībā uz apstiprinājuma saņemšanu un uzraudzību.

V NODAĻA

SADARBĪBA UN INFORMĀCIJAS APMAIŅA

14. pants

Dalībvalstu administratīvā sadarbība

1. Dalībvalstis izraugās nacionālos kontaktpunktus, kas atbild par informācijas apmaiņu ar citām dalībvalstīm un Komisiju saistībā ar šīs regulas piemērošanu.
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 kontaktpunktu sarakstu un nosūta to dalībvalstīm.

15. pants

Elektroniskā transportlīdzekļu informācijas platforma

Komisija gan veic priekšizpēti, gan apzina izmaksas un ieguvumus, kādi saistās ar elektroniskas transportlīdzekļu informācijas platformas izveidi, lai nodrošinātu informācijas apmaiņu ar tehnisko apskašu datiem starp dalībvalstu kompetentajām iestādēm, kuras atbild par transportlīdzekļu tehniskajām apskatēm, reģistrāciju un apstiprināšanu, tehniskās apskates stacijām un transportlīdzekļu ražotājiem.

Komisija, pamatojoties uz šo veikto analīzi, nāk klajā ar dažādiem politikas scenārijiem un tos novērtē, tostarp paredzot iespēju atcelt prasību par apskates apliecinājumu, kas minēts 10. pantā. Divu gadu laikā pēc tam, kad sāk piemērot šo regulu, Komisija ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par veiktās analīzes rezultātiem, attiecīgā gadījumā kopā ar šo ziņojumu iesniedzot tiesību aktu priekšlikumu.

VI NODAĻA

NOTIEKUMI PAR ĪSTENOŠANAS UN DELEĢETAJĀM PILNVARĀM

16. pants

Komiteja tehnisko apskašu jautājumos

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.

17. pants

Deleģētie akti

Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 19. pantu nolūkā:

- attiecīgā gadījumā atjaunināt 2. panta 1. punktu un 5. panta 1. un 2. punktu, lai ņemtu vērā izmaiņas transportlīdzekļu kategorijās, kuras izriet no grozījumiem 3. panta 1. punktā minētajos tiesību aktos;
- atjaunināt pielikumus atbilstīgi tehnikas attīstībai, lai ņemtu vērā grozījumus starptautiskajos vai Savienības tiesību aktos.

18. pants

Deleģēšana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.

2. Šīs regulas 17. pantā minētās pilnvaras deleģē uz nenoteiktu laiku, sākot ar [*dienu, kad spēkā stājas šī regula*].
3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 17. 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 17. 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.

VII NODAĻA

NOBEIGUMA NOTEIKUMI

19. 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. Visas dalībvalstis veic nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu, ka jebkādas manipulācijas ar odometru vai tā izmaiņšana tiek uzskatīta par nodarījumu un par to tiek piemērotas iedarbīgas, proporcionālas, preventīvas un nediskriminējošas sankcijas.
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.

20. pants

Pārejas noteikumi

1. Diagnostikas iekārtas un aprīkojumu, kas minēts 11. pantā, bet kas [*dienā, kad sāk piemērot šo regulu*] neatbilst V pielikumā noteiktajam prasību minimumam, var izmantot tehnisko apskāšu veikšanā ne ilgāk kā piecus gadus pēc minētā datuma.
2. Dalībvalstis piemēro VII pielikumā noteiktās prasības ne vēlāk kā ar piekto gadu pēc dienas, kad sāk piemērot šo regulu.

21. pants
Atcelšana

Direktīvu 2009/40/EK un Komisijas Regulu (ES) Nr. 2010/378 atceļ no [dienas, kad sāk piemērot šo regulu].

22. 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