



EUROPOS KOMISIJA

Briuselis, 2012 07 13
COM(2012) 380 final

2012/0184 (COD)

Tinkamumo važinėti keliais teisės aktų rinkinys

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

**dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų periodinės techninės apžiūros,
kuriuo panaikinama Direktyva 2009/40/EB**

(Tekstas svarbus EEE)

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

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

- Pasiūlymo pagrindas ir tikslai

Pasiūlymo tikslas – nustatyti atnaujintas suderintas motorinių transporto priemonių ir jų priekabų techninės apžiūros taisykles siekiant užtikrinti geresnę eismo saugą ir geriau apsaugoti aplinką.

Pasiūlymu siekiama prisidėti prie 2011–2020 m. kelių eismo saugos politikos kryptyse¹ nustatyto tikslo iki 2020 m. perpus sumažinti eismo įvykiuose žūstančių žmonių skaičių. Jis taip pat padės sumažinti su prasta transporto priemonių priežiūra susijusį išmetamųjų teršalų kiekį.

- Bendrosios aplinkybės

Kad transporto priemonę būtų leista pateikti rinkai, ji turi atitikti taikomus tipo arba individualaus patvirtinimo reikalavimus, kuriais garantuojamas optimalus saugos ir aplinkosaugos standartų lygis. Kiekvienos valstybės narės pareiga – pirmą kartą užregistruoti transporto priemonę, kurios tipas, remiantis transporto priemonės gamintojo išduotu atitikties liudijimu, yra patvirtintas Europoje. Ši registracija yra oficialus leidimas naudoti transporto priemonę viešuosiuose keliuose ir ją užtikrinama, kad būtų laikomasi reikalavimų, kurių taikymo įvairioms transporto priemonėms pradžios terminai yra skirtingi.

Po šio patvirtinimo keliuose važinėjantys automobiliai turi būti reguliariai pateikiami periodinei techninei apžiūrai. Šių apžiūrų tikslas – užtikrinti, kad keliais važinėjančios transporto priemonės išliktų tinkamos važinėti keliais, saugios ir nekeltų pavojaus vairuotojui ir kitiems eismo dalyviams. Todėl tikrinama, ar automobiliai atitinka tam tikrus reikalavimus, pvz., saugos ir aplinkosaugos, taip pat modifikavimo reikalavimus. Kadangi profesionaliai prekėms vežti naudojamos transporto priemonės, kurių pakrautų masė yra didesnė kaip 3,5 tonos, ir profesionaliai daugiau kaip 8 keleiviams vežti naudojamos transporto priemonės naudojamos reguliariai ir intensyviai, daugiausia komerciniais tikslais, joms prireikus papildomai taikomi techniniai patikrinimai keliuose, per kuriuos bet kada ir bet kur Europos Sąjungoje tikrinama, ar jos atitinka aplinkosaugos ir techninius reikalavimus.

Per visą transporto priemonės naudojimo laiką ji gali būti perregistruota pasikeitus nuosavybės teisei arba perduota pastoviai naudoti kitoje valstybėje narėje. Transporto priemonės registracijos procedūros nuostatos turėtų būti pradedamos taikyti panašiai siekiant užtikrinti, kad tiesioginį pavojų eismo saugai keliančios transporto priemonės nebūtų naudojamos keliuose. Techninės apžiūros tikslas – patikrinti su sauga susijusių komponentų funkcionalumą, su aplinkosauga susijusias veikimo charakteristikas ir transporto priemonės atitiktį jos patvirtinimo reikalavimams.

- Pasiūlymo srityje galiojančios nuostatos

¹ COM(2010) 389 galutinis.

I „Tinkamumo važinėti keliais teisės aktų rinkinį“ bus perkelti esami reikalavimai, nustatyti pagal dabar galiojančių su tinkamumo važinėti keliais režimu susijusių teisės aktų sistemą, kuri apima techninę apžiūrą², patikrinimus keliuose³ ir transporto priemonių registracijos taisykles⁴.

Palyginti su dabar galiojančiais techninę apžiūrą reglamentuojančiais teisės aktais, pasiūlyme išplėsta esamo režimo taikymo sritis – į ją įtrauktos naujos transporto priemonių kategorijos, įskaitant motociklus, taip pat senesnių ir didesnės ridos transporto priemonių patikrinimo dažnumas. Be to, pasiūlyme išdėstyti nauji su apžiūros standartu ir kokybe susiję reikalavimai keliose srityse, visų pirma apimančiose apžiūros įrangą, apžiūrą atliekančių darbuotojų įgūdžius ir mokymą, taip pat apžiūros sistemos priežiūrą.

- Derėjimas su kitomis Sąjungos politikos sritimis ir tikslais

Pasiūlymas atitinka ES tikslą, kad eismas keliuose taptų saugesnis, kaip išdėstyta Transporto baltojoje knygoje⁵, ir juo siekiama įgyvendinti konkrečią saugesnių transporto priemonių strategiją, numatytą 2011–2020 m. kelių eismo saugos politikos kryptyse.

Be to, dėl susijusių su aplinka pasiūlymo aspektų, numatytais reikalavimais prisidedama prie transporto priemonių išmetamo CO₂ ir kitų oro teršalų kiekio mažinimo pagal Europos netaršių ir efektyviai energiją vartojančių transporto priemonių strategiją⁶ ir pagal bendrą energetikos ir klimato kaitos politiką⁷, vadinamąją „20-20-20“ strategiją, taip pat prisidėti prie Direktyva 2008/50/EB⁸ nustatytų oro kokybės tikslų siekimo.

Galiausiai, pasiūlymas atitinka naudotų automobilių judėjimo iš vienos valstybės į kitą administracinių kliūčių mažinimo srities rekomendacijas, susijusias su 2010 m. gegužės mėn. M. Monti ataskaitoje⁹ numatytu bendrosios rinkos strategijos atnaujinimu.

2. KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI

- Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis

Konsultavimosi metodai

Rengdama pasiūlymą Komisija konsultavosi su suinteresuotosiomis šalimis keletu būdų.

² 2009 m. gegužės 6 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/40/EB dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų techninės apžiūros (OL L 141, 2009 6 6, p. 12).

³ 2000 m. birželio 6 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2000/30/EB dėl Bendrijoje važinėjančių komercinių transporto priemonių techninio patikrinimo keliuose (OL L 203, 2000 8 10, p. 1), su pakeitimais.

⁴ 1999 m. balandžio 29 d. Tarybos direktyva 1999/37/EB dėl transporto priemonių registracijos dokumentų (OL L 138, 1999 6 1, p. 57).

⁵ COM(2011) 144 galutinis.

⁶ COM(2010) 186 galutinis.

⁷ COM(2008) 30 galutinis.

⁸ 2008 m. gegužės 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/50/EB dėl aplinkos oro kokybės ir švaresnio oro Europoje (OL L 152, 2008 6 11, p. 1).

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

- Vyko bendro pobūdžio konsultacijos internetu, per kurias buvo aptariami visi pasiūlymo aspektai.
- Seminaruose konsultuotasi su ekspertais ir suinteresuotosiomis šalimis.
- Atliktas būsimų galimybių užtikrinti, kad Europos Sąjungoje būtų laikomasi tinkamumo važinėti keliais teisės aktų, tyrimas siekiant nustatyti galimas priemones ir detalizuoti techninės apžiūros poveikio sąnaudų ir naudos analizės priemonę.

