



Briselē, 23.3.2020.
COM(2020) 109 final

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

**par to, kā dalībvalstīs tiek piemērota Eiropas Parlamenta un Padomes 2000. gada
6. jūnija Direktīva 2000/30/EK par Kopienā izmantotu komerciālo transportlīdzekļu
tehniskām pārbaudēm uz ceļiem**

2015.–2016. gada pārskata periods

Satura rādītājs

1.	IEVADS	3
2.	DIREKTĪVA 2000/30/EK.....	4
3.	DALĪBVALSTU PAZIŅOTIE DATI	5
4.	PĀRBAUŽU SATURS	6
5.	STATISTIKAS DATI	7
5.1.	Pārbaužu daudzums.....	7
5.2.	Pārbaudīto transportlīdzekļu izcelsme	8
5.3.	Aizliegumu daudzums.....	9
5.4.	To transportlīdzekļu izcelsme, kuru ekspluatācija ir aizliegta	11
5.5.	Transportlīdzekļi, kuru ekspluatācija aizliegta, pa transportlīdzekļu kategorijām un reģistrācijas dalībvalstīm.....	14
5.6.	Dalībvalstu paziņotie trūkumu veidi	14
6.	SANKCIJU VEIDI.....	15
7.	SECINĀJUMU KOPSAVILKUMS	16
7.1.	Pārbaudes	16
7.2.	Aizliegumi	17
7.3.	Defekti	17

1. IEVADS

Eiropas tiesību aktos ir paredzēts pasākumu kopums, kas satiksmes drošības, vides aizsardzības un godīgas konkurences interesēs nodrošina to, ka komerciālie transportlīdzekļi uz Eiropas ceļiem ir piemērotā tehniskā stāvoklī. Minētais kopums ietver:

- noteikumus par piekļuvi profesionālās darbības veikšanai, kuros noteikts, ka autopārvadātājiem ir jābūt pietiekamiem finanšu līdzekļiem, lai nodrošinātu transportlīdzekļu pienācīgu tehnisko apkopi (Regula (EK) Nr. 1072/2009¹),
- transportlīdzekļu regulāras tehniskās apskates, ko veic dalībvalstīs to teritorijā reģistrētajiem transportlīdzekļiem noteiktos laikposmos atbilstoši Eiropā noteiktam minimālajam biežumam (Direktīva 2009/40/EK²),
- tehniskās pārbaudes uz ceļiem — uz kurām attiecas šis ziņojums —, lai nodrošinātu, ka komerciālie transportlīdzekļi tiek izmantoti vienīgi tad, ja tie ir labā tehniskā stāvoklī (Direktīva 2000/30/EK³).

Saskaņā ar Direktīvu 2000/30/EK dalībvalstīs izmantotiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, arī mehāniskajiem transportlīdzekļiem un to piekabēm un puspiekabēm, ir jāveic tehniskās pārbaudes uz ceļiem, kas paredzētas ceļu satiksmes drošības uzlabošanai un vides aizsardzībai.

Minētās direktīvas 6. pantā paredzēts, ka reizi divos gados dalībvalstīm jāsniedz Komisijai dati, kas apkopoti par iepriekšējiem diviem gadiem, attiecībā uz:

- pārbaudīto komerciālo transportlīdzekļu skaitu, sagrupējot septiņās transportlīdzekļu kategorijās un sagrupējot sīkāk atbilstoši reģistrācijas valstij,
- pārbaudītajām pozīcijām saskaņā ar direktīvu, kā arī
- atklātajiem trūkumiem.

Direktīvā 2000/30/EK arī paredzēts, ka pēc šo datu apkopošanas Komisijai jāiesniedz Padomei ziņojums par direktīvas piemērošanu, pamatojoties uz datiem, kas saņemti no dalībvalstīm, kā arī iegūto rezultātu kopsavilkums. Tāds ir šā ziņojuma priekšmets. Direktīvā 2000/30/EK arī paredzēts, ka Komisijai jāpārsūta Eiropas Parlamentam informācija, kas saskaņā ar tās 6. pantu saņemta no dalībvalstīm.

Direktīvā 2000/30/EK norādīti deviņi dažādi elementi (sk. turpmāk 4. iedaļu), uz kuriem attiecas tehniskā pārbaude uz ceļiem. Ja pārbaudes laikā tiek konstatēts, ka komerciālais transportlīdzeklis nopietni apdraud tā lietotājus vai citus satiksmes dalībniekus, tāda transportlīdzekļa ekspluatāciju var aizliegt līdz atklāto bīstamo trūkumu novēršanai. Turklāt pēc transportlīdzekļa pārbaudes veikšanas visi konstatētie trūkumi jādokumentē pārbaudes ziņojumā, ko izsniedz transportlīdzekļa vadītājam.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1072/2009 (2009. gada 21. oktobris) par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautisko kravas autopārvadājumu tirgum (pārstrādāta versija) (OV L 300, 14.11.2009., 72. lpp.).

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

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

Eiropas Parlaments un Padome 2014. gadā, sagatavojot transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa noteikumu kopumu, pārskatīja noteikumus un procedūras komerciālo transportlīdzekļu tehniskajām pārbaudēm uz ceļiem. 2014. gada 3. aprīlī tika pieņemta Direktīva 2014/47/ES⁴ (turpmāk "Direktīva 2014/47/ES"). To piemēro no 2018. gada 20. maija. Ar Direktīvu 2014/47/ES cita starpā tika ieviesti divi pārbaucēju veidi, t. i., sākotnēja pārbaude un detalizētāka pārbaude⁵, kā arī prasība, ka ES katra kalendārā gada laikā uz ceļiem veikto sākotnējo tehnisko pārbaucēju kopskaitam jāatbilst vismaz 5 % no šo dalībvalstīs reģistrēto transportlīdzekļu kopskaita. Lai sasniegtu minēto mērķi, katrai dalībvalstij jācenšas veikt atbilstošu skaitu tehnisko pārbaucēju uz ceļiem, kas būtu proporcionāls šādu tās teritorijā reģistrētu transportlīdzekļu kopskaitam. Ziņošanas pienākums, rūpīgi izvērtējot šo mērķi, pirmo reizi attiecīgi par 2019.–2020. gadu būs jāizpilda līdz 2021. gada 31. martam.

2. DIREKTĪVA 2000/30/EK

Saskaņā ar Direktīvu 2009/40/EK par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju tehniskajām apskatēm komerciālos nolūkos izmantotie transportlīdzekļi ir jāpārbauda katru gadu. Tomēr, tā kā uzskata, ka ar ikgadējo apskati nepietiek, lai garantētu, ka laikposmā starp secīgām tehniskajām apskatēm šie transportlīdzekļi ir labā tehniskā stāvoklī, kā īstenošanas pasākums un nepieciešams ceļu satiksmes drošības pasākums ir jāveic arī tehniskas pārbaudes uz ceļiem.

Tehniskā pārbaude uz ceļiem ir dalībvalsts teritorijā izmantota komerciāla transportlīdzekļa pārbaude, par kuru iepriekš nepaziņo. Pārbaudes pārsvarā notiek uz valsts automaģistrālēm, un tās veic vai nu valsts iestādes, vai cita struktūra, kas darbojas iestāžu uzraudzībā.

Visas tehniskās pārbaudes uz ceļiem jāveic, nediskriminējot autovadītāju pēc valstspiederības vai pēc valsts, kurā komerciālais transportlīdzeklis ir reģistrēts vai laists ekspluatācijā. Pārbaudes darbības jāveic arī tādā veidā, lai līdz minimumam samazinātu izmaksas un kavējumus autovadītājiem un īpašniekiem.

Izvēloties komerciālos transportlīdzekļus tehniskajām pārbaudēm uz ceļiem, jāpiemēro mērķtiecīga pieeja, īpašu nozīmi piešķirot to transportlīdzekļu noteikšanai, kuri visdrīzāk varētu būt slikti uzturēti⁶.

Pārbaudes uz ceļiem parasti veic, izmantojot pakāpenisku pieeju. Vispirms vizuāli novērtē stāvoša transportlīdzekļa tehnisko stāvokli, pēc tam pārbauda visu dokumentāciju par pēdējo pārbaudi uz ceļa (attiecīgā gadījumā) un tehnisko apskati. Uz vietas vai tuvākajā tehniskās apskates stacijā var veikt arī trūkumu detalizētu pārbaudi, pamatojoties uz Direktīvā 2000/30/EK iekļauto pozīciju sarakstu. Detalizētas pārbaudes gadījumā rezultāts ir jādokumentē ziņojumā par tehnisko pārbaudi uz ceļa, ievērojot direktīvā norādīto paraugu. Šī informācija ir pamats tai informācijai, kas dalībvalstīm jāpaziņo Eiropas Komisijai.

Ja komerciālais transportlīdzeklis ar bīstamiem trūkumiem nopietni apdraud ceļu satiksmes drošību, tā ekspluatāciju var aizliegt līdz šo trūkumu novēršanai. Turklāt par ārvalstu

⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/47/ES (2014. gada 3. aprīlis) par Savienībā izmantotu komerciālo transportlīdzekļu tehniskajām pārbaudēm uz ceļiem (OV L 127, 29.4.2014., 134. lpp.).

⁵ Sākotnējās pārbaudes ietver dokumentu pārbaudi un transportlīdzekļa tehniskā stāvokļa vizuālu novērtējumu; savukārt detalizētākās pārbaudes (pēc sākotnējās pārbaudes, ja vajadzīgs) ir jāveic, izmantojot mobilo pārbaudes vienību vai īpašas iekārtas pārbaudēm uz ceļa, vai tās norisinās tehniskās apskates stacijā.

⁶ Ar Direktīvu 2014/47/ES visās dalībvalstīs no 2019. gada 20. maija ievieš obligātu riska novērtējuma sistēmu. Slikti rezultāti pārbaudēs uz ceļiem attiecībā uz trūkumu skaitu un smaguma pakāpi novedīs pie tā, ka uzņēmumiem tiks piešķirts augstāks riska vērtējums. Pēc tam dalībvalsts kompetentās iestādes šo informāciju var izmantot, lai biežāk pārbaudītu tos uzņēmumus, kam ir augsts riska vērtējums.

transportlīdzekļiem ar nopietniem trūkumiem ir jāpaziņo reģistrācijas dalībvalstij, lai tā varētu veikt atbilstošus turpmākos pasākumus.

Grozītajā Direktīvā 2000/30/EK⁷, kas tika piemērota līdz 2018. gada 19. maijam, ir noteikta virkne nosacījumu saistībā ar ES izmantotu komerciālo transportlīdzekļu tehniskajām pārbaudēm uz ceļiem. Saskaņā ar Direktīvu 2010/47/ES kopš 2012. gada 1. janvāra ir ieviesti grozījumi transportlīdzekļu kategorijās un I pielikumā iekļautajā pārbaudāmo pozīciju sarakstā.

Pirms grozījumu veikšanas transportlīdzekļus ziņojumos par pārbaudēm uz ceļiem (I pielikums) dalīja klasēs, piemēram, autovilciens, kas nozīmē jebkuru mehānisko transportlīdzekli preču pārvadāšanai, kura masa nepārsniedz 3,5 tonnas (N2 un N3 kategorija) un kurš savienots ar piekabi (O3 un O4 kategorija). Savukārt N2 kategorijas transportlīdzekļi bija jānorāda pie “vieglais kravas automobilis”, N3 kategorijas transportlīdzekļi pie “kravas automobilis”, bet O3 un O4 kategorijas transportlīdzekļi pie “piekabe” un “puspiekabe”.

Tomēr ar vienu no grozījumiem Direktīvā 2010/47/ES ir ieviests atšķirīgs transportlīdzekļu grupēšanas veids atbilstoši to kategorijas apzīmējumam saskaņā ar tipa apstiprināšanas tiesību aktiem. Tāpēc transportlīdzekli, kuru varēja norādīt dažādās klasēs, tagad iespējams norādīt tikai vienā transportlīdzekļu kategorijā. Turklāt velkošais transportlīdzeklis un piekabe ir jānorāda atsevišķi. Ņemot vērā to, ka velkošo transportlīdzekli un piekabi var reģistrēt dažādās dalībvalstīs, šādas pārskatītās klasifikācijas sniedz precīzāku informāciju, vienlaikus arī uzlabojot situāciju dalībvalstīs gadījumos, kad jāpaziņo citai dalībvalstij par nopietniem trūkumiem, kas konstatēti minētajā dalībvalstī reģistrētam transportlīdzeklim.

3. DALĪBVALSTU PAZIŅOTIE DATI

Šis ir sestais ziņojums par to, kā dalībvalstīs ir piemērota Direktīva 2000/30/EK, un tas attiecas uz 2015.–2016. kalendāro gadu. Termins, kad dalībvalstīm jāiesniedz Komisijai dati par šo pārskata periodu, bija 2017. gada 31. marts.

Lai veicinātu to, ka dalībvalstis pilda savu ziņošanas pienākumu, un saskaņā ar līdzšinējo praksi Komisija 2017. gada janvāra sākumā izsūtīja dalībvalstīm informatīvu vēstuli. Šai vēstulei bija pievienota veidne (ko Komisija izstrādāja kopā ar dalībvalstu ekspertiem), un dalībvalstis tika aicinātas to izmantot savu ziņojumu iesniegšanai.

Pēc tam, 2017. gada marta sākumā, tika izsūtīts paziņojums, kurā dalībvalstīm tika atgādināts, ka atskaišu iesniegšanas termiņš strauji tuvojas. Visas dalībvalstis izmantoja veidni, lai elektroniski iesniegtu savus datus. Tas tika atzinīgi novērtēts, jo vienkāršoja datu apkopošanas uzdevumu.

Tomēr ne visas dalībvalstis ievēroja termiņu datu iesniegšanai. Dažas dalībvalstis (Beļģija, Čehija, Somija un Francija) neredz nokavēja, savukārt citas (Malta un Nīderlande) datus neiesniedza attiecīgi līdz 2018. gada janvārim un martam.

Vienpadsmit dalībvalstis, proti, Austrija, Bulgārija, Horvātija, Čehija, Vācija, Dānija, Igaunija, Luksemburga, Nīderlande, Polija un Rumānija, iesniedza datus arī par transportlīdzekļiem, kas reģistrēti ārpus ES, klasificējot pēc reģistrācijas valsts, savukārt vēl divas valstis, proti, Beļģija un Itālija, iesniedza pārbaudīto ārpus ES reģistrēto transportlīdzekļu skaita kopējos rādītājus.