Atsakymų santrauka ir kaip į juos atsižvelgta

Per konsultacijas internetu suinteresuotosios šalys iškėlė keletą klausimų. Prie šio pasiūlymo pridedamame poveikio vertinime pateikiama išsami informacija apie pagrindinius iškeltus klausimus ir nurodyta, kaip į juos atsižvelgta.

Nuo 2010 m. liepos 29 d. iki 2010 m. rugsėjo 24 d. vyko atviros konsultacijos internetu. Komisija gavo 9 653 piliečių, valstybių narių institucijų, įrangos tiekėjų, techninės apžiūros centrų, automobilių servisų asociacijų ir automobilių gamintojų atsakymus.

Rezultatai pateikti http://ec.europa.eu/transport/road_safety/take-part/public-consultations/pti_en.htm.

- Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas

Susijusios mokslo ir (arba) tiriamųjų duomenų sritys

Rengiant pasiūlymą teko vertinti įvairias politikos galimybes, taip pat susijusį ekonominį ir socialinį poveikį bei poveikį aplinkai.

Taikyti metodai

Įvairių politikos galimybių poveikio tyrimą atliko išorės konsultantas (*Europe Economics*), kuris kaip įvairių politikos galimybių sąnaudų ir naudos piniginio vertinimo modelių ir duomenų šaltiniais naudojos keliomis mokslinėmis ir vertinimo ataskaitomis. Vieni daugiausiai naudotų tyrimų:

- Komisijos ataskaita Tarybai ir Europos Parlamentui dėl 2000 m. birželio 6 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2000/30/EB dėl Bendrijoje važinėjančių komercinių transporto priemonių techninio patikrinimo keliuose taikymo valstybėse narėse. Ataskaitiniai laikotarpiai – 2005–2006 ir 2007–2008 m.¹⁰,
- AUTOFORE (2007 m.),
- „MOT Scheme Evidence-base“, Transporto departamentas (JK, 2008 m.),
- „DEKRA Road Safety Report 2008 – Strategies for preventing accidents on Europe's roads“,

¹⁰ COM(2010) 754 galutinis.

- „DEKRA Road Safety Report on Trucks 2009“,
- „DEKRA Motorcycle road safety report 2010“,
- TÜV 2009 ir 2010 m. ataskaitos.

Ekspertų rekomendacijų paskelbimas visuomenei

Visos parengtos ir patvirtintos tyrimo ataskaitos yra arba bus paskelbtos Mobilumo ir transporto GD interneto svetainėje.

• Poveikio vertinimas

Kalbant apie pagrindinius pasiūlymo aspektus, svarstytos šios galimybės:

- a) bazinis variantas – „jokių politikos pakeitimų“; su juo lygintas kitų politikos galimybių poveikis. Pasirinkus šią galimybę būtų išlaikyta dabar galiojančių ES teisės aktų sistema. Be to, trumpuoju laikotarpiu nereikėtų pritaikyti Direktyvos 2009/40/EB techninio priedo, kuris pagal komiteto procedūrą neseniai iš dalies pakeistas Direktyva 2010/48/ES¹¹. Taigi nesikeis techninės apžiūros taikymo sritis ir dažnumas ir nebus priimta kitų su keitimusi informacija susijusių priemonių. Keitimosi duomenimis sistemos ir toliau nebus;
- b) neprivalomų teisinių priemonių metodas, kurį sudarytų esamų teisės aktų geresnis įgyvendinimas ir geresnė jų taikymo stebėsena. Pasirinkus šį variantą nebūtų priimta naujų teisės aktų, tačiau Komisija dėtų naujas didesnes pastangas apžiūros standartams gerinti ir užtikrinti, kad būtų laikomasi reikalavimų, taip pat imtųsi veiksmų keitimuisi duomenimis skatinti;
- c) teisėkūros metodas, grindžiamas dviem komponentais:
 - kad būtų pasiektas konkretus tikslas gerinti transporto priemonių saugą keliuose, pirmiausia reikėtų persvarstyti (sugriežtinti) minimalius ES periodinės techninės apžiūros ir be įspėjimo atliekamų techninių patikrinimų keliuose standartus ir nustatyti privalomus standartus. Tai itin svarbu siekiant, kad dėl sistemos spragų nesumažėtų bendras tinkamumo važinėti keliais reikalavimų laikymosi užtikrinimo efektyvumas;
 - siekiant konkretaus tikslo užtikrinti techninei apžiūrai reikalingų ir atliekant techninę apžiūrą gaunamų duomenų prieinamumą, į antrąjį bendro režimo komponentą antruoju etapu būtų įtraukta galimybė sukurti ES suderintą keitimosi duomenimis sistemą, kurioje būtų susietos esamos duomenų bazės ir kuria būtų užtikrinta:

¹¹ OL L 173, 2010 7 8, p. 47.

visiems periodinės techninės apžiūros centrams prieiga prie atitikties liudijimo duomenų ir duomenų apie elektronines saugos sistemas (kaip antai: ABS¹², ESC¹³, saugos oro pagalvės ir t. t.);

galimybė valstybėms narėms keisti patikrinimo rezultatais, suteikiant prieigą prie sistemos svarbiausioms vykdymo priežiūros institucijoms;

kad PTI centrai patikrinimo rezultatus (visų pirma ridos skaitiklio rodmenis) vykdymo užtikrinimo ir statistikos tikslais praneštų nacionalinėms ir Europos institucijoms.

Keliose valstybėse narėse techninę apžiūrą atlieka didelis skaičius įgaliotų privačių techninės apžiūros centrų. Kad būtų užtikrintas nuoseklus požiūris, teisės aktais turėtų būti nustatytos tam tikros bendros procedūros, pvz., minimalūs informacijos perdavimo terminai ir jos pobūdis.

Tačiau iš poveikio vertinimo paaiškėjo, kad naudinga taikyti neprivalomų teisinių priemonių metodo ir reguliavimo metodo derinį. Todėl į teisės aktų tekstus įtrauktos anksčiau poveikio vertinime numatytos neprivalomos teisinės priemonės.

3. TEISINIAI PASIŪLYMO ASPEKTAI

- Siūlomų veiksmų santrauka

Techninės apžiūros centrai turi turėti prieigą prie techninės informacijos, reikalingos techninei apžiūrai, įskaitant elektroninių su sauga susijusių komponentų (pvz., ABS ar ESC) patikrinimą, atlikti. Gamintojai prie tokios informacijos turi suteikti tokią pat prieigą, kokią jau yra suteikę prie transporto priemonių remonto ir techninės priežiūros informacijos.

Bus išplėsta techninės apžiūros taikymo sritis – į ją bus įtrauktos dviratės ir triratės motorinės transporto priemonės, lengvosios (iki 3,5 tonos) priekabos ir traktoriai, kurių projektinis greitis yra didesnis nei 40 km/h. Atsižvelgiant į transporto priemonės amžių ir metinę ridą bus padidintas senesnių automobilių apžiūros dažnumas, o didelės ridos transporto priemonių apžiūra bus atliekama kasmet (taksi ir greitosios medicinos pagalbos automobilių apžiūra jau dabar atliekama kasmet). Keturių mėnesių laikotarpis, per kurį turės būti atlikta techninė apžiūra, suteiks pakankamai lankstumo piliečiams ir veiklos vykdytojams.

Atliekant apžiūrą naudojama įranga turi atitikti tam tikrus minimalius reikalavimus, kad būtų galima efektyviai atlikti bandymus pagal aprašytus metodus. Nustatyti trūkumai turi būti vertinami pagal suderintas taisykles, atsižvelgiant į jų riziką kelių eismo saugai.

Techninę apžiūrą atliekančių inspektorių žinios ir įgūdžiai turi būti tam tikro lygio ir jie turi būti tinkamai išmokyti. Inspektoriai neturi patekti į jokių interesų konfliktą, visų pirma neturėti su transporto priemonės registracijos liudijimo turėtoju jokių ekonominių, asmeninių ar giminystės ryšių. Įgaliotų privačių įstaigų vykdoma techninės apžiūros veikla turi būti prižiūrima.

Techninės apžiūros rezultatai, įskaitant informaciją apie transporto priemonių ridą, turi būti laikomi nacionaliniuose registruose, kad būtų lengviau nustatyti ridos duomenų klastojimo

¹² Stabdžių antiblokavimo sistema.

¹³ Elektroninė stabilumo kontrolė.

atvejus. Ridos skaitiklio duomenų klastotė taip pat turėtų būti sistemingiau laikoma nusižengimu, už kurį skiriama nuobauda.

Keliose valstybėse narėse techninę apžiūrą atlieka didelis skaičius įgaliotų privačių techninės apžiūros centrų. Kad valstybės narės galėtų veiksmingai keisti informacija, reikėtų paskirti nacionalinius ryšių palaikymo punktus ir apibrėžti tam tikras bendras procedūras, pvz., nustatyti informacijos perdavimo terminus ir jos pobūdį.

Komisija turi būti įgaliota iš dalies keisti reglamentą siekiant pririnkus atsižvelgti į ES tipo patvirtinimo teisės aktų pakeitimus, susijusius transporto priemonių kategorijomis, ir deleguotaisiais aktais atnaujinti priedus atsižvelgiant į technikos pažangą, įskaitant, *inter alia*, vis dar tobulinamas alternatyvias bandymo procedūras, grindžiamas naujausiomis papildomo teršalų apdorojimo sistemomis, kuriomis tikrinama, ar išmetamų NO_x ir kietųjų dalelių kiekis atitinka reikalavimus.

- Teisinis pagrindas

Šio pasiūlymo teisinis pagrindas yra Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 91 straipsnis.

- Subsidiarumo principas

Subsidiarumo principas taikomas tuomet, kai pasiūlymas nepriklauso išimtinai Sąjungos kompetencijai.

Valstybės narės pasiūlymo tikslų negali tinkamai pasiekti dėl toliau nurodytos priežasties. Sąjungos lygiu nustatytas minimalus techninės apžiūros techninių reikalavimų lygis; valstybėms narėms įgyvendinus šiuos reikalavimus, Sąjungoje susiformavo didelė reikalavimų įvairovė, o tai turi neigiamo poveikio ir kelių eismo saugai, ir vidaus rinkai.

Todėl pasiūlymas atitinka subsidiarumo principą.

- Proporciningumo principas

Kaip parodyta poveikio vertinime, pasiūlymas atitinka proporcingumo principą, nes, gerinant techninės apžiūros kokybę ir griežtinant techninę apžiūrą bei sukuriant atitinkamą sistemą sklandžiam informacijos srautui užtikrinti, juo neviršijama to, kas būtina geresnės kelių eismo saugos ir aplinkos apsaugos tikslams pasiekti. Be kitų dalykų tai apima inspektorių žinių ir mokymo minimalių reikalavimų nustatymą, nes šiuolaikinės transporto priemonės yra labai sudėtingi gaminiai, kuriuose apstu sudėtingų technologijų. Tai taip pat pasakytina apie minimalius per techninę apžiūrą naudojamų bandymo įrangos reikalavimus. Visos šios priemonės yra būtina sąlyga techninės apžiūros kokybei pagerinti.

- Pasirinkta priemonė

Siūloma priemonė – reglamentas.

Manoma, kad reglamentas yra tinkama priemonė užtikrinti, kad būtų laikomasi reikalavimų, ir jo nereikia perkelti į valstybių narių nacionalinę teisę.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Pasiūlymas neturi poveikio Sąjungos biudžetui.

5. NEPRIVALOMI DUOMENYS [KAI REIKIA]

- Galiojančių teisės aktų panaikinimas

Priėmus pasiūlymą bus panaikinti galiojantys teisės aktai.

- Europos ekonominė erdvė

Siūlomas teisės aktas susijęs su EEE, todėl turėtų būti joje taikomas.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

**dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų periodinės techninės apžiūros,
kuriuo panaikinama Direktyva 2009/40/EB**

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 91 straipsnį,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisės akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę¹⁴,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę¹⁵,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros,

kadangi:

- (1) savo 2011 m. kovo 28 d. baltojoje knygoje „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“¹⁶ Komisija išskėlė „nulinės vizijos“, pagal kurią iki 2050 m. Sąjungos keliuose eismo įvykiuose žūstančių žmonių skaičius taptų artimas nuliui, tikslą. Siekiant šio tikslo tikimasi, kad prie kelių eismo saugos rezultatų gerinimo labai prisidės transporto priemonių technologijos;
- (2) savo komunikate „Kuriama saugi Europos kelių eismo erdvė. 2011–2020 m. kelių eismo saugos politikos kryptys“¹⁷ pasiūlė nuo 2010 m. toliau siekti iki 2020 m. Sąjungos keliuose žūstančių žmonių skaičių sumažinti perpus. Kad būtų pasiektas šis tikslas, Komisija nustatė septynis strateginius tikslus, įskaitant transporto priemonių saugos gerinimo veiksmus, sužalojimų keliuose mažinimo strategiją ir pažeidžiamų eismo dalyvių, visų pirma motociklininkų, saugos gerinimą;

¹⁴ OL C [...], [...], p. [...].

¹⁵ OL C [...], [...], p. [...].

¹⁶ COM(2011) 144 galutinis.

¹⁷ COM(2010) 389 galutinis.