⁷

Komisijas Direktīva 2010/47/ES (2010. gada 5. jūlijs), ar ko tehnikas attīstībai pielāgo Direktīvu 2000/30/EK (OV L 173, 8.7.2010., 33. lpp.).

Kipra iesniedza datus tikai par vietējiem transportlīdzekļiem. Īrija sākotnēji rīkojās tāpat, bet pēc tam iesniedza pārskatītu datu kopumu, kurā ietvēra informāciju par pārbaudītajiem citās dalībvalstīs reģistrētiem transportlīdzekļiem.

Visbeidzot, 13 dalībvalstis, proti, Austrija, Bulgārija, Čehija, Dānija, Grieķija, Francija, Īrija, Malta, Nīderlande, Portugāle, Rumānija, Slovākija un Apvienotā Karaliste, iesniedza arī papildu informāciju saistībā ar defektu kodiem, kas attiecas uz pārbaudītajām pozīcijām (piemēram, 1) bremžu iekārta, 1.1.8. savienojumi piekabes bremzēm). Šī informācija tika ieviesta ar Direktīvu 2010/47/ES, ar kuru no 2012. gada 1. janvāra grozīts Direktīvas 2000/30/EK I pielikums, tomēr šādas īpaši detalizētas informācijas iesniegšana nav obligāta.

Pēc valstu ziņojumu pirmreizējās analīzes Komisija sazinājās ar vairākām dalībvalstīm, lai noskaidrotu iespējamās iemeslus neparastiem rezultātiem vai izmaiņām salīdzinājumā ar iepriekšējo periodu. Atbilstīgi dalībvalstu sniegtajiem skaidrojumiem ir vairāki apstākļi, kas negatīvi ietekmēja uz ceļiem veikto tehnisko pārbaudi daudzumu un kvalitāti. Citu starpā var minēt tādas apstākļus kā kompetenču reorganizācija vai decentralizācija, kuru laikā pārbaudes netika veiktas, finanšu ierobežojumi, kas ir par pamatu darbinieku trūkumam, ierobežotam pārbaudi skaitam un ierobežotai piekļuvei pie aprīkojuma. Informācijas apmaiņa ar dalībvalstīm arī atklāja, ka ir būtiskas atšķirības izpratnē par datu vākšanu un ziņošanu un to izpildē, kas arī var veicināt atšķirības. Šīs atšķirības varētu samazināties no 2018. gada 20. maija, ņemot vērā to, ka ar Direktīvu 2014/47/ES ir ieviesta labāka pārbaudes metožu, trūkumu novērtēšanas, diagnostikas iekārtu lietošanas un ziņošanas prasību saskaņošana. Pirmais ziņojums, kas pamatojas uz Direktīvu 2014/47/ES, attieksies uz 2019.–2020. gada periodu, un dalībvalstīm ziņojumi būs jāiesniedz līdz 2021. gada 31. martam.

4. PĀRBAUŽU SATURS

Ir jāpārsūta Komisijai vismaz tie dati, kas attiecas uz Direktīvas 2000/30/EK I pielikumā ietvertā ziņojuma parauga 10. punktā norādītajiem pārbaudāmajiem elementiem. Minētie elementi ir šādi:

- identifikācija,
- bremžu iekārta,
- stūres mehānisms,
- redzamība,
- apgaismes iekārtas un elektrosistēma,
- asis, riteņi, riepas, balstiekārta,
- šasija un uz šasijas stiprinātas detaļas,
- cits aprīkojums, tostarp tahogrāfs un ātruma ierobežošanas ierīces,
- traucējumi, tostarp emisijas un degvielas un/vai eļļas noplūde.

Lai vienkāršotu attiecībā uz šiem elementiem inspektoru atklāto trūkumu reģistrēšanu, pārbaudes ziņojuma otrajā pusē ir jāietver pilns pārbaudāmo pozīciju saraksts. Inspektoriem ziņojumā jāatzīmē (izmantojot iepriekš definētus kodus) visi elementi, kuriem tie konstatējuši trūkumus, un pēc pārbaudes pabeigšanas šā ziņojuma kopija jāizsniedz transportlīdzekļa vadītājam.

Ja inspektors uzskata, ka konstatētie trūkumi var radīt drošības apdraudējumu (jo īpaši saistībā ar bremzēm) tādā mērā, ka ir pamatoti veikt turpmākas pārbaudes, viņš(-a) var likt transportlīdzekli nogādāt uz speciālu tehniskās apskates vietu sīkākas pārbaudes veikšanai.

Turklāt, ja pārbaudes laikā tiek konstatēts, ka komerciālais transportlīdzeklis nopietni apdraud tā lietotājus vai citus satiksmes dalībniekus, tāda transportlīdzekļa ekspluatāciju var aizliegt līdz visu konstatēto bīstamo trūkumu novēršanai.

5. STATISTIKAS DATI

5.1. Pārbažu daudzums

2015.–2016. gadā tika pārbaudīts par 534 473 **transportlīdzekļiem mazāk** nekā 2013.–2014. gadā, un tas ir **samazinājums par 9,6 %**. Turpmāk 1. tabulā ir sniegts sadalījums pa dalībvalstīm.

2011.–2012. gadā tika pārbaudīti **8 145 984** transportlīdzekļi, bet 2013.–2014. gadā veikts par **2 561 820** pārbaudēm **mazāk**, proti, **5 584 164 pārbaudes**. 2015.–2016. gadā ir vērojams vēl lielāks samazinājums (aptuveni par 10 %), pārbažu skaitam sasniedzot **5 029 763** pārbaudes.

1. tabula. Pārbažu daudzums: 2013.–2014. gada un 2015.–2016. gada perioda salīdzinājums

Ziņotāja dalībvalsts (DV)	2013.– 2014. gadā pārbaudītie transportlīdzekļi	2015.– 2016. gadā pārbaudītie transportlīdzekļi	Starpība starp 2013.– 2014. gada un 2015.– 2016. gada periodiem	% izteikta starpība starp 2013.– 2014. gada un 2015.– 2016. gada periodiem
Austrija	48 884	42 438	–6446	–13,2 %
Beļģija	18 073	9693	–8380	–46,4 %
Bulgārija	321 325	250 516	–70 809	–22,0 %
Horvātija	39 608	39 204	–404	–1,0 %
Kipra	1174	6214	5040	429,3 %
Čehija	136 981	88 389	–48 592	–35,5 %
Dānija	2081	3753	1672	80,3 %
Igaunija	1689	2768	1079	63,9 %
Somija	11 152	8390	–2762	–24,8 %
Francija	1 053 692	996 892	–56 800	–5,4 %
Vācija	1 600 728	1 620 465	19 737	1,2 %
Grieķija	16 816	5395	–11 421	–67,9 %
Ungārija	216 504	195 905	–20 599	–9,5 %
Īrija	12 939	29 840	16 901	130,6 %
Itālija	15 147	5514	–9633	–63,6 %
Latvija	6101	8652	2551	41,8 %
Lietuva	79 860	70 586	–9274	–11,6 %
Luksemburga	726	398	–328	–45,2 %
Malta	4012	6943	2931	73,1 %