- (3) techninė apžiūra yra platesnio režimo, kuriuo užtikrinama, kad naudojamos transporto priemonės išliktų saugios ir aplinkosaugos požiūriu priimtinos būklės, dalis. Šis režimas turėtų apimti visų transporto priemonių periodines technines apžiūras ir komercinio kelių transporto veikloje naudojamų transporto priemonių techninius patikrinimus keliuose, taip pat nuostatas dėl transporto priemonių registracijos procedūros siekiant užtikrinti, kad tiesioginį pavojų kelių eismo saugai keliančios transporto priemonės nebūtų naudojamos keliuose;
- (4) Sąjungoje priimta techninių standartų ir nustatyta transporto priemonių saugos reikalavimų. Tačiau reikia nustatyti periodinės techninės apžiūros režimą ir taip užtikrinti, kad rinkai pateiktos transporto priemonės visą jų naudojimo laiką atitiktų saugos standartus. Šis režimas turėtų būti taikomas transporto priemonėms, kurių kategorijos nustatytos 2002 m. kovo 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2002/24/EB dėl dviračių ir triračių motorinių transporto priemonių, panaikinančioje Tarybos direktyvą 92/61/EEB¹⁸, 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2007/46/EB, nustatančioje motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo pagrindus¹⁹, ir 2003 m. gegužės 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2003/37/EB dėl žemės ar miškų ūkio traktorių, jų priekabų ir keičiamos velkamosios įrangos, jų sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo ir panaikinančioje Direktyvą 74/150/EEB²⁰;
- (5) yra aiški sąsaja tarp kelių eismo saugos lygio ir transporto priemonių techninių trūkumų skaičiaus. Statistikos duomenimis, 2009 m. Europos keliuose žuvo 35 000 žmonių. Darant prielaidą, kad dėl techninių trūkumų keliuose žūstančių žmonių skaičius yra proporcingas su šiais trūkumais susijusiam eismo įvykių skaičiui, gali būti, kad dėl transporto priemonių techninių trūkumų Sąjungos keliuose per metus žūsta daugiau nei 2 000 žmonių. Remiantis atliktais tyrimais, iš šio skaičiaus 900–1 100 žmonių galėjo nežūti, jei techninės apžiūros sistema būtų buvusi tinkamai patobulinta;
- (6) didelė kelių transporto priemonių išmetamų teršalų, visų pirma CO₂, dalis yra susijusi su nedidele transporto priemonių, kurių teršalų kontrolės sistemos neveikia, dalimi. Apskaičiuota, kad 5 % viso transporto priemonių parko išmeta 25 % visų išmetamų teršalų. Todėl nustačius periodinės techninės apžiūros režimą sumažėtų vidutinis transporto priemonių išmetamų teršalų kiekis ir taip būtų prisidėta prie aplinkos gerinimo;
- (7) iš patikimų tyrimo rezultatų matyti, kad 8 % eismo įvykių, kuriuose dalyvavo motociklininkai, įvyko dėl techninių defektų arba yra su tais defektais susiję. Motociklininkai yra didžiausios saugos rizikos kelių eismo dalyvių grupė, kurios keliuose žūstančių žmonių skaičius didėja. Žūstančių mopėdų vairuotojų skaičius neproporcingai didelis – 2008 m. keliuose jų žuvo daugiau nei 1 400. Todėl apžiūros taikymo sritį reikėtų išplėsti, kad ji apimtų didžiausios rizikos grupės eismo dalyvius, t. y. į ją įtraukti dvirates ir trirates motorines transporto priemones;

¹⁸ OL L 124, 2002 5 9, p. 1.

¹⁹ OL L 263, 2007 10 9, p. 1.

²⁰ OL L 171, 2003 7 9, p. 1.

- (8) vietos transporto reikmėms vietoje sunkvežimių vis labiau naudojamos žemės ūkio transporto priemonės, kurių didžiausias projektinis greitis yra didesnis nei 40 km/h. Jų keliama rizika yra analogiška su sunkvežimiais susijusiai rizikai, todėl šios kategorijos transporto priemonių techninė apžiūra turėtų būti atliekama taip pat, kaip sunkvežimių;
- (9) istorinės vertės transporto priemonių paskirtis – išsaugoti laikmečio, kuriuo jos buvo pagamintos, istorinį palikimą, o viešuosiuose keliuose jos, manoma, beveik nenaudojamos, todėl valstybėms narėms turėtų būti palikta teisė leisti, kad tokių transporto priemonių periodinė techninė apžiūra būtų atliekama rečiau. Taip pat valstybės narės turėtų savo nuožiūra reguliuoti kitų tipų specializuotų transporto priemonių techninę apžiūrą;
- (10) techninė apžiūra yra nepriklausoma veikla, todėl ją turėtų vykdyti valstybės narės arba jų prižiūrimos įgaliotos įstaigos. Bet kuriuo atveju už techninę apžiūrą turėtų išlikti atsakinga valstybė narė, net jei nacionalinėje sistemoje leista įgalioti privačias įstaigas, įskaitant įstaigas, susijusias su remonto vykdymu;
- (11) tikrinant transporto priemones, ypač jų elektroninius saugos komponentus, labai svarbu turėti prieigą prie kiekvienos transporto priemonės techninių specifikacijų. Todėl transporto priemonių gamintojai turėtų ne tik pateikti visą atitikties liudijime numatytų duomenų rinkinį, bet ir užtikrinti prieigą prie duomenų, reikalingų su sauga ir aplinka susijusių komponentų funkcionalumui patikrinti. Panašiai šiuo tikslu turėtų būti taikomos nuostatos dėl prieigos prie remonto ir techninės priežiūros informacijos, kad techninės apžiūros centrai turėtų prieigą prie techninei apžiūrai atlikti būtinos informacijos. Tai ypač svarbu elektroniniu būdu valdomų sistemų srityje ir turėtų būti taikoma visiems elementams, kuriuos įrengė gamintojas;
- (12) kad visoje Sąjungoje būtų pasiektas aukštas techninės apžiūros kokybės lygis, per apžiūrą naudojamos bandymo įrangos, jos techninės priežiūros ir kalibravimo reikalavimai turėtų būti nustatyti Sąjungos lygiu;
- (13) atlikdami techninę apžiūrą inspektoriai turi veikti nepriklausomai ir turi būti išvengta bet kokio interesų konflikto. Todėl techninės apžiūros rezultatas neturi būti siejamas su atlyginimu ar bet kokia ekonomine ar asmenine nauda;
- (14) apžiūros rezultatas neturi būti keičiamas komerciniais tikslais. Tik jei inspektoriaus atliktos techninės apžiūros išvados yra akivaizdžiai klaidingos, priežiūros institucija turėtų galėti keisti techninės apžiūros rezultatus;
- (15) siekiant užtikrinti aukštą techninės apžiūros standartą būtinas aukštas apžiūrą atliekančių darbuotojų įgūdžių ir kompetencijos lygis. Turėtų būti nustatyta mokymo sistema, apimanti pradinio mokymo kursą ir periodinius žinių atnaujinimo kursus. Turėtų būti nustatytas pereinamasis laikotarpis, kad dabartiniai techninės apžiūros darbuotojai galėtų sklandžiai pereiti į periodinio mokymo režimą;
- (16) siekiant užtikrinti, kad būtų nuolat išlaikytas aukštas apžiūros kokybės lygis, turėtų būti reikalaujama, kad valstybės narės taikytų kokybės užtikrinimo sistemą, kuri apimtų leidimų atlikti techninę apžiūrą išdavimo, priežiūros, atėmimo, galiojimo sustabdymo ar panaikinimo procesus;