Nīderlande	8860	6709	-2151	-24,3 %
Polija	888 111	627 384	-260 727	-29,4 %
Portugāle	631	1522	891	141,2 %
Rumānija	8135	13 144	5009	61,6 %
Slovākija	16 211	18 760	2549	15,7 %
Slovēnija	5113	4945	-168	-3,3 %
Spānija	723 250	654 392	-68 858	-9,5 %
Zviedrija	53 527	45 417	-8110	-15,2 %
Apvienotā Karaliste	292 838	265 535	-27 303	-9,3 %
Kopā	5 584 164	5 029 763	-554 401	-9,9 %

Astoņpadsmit dalībvalstis 2015.–2016. gadā veica mazāk pārbaužu nekā 2013.–2014. gadā. Procentuālie samazinājumi svārstījās no 1 % Horvātijā līdz **68 % Grieķijā**. Citas dalībvalstis, kas reģistrēja būtiskus samazinājumus, bija Itālija (64 %), Beļģija (46 %), Luksemburga (45 %) un Čehija (35 %). Saskaņā ar dalībvalstu sniegto skaidrojumu samazinājumu iemesli ir finanšu ierobežojumi un cilvēkresursu trūkums vai kompetenču reorganizācija. Turklāt izpildes pasākumus ietekmēja arī valstu tiesību aktu un iekšējo administratīvo procedūru grozījumi.

Savukārt desmit dalībvalstis reģistrēja 2015.–2016. gadā veikto pārbaužu skaita pieaugumu. Procentuālie pieaugumi svārstījās no 1,2 % Vācijā līdz 122 % Īrijā, 141 % Portugālē un 429 % Kiprā. Tomēr attiecībā uz Kipru ir atzīts, ka tā, ņemot vērā atskaites par 2013.–2014. gada pārskata periodu, sāka darbu ar zemiem bāzes datiem. Tāpēc šis procentuālais pieaugums ir relatīvs. Īrijā pieauguma iemesls ir saistīts ar to, ka Īrijas iestādes palielināja to inspektoru skaitu, kas veic tehniskās pārbaudes uz ceļiem.

5.2. Pārbaudīto transportlīdzekļu izcelsme

Turpmāk 2. tabulā sniegts pārskats par dalībvalstu pārbaudīto transportlīdzekļu izcelsmi. Kā minēts iepriekš, tikai Kipra neiesniedza datus par “ārpusvalsts” transportlīdzekļu — t. i., to transportlīdzekļu, kas reģistrēti vai nu citā dalībvalstī, vai ārpus ES, — pārbaudēm. Divdesmit septiņas dalībvalstis paziņoja datus par citā dalībvalstī reģistrētu transportlīdzekļu pārbaudēm, un no šīm valstīm trīspadsmit dalībvalstis veica arī ārpus ES reģistrētu transportlīdzekļu pārbaudes.

Ir daži būtiski punkti, kas jāatzīmē saistībā ar 2. tabulā norādītajiem datiem, proti, 62 % 2015.–2016. gadā veikto pārbaužu attiecās uz vietējiem transportlīdzekļiem, 33 % — citā dalībvalstī reģistrētiem transportlīdzekļiem un 5 % — ārpus ES reģistrētiem transportlīdzekļiem.

Citi ievērojamas cienīgi punkti ir tādi, ka Luksemburgā tika pārbaudīti tikai 15,8 % vietējo transportlīdzekļu un ka, lai gan 51 % Polijas iestāžu pārbaudīto transportlīdzekļu bija reģistrēti Polijā, tā veica divreiz vairāk pārbaužu attiecībā uz transportlīdzekļiem, kas reģistrēti ārpus ES, nekā attiecībā uz transportlīdzekļiem, kas bija no citām dalībvalstīm. Domājams, ka šādas statistikas iemesls ir šo dalībvalstu ģeogrāfiskā atrašanās vieta.

2. tabula. Pārbaudīto transportlīdzekļu izcelsme

Ziņotāja dalībvalsts (DV)	Reģistrēts DV	Reģistrēts citā DV	Reģistrēts ārpus ES	Kopā	DV transportlīdzekļi (%)
Austrija	18 672	22 188	1578	42 438	44,0 %
Beļģija	2918	6509	266	9693	30,1 %
Bulgārija	209 717	40 016	783	250 516	83,7 %
Horvātija	24 511	4729	9964	39 204	62,5 %
Kipra	6214	0	0	6214	100,0 %
Čehija	53 949	32 370	2070	88 389	61,0 %
Dānija	3175	553	25	3753	84,6 %
Igaunija	2581	92	95	2768	93,2 %
Somija	6646	1744	0	8390	79,2 %
Francija	369 857	627 035	0	996 892	37,1 %
Vācija	1 055 997	525 616	38 852	1 620 465	65,2 %
Grieķija	4465	930	0	5395	82,8 %
Ungārija	145 921	49 984	0	195 905	74,5 %
Īrija	28 754	1086	0	29 840	96,4 %
Itālija	4740	756	18	5514	86,0 %
Latvija	5739	2913	0	8652	66,3 %
Lietuva	56 237	14 349	0	70 586	79,7 %
Luksemburga	63	311	24	398	15,8 %
Malta	6924	19	0	6943	99,7 %
Nīderlande	2845	3612	252	6709	42,4 %
Polija	317 270	100 168	209 946	627 384	50,6 %
Portugāle	1435	87	0	1522	94,3 %
Rumānija	12 018	768	358	13 144	91,4 %
Slovākija	9761	8999	0	18 760	52,0 %
Slovēnija	4048	897	0	4945	81,9 %
Spānija	592 537	61 855	0	654 392	90,5 %
Zviedrija	38 336	6986	0	45 322	84,6 %
Apvienotā Karaliste	130 661	134 874	0	265 535	49,2 %
Kopā	3 115 991	1 649 446	264 231	5 029 667	62,0 %
Šveice	39 813	20 034	4492	64 339	61,9 %
Kopā	3 155 804	1 669 480	268 423	5 094 017	62 %

5.3. Aizliegumu daudzums

2015.–2016. gadā tika aizliegts ekspluatēt par **60 112 transportlīdzekļiem vairāk** nekā 2013.–2014. gadā, un tas ir **pieaugums par 17,5 %**. Turpmāk 3. tabulā ir sniegts sadalījums pa dalībvalstīm. Ņemot vērā, ka pārbaudīto transportlīdzekļu skaits vienlaikus samazinājās par 9,6 % salīdzinājumā ar 2013.–2014. gadu, tas var liecināt par mērķtiecīgāku pieeju, ko

vairumā dalībvalstu izmanto uz ceļa veikto pārbaužu laikā, vai, atsevišķos gadījumos, uz stingrāka pārbaudes režīma izmantojumu.

3. tabula. Aizliegumi: 2013.–2014. gada un 2015.–2016. gada salīdzinājums

Ziņotāja dalībvalsts (DV)	Transportlīdzekļi, kuru ekspluatācija aizliegta 2013.– 2014. gadā	Transportlīdzekļi, kuru ekspluatācija aizliegta 2015.– 2016. gadā	Starpība starp 2013.– 2014. gada un 2015.– 2016. gada periodiem	% izteikta starpība starp 2013.– 2014. gada un 2015.– 2016. gada periodiem
Austrija	28 088	24 194	–3894	–13,9 %
Beļģija	997	691	–306	–30,7 %
Bulgārija	5798	1646	–4152	–71,6 %
Horvātija	1643	2548	905	55,1 %
Kipra	1719	1232	–487	–28,3 %
Čehija	514	375	–139	–27,0 %
Dānija	532	1192	660	124,1 %
Igaunija	1513	2636	1123	74,2 %
Somija	5840	163	–5677	–97,2 %
Francija	2714	103 720	101 006	3721,7 %
Vācija	34 269	26 768	–7501	–21,9 %
Grieķija	252	71	–181	–71,8 %
Ungārija	5651	8388	2737	48,4 %
Īrija	779	1909	1130	145,1 %
Itālija	6090	2923	–3167	–52,0 %
Latvija	45	61	16	35,6 %
Lietuva	931	311	–620	–66,6 %
Luksemburga	31	12	–19	–61,3 %
Malta	1937	3674	1737	89,7 %
Nīderlande	111	172	61	55,0 %
Polija	32 969	38 374	5405	16,4 %
Portugāle	11	776	765	6954,5 %
Rumānija	357	3035	2678	850 %
Slovākija	6123	5955	–168	–2,7 %
Slovēnija	477	109	–368	–77,1 %
Spānija	83 280	57 239	–26 041	–31,3 %
Zviedrija	40 871	42 087	1216	3,0 %
Apvienotā Karaliste	80 283	72 886	–7397	–9,2 %
Kopā	343 825	403 937	60 112	17,5 %

Divpadsmit dalībvalstis 2015.–2016. gada pārskata periodā reģistrēja aizliegumu skaita pieaugumu salīdzinājumā ar 2013.–2014. gada periodu. Procentuālie pieaugumi svārstījās no 3 % Zviedrijā līdz aptuveni 6955 % Portugālē, lai gan Portugāle sāka darbu ar zemiem bāzes datiem — tikai 11 aizliegumiem 2013.–2014. gada pārskata periodā. Citas dalībvalstis, kas reģistrēja ievērojamus pieaugumus, bija Rumānija (850 %), Dānija (124 %) un Malta (90 %). Francijā ievērojama pieaugums 3722 % apjomā ir saistīts ar faktu, ka Francija 2013.–2014. gada periodā nesniedza datus par piekabēm (O3 un O4 kategorija) un ka 2013.–2014. gada ziņojums neaptvēra visas iestādes, kas iesaistītas pārbaužu veikšanā uz ceļiem. Dažus citus ievērojamus pieaugumus var izskaidrot ar valsts tiesību aktu, datu vākšanas un ziņošanas metodoloģijas izmaiņām.

Salīdzinot šos pieaugumus ar atbilstošajām attiecīgās dalībvalsts pārbaužu daudzuma izmaiņām (izņemot Franciju, kas reģistrēja samazinājumu 3,6 % apjomā), Rumānija, Malta, Dānija un Portugāle reģistrēja pārbaužu daudzuma pieaugumu attiecīgi par 61,6 %, 73,1 %, 80,3 % un 141 %.

Turpretī 16 dalībvalstīs bija reģistrēto aizliegumu skaita samazinājums, tas svārstījās no 2,7 % Slovēnijā līdz 97,2 % Somijā; samazinājums Somijā ir saistīts ar kļūdām ziņošanas metodoloģijā 2013.–2014. gadā. Interesanti, ka tas atbilda 15,7 % lielam pārbaužu daudzuma pieaugumam Slovēnijā un 24,8 % lielam samazinājumam Somijā. Jāpiemin vēlreiz, ka tas varētu liecināt par izmaiņām pārbaudes politikā un par to, ka transportlīdzekļu tehniskais stāvoklis, iespējams, uzlabojas.

5.4. To transportlīdzekļu izcelsme, kuru ekspluatācija ir aizliegta

Turpmāk 4. tabulā ir apkopoti dalībvalstu iesniegtie dati un norādīts, ka to vietējo transportlīdzekļu īpatsvars, kuru ekspluatācija ir aizliegta, svārstās no mazāk nekā 1 % Bulgārijā, Čehijā, Latvijā un Lietuvā līdz vairāk nekā 50 % Austrijā, Igaunijā, Itālijā, Maltā, Portugālē un Zviedrijā. Igaunijas aizliegumu īpatsvars attiecībā uz vietējiem transportlīdzekļiem pārsniedz 90 %, un tam par iemeslu ir datu vākšanas metodoloģija, savukārt kopējais aizliegumu īpatsvars attiecībā uz vietējiem transportlīdzekļiem visās dalībvalstīs ir 7,9 %. Jānorāda, ka Zviedrijas gadījumā paziņoto datu pārskatīšanā tika atklāta kļūda datu vākšanas un ziņošanas metodoloģijā, kura ir pastāvējusi jau ilgāku laiku, arī 2013.–2014. gada un 2015.–2016. gada periodos.

Ņemot vērā aizliegumu īpatsvara atšķirības starp vietējiem transportlīdzekļiem un ārvalstu transportlīdzekļiem, sešas dalībvalstis iesniedza datus, kas varētu liecināt par to, ka ārvalstu transportlīdzekļi atbilst augstākiem tehniskā stāvokļa standartiem, jo uz vietējiem transportlīdzekļiem attiecas augstāki aizliegumu īpatsvari. Dalībvalstis, kuru aizliegumu īpatsvara atšķirība attiecībā uz ārvalstu transportlīdzekļiem pārsniedz 10 %, bija Slovēnija, Itālija, Dānija, Rumānija, Malta un Portugāle.

Turpretī bija arī divas dalībvalstis (Apvienotā Karaliste un Īrija), kur aizliegumu īpatsvars attiecībā uz ārvalstu transportlīdzekļiem bija vairāk nekā par 10 % augstāks nekā aizliegumu īpatsvars attiecībā uz vietējiem transportlīdzekļiem.

Vidējais aizliegumu īpatsvars ES transportlīdzekļiem (neieskaitot dalībvalsts vietējos transportlīdzekļus) 28 ES dalībvalstīs ir 9,0 %, un tas ir mazliet mazāk nekā 10,4 %, kas norādīti par 2013.–2014. gada pārskata periodu.

Turklāt, tā kā Kipra nesniedza datus par pārbaudēm, kas veiktas attiecībā uz ārvalstu transportlīdzekļiem, tos analizē iekļaut nevarēja. Līdzīga situācija izveidojās arī saistībā ar 2013.–2014. gada pārskata periodu, iespējams, tās ģeogrāfiskā novietojuma dēļ.