- (17) apžiūros dažnumas turėtų būti pritaikytas prie transporto priemonių tipo ir jų ridos. Paprastai tam tikrą amžių ar tam tikrą ridą (visų pirma, jei naudojamos dažnai) pasiekusių transporto priemonių techniniai trūkumai pasireiškia dažniau. Todėl tikslinga senesnes ir didelės ridos transporto priemonės tikrinti dažniau;
- (18) kad transporto priemonių savininkams ir veiklos vykdytojams būtų užtikrintas tam tikras lankstumas, valstybės narės turėtų turėti galimybę nustatyti kelių savaičių laikotarpį, per kurį turėtų būti atlikta periodinė techninė apžiūra;
- (19) atliekant techninę apžiūrą turėtų būti tikrinamos visos pozicijos, susijusios su konkrečia tikrinamos transporto priemonės konstrukcija ir įranga. Atsižvelgiant į dabartinę transporto priemonių technologijų lygį, į tikrintinų pozicijų sąrašą reikėtų įtraukti naujausias elektronines sistemas. Siekiant, kad techninės apžiūros būtų suderintos, turėtų būti nustatyti kiekvienos tikrinamos pozicijos apžiūros metodai;
- (20) siekiant palengvinti suderinimą ir užtikrinti standartų nuoseklumą, turėtų būti parengtas nebaigtinis visų tikrinamų pozicijų pagrindinių trūkumų sąrašas. Siekiant, kad tikrinamos transporto priemonės būklės vertinimas būtų nuoseklus, nustatyti trūkumai turėtų būti vertinami pagal bendrą standartą;
- (21) transporto priemonės registracijos liudijimo turėtojas turėtų nedelsdamas pašalinti visus per techninę apžiūrą nustatytus trūkumus, visų pirma tuos, dėl kurių kyla rizika eismo saugai. Pavojingų trūkumų atveju transporto priemonės registracijos galiojimas turėtų būti laikinai sustabdytas, kol tie trūkumai nebus visiškai pašalinti;
- (22) po kiekvienos techninės apžiūros išduodama techninės apžiūros pažyma, kurioje, *inter alia*, nurodoma su transporto priemonės identifikavimu susijusi informacija ir techninės apžiūros rezultatai. Siekiant užtikrinti tinkamą kontrolę po techninės apžiūros, valstybės narės turėtų rinkti tokią informaciją ir saugoti ją duomenų bazėje;
- (23) manoma, kad 5–12 % parduodamų naudotų automobilių ridos skaitiklio duomenys yra suklustoti; visuomenė dėl to kasmet patiria kelių milijardų eurų nuostolį ir netinkamai vertinama tokių transporto priemonių techninė būklė. Siekiant užtikrinti, kad ridos skaitiklio duomenys nebūtų klastojami, ridos registravimas techninės apžiūros pažymoje ir įpareigojimas pateikti atliktos apžiūros pažymą padėtų lengviau nustatyti ridos skaitiklio duomenų klastojimo ar neteisėto jo reguliavimo faktus. Ridos skaitiklio duomenų klastotė taip pat turėtų būti sistemingiau laikoma nusižengimu, už kurį skiriama nuobauda;
- (24) keliose valstybėse narėse techninę apžiūrą atlieka didelis skaičius įgaliotų privačių techninės apžiūros centrų. Kad valstybės narės galėtų veiksmingai keistis informacija, reikėtų paskirti nacionalinius ryšių palaikymo punktus ir apibrėžti bent jau kai kurias bendras procedūras dėl informacijos perdavimo terminų ir jos pobūdžio;
- (25) techninė apžiūra yra platesnės visą transporto priemonių gyvavimo ciklą (patvirtinimą, registravimą, patikrinimus ir atidavimą į metalo laužą) reglamentuojančios reguliavimo sistemos dalis. Sukūrus ir sujungus nacionalines ir gamintojų elektronines transporto priemonių duomenų bazes, iš esmės būtų prisidėta prie visos transporto priemonių administravimo grandinės efektyvumo gerinimo ir išlaidų bei administracinės naštos mažinimo. Todėl Komisija turėtų atlikti Europos

elektroninės transporto priemonių informacijos sistemos sukūrimo tuo tikslu galimybių, sąnaudų ir naudos tyrimą;

- (26) kad šį reglamentą būtų galima papildyti išsamesniais techniniais duomenimis, pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti teisės aktus, kuriais prireikus būtų atsižvelgiama į Sąjungos tipo patvirtinimo teisės aktų pakeitimus, susijusius su transporto priemonių kategorijomis, ir poreikį atnaujinti priedus atsižvelgiant į technikos pažangą. Ypač svarbu, kad Komisija per parengiamuosius darbus tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais. Rengdama ir sudarydama deleguotuosius aktus Komisija turėtų užtikrinti, kad susiję dokumentai būtų vienu metu, laiku ir tinkamai persiųsti ir Europos Parlamentui, ir Tarybai;
- (27) siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai. Įgyvendinimo įgaliojimais turėtų būti naudojama vadovaujantis 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai²¹;
- (28) techninės apžiūros centrų įrenginiai ir naudojama įranga turėtų atitikti techninės apžiūros atlikimo reikalavimus. Kadangi tai susiję su svarbiomis investicijomis ir pritaikymais, kurių negalima atlikti iškart, šių reikalavimų laikymuisi užtikrinti turėtų būti numatytas penkerių metų laikotarpis. Panašus penkerių metų laikotarpis turėtų būti numatytas priežiūros institucijoms, per kurį jos turėtų užtikrinti atitiktį visiems su techninės apžiūros centrų leidimais ir priežiūra susijusiems kriterijams ir reikalavimams;
- (29) kadangi šio reglamento tikslo – nustatyti Sąjungoje bendrus transporto priemonių techninės apžiūros atlikimo minimalius reikalavimus ir suderintas taisykles – valstybės narės negali deramai pasiekti ir kadangi to tikslo būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamosi Sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti;
- (30) šiame reglamente laikomasi pagrindinių teisių ir principų, visų pirma pripažintų Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijoje, kaip nurodyta Europos Sąjungos sutarties 6 straipsnyje;
- (31) šiuo reglamentu atnaujinami 2009 m. gegužės 6 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/40/EB dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų techninės apžiūros²² nustatyti techniniai reikalavimai ir išplečiama jos taikymo sritis: į ją įtraukiamas techninės apžiūros centrų ir jų priežiūros įstaigų steigimas, taip pat inspektorių, kuriems suteikiami įgaliojimai atlikti techninę apžiūrą, skyrimas. Todėl ši direktyva turėtų būti panaikinta. Be to, siekiant užtikrinti geresnę techninės apžiūros metodų reguliavimą, į šį reglamentą įtraukiamos taisyklės, pateiktos

²¹ OL L 55, 2011 2 28, p. 13.

²² OL L 141, 2009 6 6, p. 12.

2010 m. liepos 5 d. Komisijos rekomendacijoje 2010/378/ES dėl defektų vertinimo atliekant techninę apžiūrą pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2009/40/EB²³,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

I SKYRIUS

DALYKAS, APIBRĖŽTYS IR TAIKymo SRITIS

1 straipsnis

Dalykas

Šiuo reglamentu nustatomas transporto priemonių periodinės techninės apžiūros režimas.

2 straipsnis

Taikymo sritis

1. Šis reglamentas taikomas šioms Direktyvoje 2002/24/EB, Direktyvoje 2007/46/EB ir Direktyvoje 2003/37/EB nurodytų kategorijų transporto priemonėms, kurių projektinis greitis yra didesnis nei 25 km/h:
 - motorinėms transporto priemonėms su bent keturiais ratais, kurios naudojamos keleiviams vežti ir kuriose, be vairuotojo vietos, yra ne daugiau kaip aštuonios vietos (transporto priemonių kategorija M1);
 - motorinėms transporto priemonėms, kurios naudojamos keleiviams vežti ir kuriose, be vairuotojo vietos, yra daugiau kaip aštuonios vietos (transporto priemonių kategorijos M2 ir M3);
 - motorinėms transporto priemonėms su bent keturiais ratais, kurios paprastai naudojamos prekėms vežti keliais ir kurių didžiausia leistina masė yra ne didesnė kaip 3 500 kg (transporto priemonių kategorija N1);
 - motorinėms transporto priemonėms, kurios naudojamos prekėms vežti ir kurių didžiausia leistina masė yra didesnė nei 3 500 kg (transporto priemonių kategorijos N2 ir N3);
 - priekaboms ir puspriekabėms, kurių didžiausia leistina masė yra ne didesnė kaip 3 500 kg (transporto priemonių kategorijos O1 ir O2);
 - priekaboms ir puspriekabėms, kurių didžiausia leistina masė yra didesnė nei 3 500 kg (transporto priemonių kategorijos O3 ir O4);
 - dviratėms ir triratėms transporto priemonėms (transporto priemonių kategorijos L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e ir L7e);

²³

OL L 173, 2010 7 8, p. 74.