4. tabula. Aizliegumu sadalījums: vietējie un ES aizliegumi

	Ziņotājā dalībvalstī reģistrētie transportlīdzekļi			ES reģistrētie transportlīdzekļi (izņemot ziņotāju dalībvalsti)		
Ziņotāja dalībvalsts	Pārbaudīto transportlīdzekļu skaits	Aizliegumu skaits	Aizliegumu īpatsvars (%)	Pārbaudīto transportlīdzekļu skaits	Aizliegumu skaits	Aizliegumu īpatsvars (%)
Austrija	18 672	10 315	55,2 %	22 188	12 882	58,1 %
Beļģija	2918	269	9,2 %	6509	404	6,2 %
Bulgārija	209 717	1144	0,5 %	40 016	500	1,2 %
Horvātija	24 511	1655	6,8 %	4729	301	6,4 %
Kipra	6214	1232	19,8 %	0	0	Nepiemēro
Čehija	53 949	285	0,5 %	32 370	85	0,3 %
Dānija	3175	1091	34,4 %	553	95	17,2 %
Igaunija	2581	2465	95,5 %	92	79	85,9 %
Somija*	6646	130	2,0 %	1744	33	1,9 %
Francija	369 857	44 383	12,0 %	627 035	59 337	9,5 %
Vācija	1 055 997	11 278	1,1 %	525 616	14 497	2,8 %
Griekija	4465	55	1,2 %	930	16	1,7 %
Ungārija	145 921	6884	4,7 %	49 984	1504	3,0 %
Īrija	28 754	1716	6,0 %	1086	193	17,8 %
Itālija	4740	2616	55,2 %	756	297	39,3 %
Latvija	5739	32	0,6 %	2913	29	1,0 %
Lietuva	56 237	211	0,4 %	14 349	100	0,7 %
Luksemburga	63	3	4,8 %	311	9	2,9 %
Malta	6924	3673	53,0 %	19	1	5,3 %
Nīderlande	2845	41	1,4 %	3612	127	3,5 %
Polija	317 270	30 026	9,5 %	100 168	2728	2,7 %
Portugāle	1435	776	54,1 %	87	0	0,0 %
Rumānija	12 018	3741	31,1 %	768	31	4,0 %
Slovākija	9761	3667	37,6 %	8999	2288	25,4 %
Slovēnija	4048	53	1,3 %	897	56	6,2 %
Spānija	592 537	54 802	9,2 %	61 855	2437	3,9 %
Zviedrija*	38 336	1671	4,36 %	6986	5962	85,3 %
Apvienotā Karaliste	130 661	28 735	22,0 %	134 874	44 151	32,7 %
Kopā	3 116 086	247 403	7,9 %	1 649 446	148 142	9,0 %
Š Šveice	39 813	1825	4,6 %	20 034	1733	8,7 %
Kopā	3 155 899	249 228	7,9 %	1 669 480	149 875	9 %

Kā minēts iepriekš, 13 dalībvalstis iesniedza datus arī par pārbaudēm, kas veiktas transportlīdzekļiem, kuri reģistrēti valstīs ārpus ES. Sīkāka informācija iekļauta nākamajā 5. tabulā. Tika pārbaudīts 264 231 ārpus ES reģistrēts transportlīdzeklis, kā rezultātā izdoti

8392 aizliegumi, t. i., **aizliegumu īpatsvars bija 3,2 %** salīdzinājumā ar 7,9 % vietējo transportlīdzekļu gadījumā un 9,0 % ES (izņemot vietējo) transportlīdzekļu gadījumā. Izņemot Austriju, Dāniju, Igauniju, Itāliju un Rumāniju, aizliegumu īpatsvari attiecībā uz ārpus ES reģistrētiem transportlīdzekļiem parasti atbilst aizliegumu īpatsvaram attiecībā uz ES reģistrētiem transportlīdzekļiem. Šīs dalībvalstis ziņoja, ka aizliegumu īpatsvara samazinājumi attiecīgi ir 5,1 %, 6,8 %, 11 %, 16,4 % un 10,8 % par labu ES reģistrētiem transportlīdzekļiem.

5. tabula. Aizliegumu sadalījums: ārpus ES reģistrēti transportlīdzekļi

Ziņotāja dalībvalsts	Aizliegumi (ārpus ES reģistrēti transportlīdzekļi)		
	Ārpus ES reģistrēto transportlīdzekļu skaits, kuri ir pārbaudīti	Ārpus ES reģistrēto transportlīdzekļu skaits, kuru ekspluatācija ir aizliegta	Ar ārpus ES reģistrētiem transportlīdzekļiem saistītais aizliegumu īpatsvars (%)
Austrija	1578	997	63,2 %
Beļģija	266	18	6,8 %
Bulgārija	783	2	0,3 %
Horvātija	9964	592	5,9 %
Kipra	0	0	Nepiemēro
Čehija	2070	5	0,2 %
Dānija	25	6	24,0 %
Igaunija	95	92	96,8 %
Somija	0	0	Nepiemēro
Francija	0	0	Nepiemēro
Vācija	38 852	993	2,6 %
Grieķija	0	0	Nepiemēro
Ungārija	0	0	Nepiemēro
Īrija	0	0	Nepiemēro
Itālija	18	10	55,6 %
Latvija	0	0	Nepiemēro
Lietuva	0	0	Nepiemēro
Luksemburga	24	0	0,0 %
Malta	0	0	Nepiemēro
Nīderlande	252	4	1,6 %
Polija	209 946	5620	2,7 %
Portugāle	0	0	Nepiemēro
Rumānija	358	53	14,8 %
Slovākija	0	0	Nepiemēro
Slovēnija	0	0	Nepiemēro
Spānija	0	0	Nepiemēro
Zviedrija	0	0	Nepiemēro
Apvienotā Karaliste	0	0	Nepiemēro
Kopā	264 231	8392	3,2 %

Šveice	44 305	2095	4,7 %
Kopā	308 536	10 488	3,4 %

5.5. Transportlīdzekļi, kuru ekspluatācija aizliegta, pa transportlīdzekļu kategorijām un reģistrācijas dalībvalstīm

1. pielikumā sniegts pārskats par transportlīdzekļu ekspluatācijas aizliegumu īpatsvaram atbilstīgi reģistrācijas dalībvalstij. Visās dalībvalstīs vidējais aizliegumu īpatsvars bija 8,3 %, ieskaitot N3 kategoriju (smagie kravas transportlīdzekļi), kas ir transportlīdzekļu tips, kura ekspluatācija ir aizliegta visbiežāk (t. i., aizliegumu īpatsvars ir 9,6 %).

Attiecībā uz transportlīdzekļiem, kas ietilpst nekonkretizētajā transportlīdzekļu kategorijā "Citi", aizliegumu īpatsvars ir 19,3 %. Tomēr šī kategorija var ietvert daudzus transportlīdzekļu tipus, t. i., lauksaimniecības transportlīdzekļus (T kategorija), vieglās piekabes (O1 un O2) un vieglos furgonus (N1), un to pārbaudes pamatā ir valstu tiesību aktos paredzētie pasākumi.

Tomēr no 2018. gada 20. maija ar Direktīvu 2014/47/ES ir noteikts, ka ātrgaitas traktoru (kas spēj pārsniegt 40 km/h) pārbaude ir obligāta, ja tos galvenokārt izmanto uz sabiedriskajiem ceļiem komerciālu kravas autopārvadājumu vajadzībām.

Aizliegumu īpatsvara atšķirības varētu būt skaidrojamas ar atšķirīgu atlases, pārbaudes un datu vākšanas metožu izmantošanu un defektu atšķirīgu kategorizāciju dalībvalstīs.

2. pielikumā norādīta sīkāka informācija pa transportlīdzekļu kategorijām pa dalībvalstīm, kas veic pārbaudes.

5.6. Dalībvalstu paziņotie trūkumu veidi

3. pielikumā norādīti to defektu īpatsvari, kas dalībvalstīs 2015.–2016. gada pārskata periodā veiktajās pārbaudēs konstatēti deviņiem transportlīdzekļu pārbaudāmajiem elementiem.

Šajā pārskata periodā pārbaudītu laikā visbiežāk konstatētie trūkumi attiecās uz šādu elementu tehnisko stāvokli:

- apgaismes iekārtas un elektrosistēma (23,0 %, iepriekšējā periodā — 20,9 %),
- asis, riteņi, riepas, balstiekārta (21,8 %, iepriekšējā periodā — 20,6 %),
- cits aprīkojums, tostarp tahogrāfs un ātruma ierobežošanas ierīce (15,5 %, iepriekšējā periodā — 17,4 %), un
- bremžu iekārta (13,9 %, iepriekšējā periodā — 18,8 %).