- ratiniams traktoriams, kurių didžiausias projektinis greitis yra didesnis nei 40 km/h (transporto priemonių kategorija T5).
2. Šis reglamentas netaikomas:
- istorinės vertės transporto priemonėms;
 - transporto priemonėms, kurios priklauso ginkluotosioms pajėgoms, ugniagesių tarnyboms, civilinės apsaugos, skubios pagalbos ar gelbėjimo tarnyboms;
 - transporto priemonėms, kurias naudoja žemės ūkio, sodininkystės, miškų ūkio įmonės, ūkininkai ar žuvininkystės įmonės ir kurių didžiausias projektinis greitis yra ne didesnis kaip 40 km/h;
 - specializuotos transporto priemonės, kuriomis gabenama cirko ir pramogų parko įranga ir kurių didžiausias projektinis greitis yra ne didesnis kaip 40 km/h ir kurios naudojamos tik valstybės narės teritorijoje.
3. Valstybės narės gali nustatyti nacionalinius techninės apžiūros reikalavimus, taikomus jų teritorijoje registruotoms 2 dalyje išvardytoms transporto priemonėms.

3 straipsnis **Apibrėžtys**

Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys:

- 1) transporto priemonė – bet kokia nebėginė motorinė transporto priemonė arba jos priekaba;
- 2) motorinė transporto priemonė – bet kokia ratinė varikliu varoma savaeigė transporto priemonė, kurios didžiausias projektinis greitis yra didesnis nei 25 km/h;
- 3) priekaba – bet kokia nesavaeigė ratinė transporto priemonė, suprojektuota ir pagaminta vilkti motorine transporto priemone;
- 4) puspriekabė – bet kokia priekaba, suprojektuota būti sujungta su motorine transporto priemone taip, kad jos dalis remtųsi į motorinę transporto priemonę ir kad didelę jos ir jame esančio krovinio masės dalį išlaikytų motorinė transporto priemonė;
- 5) dviratė arba triratė transporto priemonė – bet kokia motorinė transporto priemonė dviem ratais su šonine priekaba arba be jos, triratis arba keturratis;
- 6) valstybėje narėje registruota transporto priemonė – transporto priemonė, kuri užregistruota arba pradėta naudoti valstybėje narėje;
- 7) istorinės vertės transporto priemonė – bet kuri transporto priemonė, atitinkanti visas šias sąlygas:
 - ji pagaminta bent prieš 30 metų,
 - jos techninei priežiūrai naudojamos atsarginės dalys, kurios atkuria transporto priemonės dalių istorinę vertę,

- nepakeistos jos pagrindinių komponentų, kaip antai variklio, stabdžių, vairo ar pakabos techninės charakteristikos ir
 - nepakeista jos išvaizda;
- 8) registracijos liudijimo turėtojas – asmuo, kurio vardu užregistruota transporto priemonė;
 - 9) techninė apžiūra – tikrinimas, ar transporto priemonės dalys ir komponentai atitinka saugos ir aplinkosaugos charakteristikas, kurias jie turėjo turėti transporto priemonę patvirtinant, pirmą kartą registruojant, pradedant naudoti ar modifikuojant;
 - 10) patvirtinimas – bet kurios Direktyvoje 2007/46/EB nurodytos rūšies patvirtinimas;
 - 11) trūkumai – per techninę apžiūrą nustatyti techniniai defektai ir kiti neatitikties faktai;
 - 12) techninės apžiūros pažyma – kompetentingos institucijos arba techninės apžiūros centro išduota pažyma, kurioje nurodytas techninės apžiūros rezultatas ir pateiktas bendras transporto priemonės įvertinimas;
 - 13) inspektorius – asmuo, kurį valstybė narė įgaliojo atlikti techninę apžiūrą techninės apžiūros centre arba atlikti techninę apžiūrą kompetentingos institucijos vardu;
 - 14) kompetentinga institucija – institucija arba viešoji organizacija, atsakinga už nacionalinę techninės apžiūros sistemą, įskaitant, kai tinkama, techninės apžiūros atlikimą;
 - 15) techninės apžiūros centras – valstybinė arba privati įstaiga arba įmonė, įskaitant tas, kurios užsiima transporto priemonių remontu, kurią valstybė narė įgaliojo atlikti techninę apžiūrą;
 - 16) priežiūros institucija – valstybės narės įsteigta institucija, atsakinga už techninės apžiūros centrų įgaliojimą ir jų veiklos priežiūrą.

II SKYRIUS

BENDRIEJI ĮPAREIGOJIMAI

4 straipsnis

Pareigos

1. Motorinės transporto priemonės ir jų priekabos periodiškai tikrinamos pagal šį reglamentą valstybėje narėje, kurioje jos yra užregistruotos.
2. Techninę apžiūrą atlieka tik valstybės narės kompetentinga institucija arba valstybės narės įgalioti techninės apžiūros centrai.
3. Transporto priemonių gamintojai techninės apžiūros centrams arba, kai taikoma, kompetentingai institucijai, suteikia prieigą prie I priede nurodytos techninei apžiūrai atlikti būtinos techninės informacijos. Komisija pagal 16 straipsnio 2 dalyje nustatytą

nagrinėjimo procedūrą patvirtina išsamias prieigos prie I priede nurodytos informacijos tvarkos taisyklės.

4. Registracijos liudijimo turėtojas atsakingas už tai, kad transporto priemonė visą laiką būtų saugios ir tinkamos naudoti keliuose būklės.

III SKYRIUS

TECHNINĖS APŽIŪROS REIKALAVIMAI

5 straipsnis

Techninės apžiūros data ir dažnumas

1. Transporto priemonės techninė apžiūra turi būti atliekama kiekvieną kartą, kai sueina metai nuo pirmos registracijos dienos, bent šiais intervalais:
 - L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e ir L7e kategorijų transporto priemonės – po ketverių metų nuo tada, kai transporto priemonė pirmą kartą užregistruota, kita – po dvejų metų, o vėliau kasmet;
 - M1, N1 ir O2 kategorijų transporto priemonės – po ketverių metų nuo tada, kai transporto priemonė pirmą kartą užregistruota, kita – po dvejų metų, o vėliau kasmet;
 - M1 kategorijos transporto priemonės, užregistruotos kaip taksi arba greitosios medicinos pagalbos automobiliai, ir M2, M3, N2, N3, T5, O3 bei O4 kategorijų transporto priemonės – po vieno metų nuo tada, kai transporto priemonė pirmą kartą užregistruota, o vėliau kasmet.
2. Jei po transporto priemonės registracijos atliekant pirmą techninę apžiūrą M1 arba N1 kategorijos transporto priemonė yra pasiekusi 160 000 km ridą, vėliau jos techninė apžiūra atliekama kasmet.
3. Registracijos liudijimo turėtojas gali prašyti techninės apžiūros centro arba, jei taikoma, kompetentingos institucijos, kad techninė apžiūra būtų atlikta per laikotarpį nuo mėnesio, einančio prieš tą mėnesį, kurį sueina 1 dalyje nurodyta metinė data, pradžios iki antro mėnesio, einančio po šios dienos, pabaigos, nekeičiant kitos techninės apžiūros datos.
4. Nepaisant paskutinės techninės apžiūros datos, kompetentinga institucija gali reikalauti, kad transporto priemonės techninė apžiūra arba papildomas patikrinimas būtų atlikta(s) anksčiau nei 1 ir 2 dalyse nurodyta data šiais atvejais:
 - po eismo įvykio, per kurį buvo stipriai pažeisti su sauga susiję pagrindiniai transporto priemonės komponentai, kaip antai: ratai, pakaba, deformacijos zonos, vairas arba stabdžiai;
 - jei buvo pakeistos arba modifikuotos su sauga arba aplinka susijusios transporto priemonės sistemos arba komponentai;