Saistībā ar deviņiem pārbaudāmajiem elementiem dalībvalstu ziņojumos ir būtiskas atšķirības defektu konstatēšanas biežumā. Piemēram, Spānijā pārskata periodā pārbaudāmā elementa "cits aprīkojums, tostarp tahogrāfs un ātruma ierobežošanas ierīce" defekti veidoja 86 % no kopējiem paziņotajiem defektiem, turpretī Apvienotajā Karalistē minētie defekti bija tikai 0,6 % no kopējiem konstatētajiem defektiem. Jāpiemin vēlreiz, ka tam par iemeslu, visticamāk, ir atšķirīgās pārbaudes metodes, ko piemēro dalībvalstīs, kā arī, iespējams, valstu politika, kas vērsta uz to, lai pārbaudes laikā lielāku uzmanību pievērstu konkrētam pārbaudāmajam elementam. Tomēr jāatzīst, ka no 2018. gada 20. maija ar

Direktīvu 2014/47/ES tika ieviesta labāka pārbaudes metožu, trūkumu novērtēšanas un diagnostikas iekārtu lietošanas saskaņošana.

Salīdzinot šos rādītājus ar iepriekšējā perioda rādītājiem, visbūtiskākais samazinājums attiecas uz pārbaudāmo elementu “bremžu iekārta”, t. i., ar bremzēm saistītie defekti veidoja 13,9 % no kopējiem visās dalībvalstīs reģistrētajiem defektiem, samazinoties no 20,7 %, kas bija iepriekšējā pārskata perioda rādītājs. Tomēr trūkumi, kas attiecas uz elementu “apgaismes iekārtas un elektrosistēma” joprojām ir visizplatītākie; tie pieauga līdz 23 % (no 20,4 % iepriekšējā pārskata periodā). Runājot par citiem pārbaudāmajiem elementiem, izmaiņas salīdzinājumā ar iepriekšējo pārskata periodu nav tik lielas, lai tās būtu nopietns iemesls bažām vai liecinātu par būtiskām politikas izmaiņām, kas tiek īstenotas dalībvalstīs.

Pieciem no deviņiem pārbaudāmajiem elementiem, proti, “identifikācija”, “bremžu iekārta”, “stūres mehānisms”, “redzamība” un “traucējumi, tostarp emisijas un degvielas un/vai eļļas noplūde”, rādītāji samazinās. Patiesībā nevienam no elementiem, kam bija vērojams neliels pieaugums salīdzinājumā ar iepriekšējo pārskata periodu, proti, “apgaismes iekārtas un elektrosistēma”, “asis, riteņi, riepas un balstiekārta”, “šasija un uz šasijas stiprinātas detaļas” un “cits aprīkojums, tostarp tahogrāfs un ātruma ierobežošanas ierīce”, pieaugums nepārsniedza 5 %.

Arī ar “bremžu iekārtu” saistītos defektus visbiežāk konstatēja pārbaudēs, kuras veica iestādes Apvienotajā Karalistē, Latvijā un Luksemburgā, attiecīgi veidojot 33,6 %, 33,5 % un 29,6 % no kopējiem defektiem. Savukārt Grieķija neziņoja par defektiem attiecībā uz šiem pārbaudāmajiem elementiem.

Attiecībā uz trūkumiem saistībā ar “emisijām un noplūdēm”, kas ne tikai apdraud drošību uz ceļiem, bet arī ietekmē vidi, jānorāda, ka pēc pieauguma par 0,9 % iepriekšējā periodā (no 3,2 % līdz 4,1 %) tika novērots kritums par 0,4 % (no 4,1 % uz 3,3 %), t. i., ar emisijām saistītie defekti bija 3,3 % no reģistrēto defektu kopskaita attiecīgajā periodā.

Visbeidzot, kā norādīts 2. tabulā, 13 dalībvalstis veica ārpus ES reģistrētu transportlīdzekļu pārbaudes. Taču, tā kā šo pārbaūžu kopskaits atbilst tikai aptuveni 5 % no pārskata periodā veikto pārbaūžu kopskaita, pārlicināšus secinājumus par to tehnisko stāvokli izdarīt nav iespējams.

Tomēr pilnīguma labad šā ziņojuma 4. pielikumā ir ietverta sīkāka informācija, kas sniedz pārskatu par dalībvalstu pārbaudīto transportlīdzekļu skaitu pa reģistrācijas valstīm, un aizliegumu īpatsvars.

6. SANKCIJU VEIDI

Direktīvā 2000/30/EK nav paredzēta nekāda sankciju sistēma par atklātajiem pārkāpumiem. Tā vietā sankcijas jānosaka dalībvalstīm, nediskriminējot autovadītāju pēc valstspiederības vai pēc tās valsts, kurā transportlīdzeklis reģistrēts vai laists ekspluatācijā.

Kā minēts iepriekš, ja tiek konstatēts, ka komerciālais transportlīdzeklis nopietni apdraud tā lietotājus vai citus ceļu satiksmes dalībniekus, iestāde vai inspektors, kas veic pārbaudi, saskaņā ar Direktīvu 2000/30/EK ir pilnvaroti aizliegt tā ekspluatāciju līdz visu konstatēto bīstamo trūkumu novēršanai.

Turklāt par jebkuriem bīstamiem trūkumiem, kuri konstatēti citas valsts komerciālajam transportlīdzeklī, jo īpaši trūkumiem, kuru dēļ tiek aizliegta tā ekspluatācija, ir jāziņo tās dalībvalsts kompetentajām iestādēm, kurā tas reģistrēts.

Kompetentās iestādes dalībvalstī, kurā konstatēts bīstamais trūkums, var lūgt kompetentajām iestādēm dalībvalstī, kurā transportlīdzeklis reģistrēts, īstenot atbilstošus pasākumus, piemēram, veikt transportlīdzeklim papildu tehnisko apskati. Tomēr reģistrācijas dalībvalsts ziņā ir atstāta iespēja veikt jebkādas par piemērotām uzskatītas darbības, par kurām nav jāziņo.

Praksē finansiālā ietekme uz autopārvadātāju, kas saistīts ar bīstami bojātu transportlīdzekli, kura ekspluatācija aizliegta, nav vienīgais iespējama naudassods, ko uzliek tās dalībvalsts iestādes, kas veic pārbaudi. Varētu būt arī citas izmaksas, piemēram, izmaksas par transportlīdzekļa aizvilkšanu līdz pārbaudes iekārtai uz “detalizētāku pārbaudi”, kopā ar pašas apskates izmaksām un izmaksām par jebkādu remontu, kas vajadzīgs trūkumu novēršanai. Turklāt pastāv arī autopārvadātāja netiešās izmaksas saistībā ar iespējamu grafika neievērošanu.

Visbeidzot, saskaņā ar Direktīvu 2014/47/ES, sākot no 2019. gada 20. maija⁸, informācija par trūkumu skaitu un smaguma pakāpi ir jāiekļauj riska novērtējuma sistēmā, kas izveidota saskaņā ar Direktīvu 2006/22/EK⁹. To uzņēmumu transportlīdzekļus, kam ir augsts riska profils, var biežāk izraudzīties pārbaūžu veikšanai uz ceļiem.