- jei pasikeitė transporto priemonės registracijos liudijimo turėtojas.

6 straipsnis

Apžiūros turinys ir metodai

1. Techninė apžiūra apima II priedo 2 punkte nurodytas sritis.
2. Valstybės narės kompetentinga institucija arba techninės apžiūros centras atlieka kiekvienos 1 dalyje nurodytos srities techninę apžiūrą, per kurią patikrina bent II priedo 3 punkte nurodytas pozicijas naudodama(s) toms pozicijoms taikomus apžiūros metodus.

7 straipsnis

Trūkumų vertinimas

1. III priede pateiktas minimalus kiekvieno tikrinamo elemento galimų trūkumų sąrašas ir nurodytas jų svarbos lygis.
2. Atlikdamas techninę apžiūrą inspektorius nustato kiekvieno trūkumo svarbos lygį ir priskiria jį prie vienos iš šių grupių:
 - nedideli trūkumai, neturintys didelio poveikio transporto priemonės saugai, ir kiti nežymūs neatitikties faktai;
 - dideli trūkumai, dėl kurių gali pablogėti transporto priemonės sauga arba kilti pavojus kitiems kelių eismo dalyviams, ir kiti svarbesni neatitikties faktai;
 - pavojingi trūkumai, dėl kurių kyla tiesioginis ir neišvengiamas pavojus kelių eismo saugai ir todėl transporto priemonė jokių būdu negali būti naudojama kelyje.
3. Daugiau nei vienos 2 dalyje nurodytos grupės trūkumų turinti transporto priemonė priskiriama prie didžiausių trūkumų atitinkančios grupės. Kelis tos pačios grupės trūkumus turinti transporto priemonė priskiriama prie kitos didesnių trūkumų grupės, jei dėl bendro tų trūkumų poveikio kyla didesnis pavojus kelių eismo saugai.

8 straipsnis

Techninės apžiūros pažyma

1. Techninės apžiūros centras arba, jei taikoma, kompetentinga institucija, kuris (-i) atliko transporto priemonės techninę apžiūrą, išduoda tos transporto priemonės techninės apžiūros pažymą, kurioje pateikiama bent IV priede nurodyta informacija.
2. Techninės apžiūros centras arba, jei taikoma, kompetentinga institucija, transporto priemonę apžiūrai pateikusiam asmeniui pateikia techninės apžiūros pažymą arba, jei techninės apžiūros pažyma yra elektroninė, tinkamai patvirtintą išspausdintą tokios pažymos kopiją.
3. Nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos ir ne vėliau kaip per trejus metus techninės apžiūros centrai valstybės narės kompetentingai institucijai pradeda perdavinėti savo

išduodamose techninės apžiūros pažymose nurodytą informaciją elektroniniu būdu. Tokia informacija perduodama per pagrįstą laikotarpį po techninės apžiūros pažymos išdavimo. Iki tol techninės apžiūros centrai kompetentingai institucijai šią informaciją gali pranešti naudodami kitas priemones. Kompetentinga institucija saugo šią informaciją 36 mėnesius nuo jos gavimo dienos.

4. Ridos skaitiklio rodmenų patikrinimo tikslu, ir jei ši informacija po ankstesnės techninės apžiūros nebuvo perduota elektroniniu būdu, inspektorius pareikalauja, kad transporto priemonę techninei apžiūrai pateikęs asmuo parodytų po ankstesnės techninės apžiūros išduotą pažymą.
5. Techninės apžiūros rezultatai pranešami transporto priemonės registracijos institucijai. Tame pranešime pateikiama techninės apžiūros pažymoje nurodyta informacija.

9 straipsnis

Vėlesnė trūkumų pašalinimo kontrolė

1. Jei nustatyta tik nedidelių trūkumų, registracijos liudijimo turėtojas užtikrina, kad tie trūkumai būtų nedelsiant pašalinti. Gali nereikėti atlikti pakartotinę transporto priemonės apžiūrą.
2. Jei nustatoma didelių trūkumų, kompetentinga institucija nusprendžia, kokiomis sąlygomis transporto priemonė gali būti naudojama kol bus atlikta jos pakartotinė techninė apžiūra. Pastaroji apžiūra turi būti atlikta per šešias savaites nuo pirmosios apžiūros.
3. Pavojingų trūkumų atveju transporto priemonė viešuosiuose keliuose nebenaudojama ir jos registracijos liudijimo galiojimas laikinai sustabdomas pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos XXX, kuria iš dalies keičiama Tarybos direktyva 1999/37/EB dėl transporto priemonių registracijos dokumentų²⁴, 3a straipsnį, kol nebus pašalinti trūkumai ir išduota nauja techninės apžiūros pažyma, kuria patvirtinama, kad transporto priemonė yra tinkamos naudoti keliuose būklės.

10 straipsnis

Techninės apžiūros lipdukas

Techninės apžiūros centras arba, jei taikoma, valstybės narės teritorijoje registruotos transporto priemonės techninę apžiūrą atlikusi kompetentinga institucija, kiekvienai sėkmingai techninę apžiūrą praėjusiai transporto priemonei išduoda techninės apžiūros lipduką. Techninės apžiūros lipduke nurodoma kitos techninės apžiūros data.

Pagal 1 dalį išduotą techninės apžiūros lipduką pripažįsta kiekviena valstybė narė.

²⁴ OJ L XXX, XXXX XX XX, p. XX.

IV SKYRIUS

ADMINISTRACINĖS NUOSTATOS

11 straipsnis

Techninės apžiūros įrenginiai ir įranga

1. Techninės apžiūros įrenginiai ir jai atlikti naudojama įranga atitinka V priede išdėstytus minimalius techninius reikalavimus.
2. Techninės apžiūros centrai arba, jei taikoma, kompetentinga institucija naudojami techninės apžiūros įrenginiais ir įranga pagal gamintojo pateiktas specifikacijas.
3. Visa matavimo įranga periodiškai kalibruojama pagal gamintojo pateiktas specifikacijas.

12 straipsnis

Inspektoriai

1. Techninę apžiūrą atlieka inspektoriai, atitinkantys VI priede išdėstytus minimalius gebėjimų ir mokymo reikalavimus.
2. Minimalius gebėjimų ir mokymo reikalavimus atitinkantiems inspektoriams valstybės narės išduoda pažymėjimą. Pažymėjime pateikiama bent VI priedo 3 punkte nurodyta informacija.
3. Inspektoriams, kurie šio reglamento taikymo pradžios dieną dirba valstybės narės kompetentingoje institucijoje arba techninės apžiūros centre, VI priedo 1 punkte išdėstyti reikalavimai netaikomi. Tiems inspektoriams valstybės narės išduoda lygiavertiškumo pažymėjimą.
4. Atlikdamas techninę apžiūrą inspektorius neturi patekti į jokių interesų konfliktą, visų pirma su tikrinamos transporto priemonės registracijos liudijimo turėtoju neturėti jokių ekonominių, asmeninių ar giminystės ryšių.
5. Techninės apžiūros centras informuoja transporto priemonę techninei apžiūrai pateikusį asmenį apie būtiną atlikti remontą ir nekeičia apžiūros rezultatų komerciniais tikslais.
6. Tik jei inspektoriaus atliktos techninės apžiūros išvados yra akivaizdžiai klaidingos, priežiūros institucija gali pakeisti inspektoriaus atliktos techninės apžiūros rezultatus.

13 straipsnis

Techninės apžiūros centrų įgaliojimas ir priežiūra

1. Priežiūros institucija atlieka bent VII priedo 1 punkte numatytas užduotis ir atitinka to priedo 2 ir 3 punktuose išdėstytus reikalavimus.

Valstybės narės viešai paskelbia priežiūros institucijų darbo tvarkos taisykles, kuriomis nustatomas jų darbo organizavimas ir jų darbuotojams taikomos užduotys bei reikalavimai.

Priežiūros institucijos veikia nepriklausomai nuo techninės priežiūros centrų ir nuo transporto priemonių gamintojų.

2. Techninės priežiūros centrams, kuriems tiesiogiai vadovauja kompetentinga institucija, įgaliojimo ir priežiūros reikalavimai netaikomi.

V SKYRIUS

BENDRADARBIAVIMAS IR KEITIMASIS INFORMACIJA

14 straipsnis

Valstybių narių administracinis bendradarbiavimas

1. Valstybės narės paskiria nacionalinį ryšių palaikymo punktą, atsakingą už keitimąsi su šio reglamento taikymu susijusia informacija su kitomis valstybėmis narėmis ir su Komisija.
2. Valstybės narės ne vėliau kaip [*vieni metai nuo šio reglamento įsigaliojimo*] praneša Komisijai savo nacionalinio ryšių palaikymo punkto pavadinimą ir kontaktinę informaciją ir vėliau nedelsdamos informuoja apie visus šios informacijos pasikeitimus. Komisija parengia visų nacionalinių ryšių palaikymo punktų sąrašą ir jį perduoda valstybėms narėms.

15 straipsnis

Elektroninė transporto priemonių informacijos sistema

Komisija išnagrinėja elektroninės transporto priemonių informacijos sistemos, kuria būtų siekiama užtikrinti už transporto priemonių apžiūrą, registravimą ir patvirtinimą atsakingų valstybių narių kompetentingų institucijų, techninės apžiūros centrų ir transporto priemonių gamintojų keitimąsi su technine apžiūra susijusia informacija, sukūrimo galimybes, sąnaudas ir naudą.

Remdamasi tuo tyrimu ji pateikia ir įvertina įvairias politikos galimybes, įskaitant galimybę panaikinti 10 straipsniu nustatytą techninės apžiūros lipduko reikalavimą. Per dvejus metus nuo šio reglamento taikymo pradžios Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia tyrimo rezultatų ataskaitą ir prireikus kartu pateikia teisės akto pasiūlymą.

VI SKYRIUS

ĮGYVENDINIMO IR DELEGUOTŲJŲ ĮGALIOJIMŲ NUOSTATOS

16 straipsnis

Techninės apžiūros komitetas

1. Komisijai padeda komitetas. Šis komitetas yra komitetas, nurodytas Reglamente (ES) Nr. 182/2011.
2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis. Kai komiteto nuomonė turi būti gaunama taikant rašytinę procedūrą, ta procedūra užbaigiama nepasiekus rezultato, jeigu per nuomonei pareikšti nustatytą laikotarpį taip nusprendžia komiteto pirmininkas arba to prašo paprasta komiteto narių dauguma.

17 straipsnis

Deleguotieji aktai

Komisija įgaliojama pagal 19 straipsnį priimti deleguotuosius aktus siekiant:

- atitinkamai atnaujinti 2 straipsnio 1 dalį ir 5 straipsnio 1 ir 2 dalis siekiant atsižvelgti į transporto priemonių kategorijų pakeitimus, padarytus iš dalies pakeičiant 3 straipsnio 1 dalyje nurodytus teisės aktus,
- atnaujinti priedus atsižvelgiant į technikos pažangą arba tarptautinių ar Sąjungos teisės aktų pakeitimus.

18 straipsnis

Naudojimasis įgaliojimais

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytomis sąlygomis.
2. 17 straipsnyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus suteikiami neribotam laikui nuo *[šio reglamento įsigaliojimo data]*.
3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kuriuo metu panaikinti 17 straipsnyje nurodytus įgaliojimus priimti deleguotuosius aktus. Sprendimu dėl įgaliojimų panaikinimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis neturi poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų teisėtumui.
4. Priėmusi deleguotąjį aktą, Komisija apie jį vienu metu praneša ir Europos Parlamentui, ir Tarybai.

5. Pagal 17 straipsnį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui tiek Europos Parlamentas, tiek Taryba praneša Komisijai, kad neprieštaraus. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva tas laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.

VII SKYRIUS

BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS

19 straipsnis **Sankcijos**

1. Valstybės narės nustato sankcijų, taikomų pažeidus šio reglamento nuostatas, taisykles ir imasi visų būtinų priemonių užtikrinti, kad šios sankcijos būtų taikomos. Šios sankcijos yra veiksmingos, proporcingos, atgrasančios ir nediskriminacinės.
2. Kiekviena valstybė narė imasi reikiamų priemonių siekdama užtikrinti, kad ridos skaitiklio duomenų klastojimas arba neteisėtas reguliavimas būtų laikomas nusižengimu ir baudžiamas taikant veiksmingas, proporcingas, atgrasančias, nediskriminacines sankcijas.
3. Valstybės narės ne vėliau kaip [*vieni metai nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos*] praneša Komisijai apie šias nuostatas ir nedelsdamos ją informuoja apie visus vėlesnius šių nuostatų pakeitimus.

20 straipsnis **Pereinamojo laikotarpio nuostatos**

1. 11 straipsnyje nurodyti techninės apžiūros įrenginiai ir įranga, kurie [*šio reglamento taikymo pradžios data*] neatitinka V priede išdėstytų minimalių reikalavimų, techninei apžiūrai atlikti gali būti naudojami ne ilgiau kaip penkerius metus nuo tos datos.
2. VII priede išdėstytus reikalavimus valstybės narės pradeda taikyti ne vėliau kaip nuo penktų metų po šio reglamento taikymo pradžios.

21 straipsnis **Panaikinimas**

Direktyva 2009/40/EB ir Komisijos rekomendacija 2010/378/ES panaikinamos [*šio reglamento taikymo pradžios data*].

22 straipsnis
Įsigaliojimas ir taikymas

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Jis taikomas nuo [*praėjus 12 mėnesių nuo jo įsigaliojimo*].

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas

Tarybos vardu
Pirmininkas