7. SECINĀJUMU KOPSAVILKUMS

Kā minēts šā ziņojuma 3. nodaļā, to atšķirību dēļ, kas konstatētas saistībā ar pārbaudes metodēm, datu vākšanu un paziņošanu, nav jāizdara tālejoši secinājumi, pamatojoties uz šo ziņojumu, kā arī ir piesardzīgi jāizvērtē rezultāti. Paturot to prātā, turpmāk ir minēti galvenie konstatējumi, kas izdarīti, pamatojoties uz datiem, kuri savākti par 2015.–2016. gada pārskata periodu.

7.1. Pārbaudes

Salīdzinājumā ar iepriekšējo periodu, kurā jau bija vērojams samazinājums par 31,5 %, pārbaudīto transportlīdzekļu skaits samazinājās vēl vairāk. 2015.–2016. gadā tika pārbaudīts par 534 473 **transportlīdzekļiem mazāk**, un tas ir **samazinājums par 9,6 %**. Saskaņā ar dalībvalstu sniegto skaidrojumu tam par pamatu bija gan samazināti resursi, gan reorganizācija, gan izmaiņas valstu tiesību aktos un noteikumu piemērošanā, gan, atsevišķos gadījumos, mērķtiecīgākas pārbaūžu pieejas ieviešana.

Jebkurā gadījumā 18 dalībvalstis veica mazāk pārbaūžu, procentuālajiem samazinājumiem svārstoties no 1 % Horvātijā līdz 68 % Grieķijā. Turpretī desmit dalībvalstis reģistrēja veikto pārbaūžu skaita pieaugumus, procentuālajiem pieaugumiem svārstoties no 1,2 % Dānijā līdz 429 % Kiprā.

62 % pārskata periodā veikto pārbaūžu attiecās uz vietējiem transportlīdzekļiem, 33 % — citā dalībvalstī reģistrētiem transportlīdzekļiem un 5 % — ārpus ES reģistrētiem transportlīdzekļiem.

Turklāt pārbaudīto vietējo transportlīdzekļu procentuālā daļa no katras dalībvalsts pārbaudīto transportlīdzekļu kopskaita joprojām būtiski atšķiras, un tas liek domāt, ka

⁸ 26. panta 1. punkts.

⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2006/22/EK (2006. gada 15. marts) par minimālajiem nosacījumiem Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85 un Nr. 3821/85 īstenošanai saistībā ar sociālās jomas tiesību aktiem attiecībā uz darbībām autotransporta jomā un par Padomes Direktīvas 88/599/EEK atcelšanu (OV L 102, 11.4.2006., 35. lpp.).

ir jāpieliek lielāki pūliņi, lai nodrošinātu līdzsvarotāku pieeju. Piemēram, Luksemburgā, Beļģijā un Francijā vietējo transportlīdzekļu pārbaudes veidoja mazāk nekā 40 % no pārbažu kopskaita, savukārt situācija citās “tranzīta” dalībvalstīs ir līdzsvarotāka.

7.2. Aizliegumi

Salīdzinājumā ar iepriekšējo periodu tika aizliegts ekspluatēt par 60 112 transportlīdzekļiem vairāk, un tas ir **pieaugums par 17,5 %**. Tas nozīmē iespējamās pozitīvas tendences sākumu un varētu liecināt par to, ka ir sāкта mērķtiecīgākas pieejas īstenošana.

Trīspadsmit dalībvalstis reģistrēja izdoto aizliegumu skaita pieaugumu, pieaugumam svārstoties no 3 % Zviedrijā līdz aptuveni 7000 % Portugālē. Turpretī 15 dalībvalstīs reģistrēja izdoto aizliegumu skaita samazinājumus, kas svārstās no 2,7 % Slovākijā līdz 71,8 % Grieķijā un 71,6 % Bulgārijā.

Runājot par to transportlīdzekļu izcelsmi, kuru ekspluatācija aizliegta, kopējais aizliegumu īpatsvars attiecībā uz vietējiem transportlīdzekļiem bija 7,9 %, savukārt attiecībā uz citu ES dalībvalstu transportlīdzekļiem — 9,0 % un attiecībā uz ārpus ES reģistrētiem transportlīdzekļiem — 3,2 %. Tas varētu nozīmēt to, ka standarti ES transportlīdzekļiem parasti tiek piemēroti universāli neatkarīgi no transportlīdzekļa reģistrācijas valsts. Iemesls, kāpēc aizliegumu īpatsvari attiecībā uz ārpus ES reģistrētiem transportlīdzekļiem ir zemāki, varētu būt saistīts ar to, ka tajos maršrutos, kas saistīti ar braucieniem ES teritorijā, autopārvadātāji izvēlas sūtīt savus jaunākos un vislabāk uzturētos transportlīdzekļus.

Visbeidzot, visās dalībvalstīs vidējais aizliegumu īpatsvars attiecībā uz ES reģistrētiem transportlīdzekļiem bija 8,3 %. Visbiežāk tika aizliegta N3 kategorijas transportlīdzekļu (smago kravas transportlīdzekļu) ekspluatācija (t. i., aizliegumu īpatsvars bija 9,6 %). Biežāk tika aizliegta Maltā reģistrēto transportlīdzekļu ekspluatācija, aizliegumu īpatsvaram veidojot 43,9 %. Savukārt visretāk tika aizliegta Vācijas un Bulgārijas transportlīdzekļu ekspluatācija, aizliegumu īpatsvaram attiecīgi veidojot 1,5 % un 3,7 %. Šo aizliegumu īpatsvaru atšķirības varētu būt skaidrojamas ar atšķirīgu pārbaudes metožu un defektu kategorizāciju dalībvalstīs.

7.3. Defekti

Pārskata periodā divi visbiežāk sastopamie trūkumu veidi bija saistīti ar pārbaudāmajiem elementiem “apgaismes iekārtas un elektrosistēma” un “asis, riteņi, riepas un balstiekārta”. Tie attiecīgi veidoja 23 % un 21,8 % no kopējiem reģistrētajiem defektiem. Ar “bremzēm” saistītie defekti veidoja 13,9 % no kopējiem visās dalībvalstīs reģistrētajiem defektiem, samazinoties no 20,7 %, kas bija iepriekšējā pārskata perioda rādītājs.

Tomēr aizliegumu īpatsvaros pa pārbaudāmajiem elementiem dalībvalstu vidū joprojām ir būtiskas atšķirības. Piemēram, Spānijā pārskata periodā pārbaudāmā elementa “cits aprīkojums, tostarp tahogrāfs un ātruma ierobežošanas ierīce” defekti veidoja 86 % no kopējiem reģistrētajiem defektiem, turpretī Apvienotajā Karalistē

minētie defekti bija tikai 0,6 % no kopējiem konstatētajiem defektiem. Jāpiemin vēlreiz, ka tam par iemeslu, visticamāk, ir atšķirīgās pārbaudes metodes, ko piemēro dalībvalstis, un uzsvars, ko iestādes liek uz konkrētiem defektiem. Šīs atšķirības varētu samazināties no 2018. gada 20. maija, ņemot vērā to, ka ar Direktīvu 2014/47/ES ir ieviesta labāka pārbaudes metožu, trūkumu novērtēšanas, diagnostikas iekārtu lietošanas un ziņošanas prasību saskaņošana.