



Briuselis, 2020 03 23
COM(2020) 109 final

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

**dėl 2000 m. birželio 6 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2000/30 dėl
Bendrijoje važinėjančių komercinių transporto priemonių techninio patikrinimo
keliuose taikymo valstybėse narėse**

2015–2016 m. ataskaitinis laikotarpis

Turinys

1.	IVADAS	3
2.	DIREKTYVA 2000/30/EB	4
3.	VALSTYBIŲ NARIŲ PATEIKTI DUOMENYS	5
4.	PATIKRINIMO TURINYS	6
5.	STATISTINIAI DUOMENYS	7
5.1.	Patikrinimų apimtys	7
5.2.	Patikrintų transporto priemonių kilmės šalis.....	8
5.3.	Uždraustų naudoti transporto priemonių skaičius	10
5.4.	Uždraustų naudoti transporto priemonių kilmės šalis	11
5.5.	Uždraustų naudoti transporto priemonių skaičius pagal transporto priemonių kategorijas ir pagal registracijos valstybes nares	14
5.6.	Valstybių narių nurodytų trūkumų rūšys.....	15
6.	SANKCIJŲ RŪŠYS.....	16
7.	IŠVADŲ SANTRAUKA	17
7.1.	Patikrinimai	17
7.2.	Uždraustos naudoti transporto priemonės	18
7.3.	Trūkumai	18

1. ĮVADAS

Siekiant užtikrinti kelių eismo saugumą, aplinkos apsaugą ir sąžiningą konkurenciją, Europos teisės aktuose numatytos priemonės, kurių paskirtis – užtikrinti, kad Europos keliais važinėjančios komercinės transporto priemonės būtų tinkamos techninės būklės. Šios priemonės apima:

- taisyklės dėl leidimo užsiimti profesine veikla, pagal kurias reikalaujama, kad vežėjai turėtų pakankamai finansinių išteklių tinkamai transporto priemonių techninei būklei užtikrinti (Reglamentas (EB) Nr. 1072/2009¹);
- valstybėse narėse periodiškai, ne rečiau, nei nustatyta Europos lygmeniu, atliekamą jų teritorijose registruotų transporto priemonių techninę apžiūrą (Direktyva 2009/40/EB²);
- šioje ataskaitoje aptariamus techninius patikrinimus kelyje, kuriais siekiama užtikrinti, kad komercinės transporto priemonės būtų naudojamos tik tuo atveju, jeigu jos prižiūrimos taip, kad būtų užtikrinta gera jų techninė būklė (Direktyva 2000/30/EB³).

Siekiant užtikrinti didesnę kelių eismo saugumą ir apsaugoti aplinką, Direktyvoje 2000/30/EB numatyti valstybėse narėse naudojamų komercinių transporto priemonių, įskaitant motorines transporto priemones, jų priekabas ir puspriekabas, techniniai patikrinimai kelyje.

6 straipsnyje numatyta, kad valstybės narės kas dvejus metus Komisijai pateikia sukauptus ankstesnių dvejų metų duomenis apie:

- patikrintų komercinių transporto priemonių, suskirstytų į septynias transporto priemonių kategorijas ir sugrupuotų pagal registracijos šalį, skaičių,
- pagal direktyvą patikrintus dalykus ir
- rastus trūkumus.

Be to, Direktyvoje 2000/30/EB reikalaujama, kad, surinkusi šiuos duomenis, Komisija, remdamasi iš valstybių narių gautais duomenimis, Tarybai pateiktų direktyvos taikymo ataskaitą kartu su gautų rezultatų santrauka. Tai šios ataskaitos dalykas. Direktyvoje 2000/30/EB taip pat reikalaujama, kad pagal jos 6 straipsnį iš valstybių narių gautą informaciją Komisija perduotų Europos Parlamentui.

Direktyvoje 2000/30/EB nustatytos devynios skirtingos sritys, kurios gali būti tikrinamos atliekant techninį patikrinimą kelyje (žr. 4 dalį). Jei atliekant patikrinimą paaiškėja, kad komercinė transporto priemonė kelia didelę grėsmę ja važiuojantiems asmenims arba kitiems eismo dalyviams, gali būti uždrausta naudoti tą transporto priemonę, kol bus pašalinti visi nustatytieji pavojingi trūkumai. Be to, atlikus transporto priemonės patikrinimą, visi nustatytieji trūkumai turi būti užregistruoti patikrinimo ataskaitoje, kuri įteikiama vairuotojui.

¹ 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1072/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinio krovinių vežimo kelių transportu rinką taisyklių (nauja redakcija) (OL L 300, 2009 11 14, p. 72).

² 2009 m. gegužės 6 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/40/EB dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų techninės apžiūros (nauja redakcija) (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).

2014 m. Europos Parlamentas ir Taryba, priimdami Techninės apžiūros teisės aktų rinkinį, peržiūrėjo komercinių transporto priemonių techninių patikrinimų kelyje taisykles ir procedūras. 2014 m. balandžio 3 d. buvo priimta Direktyva 2014/47/ES⁴ (toliau – Direktyva 2014/47/ES). Ji taikoma nuo 2018 m. gegužės 20 d. Direktyvoje 2014/47/ES, be kita ko, nustatyti dviejų rūšių – pradiniai ir išsamesni⁵ – patikrinimai ir tai, kad bendras per kalendorinius metus ES atliktų pradinių techninių patikrinimų kelyje skaičius turės atitikti bent 5 proc. viso valstybėse narėse užregistruotų transporto priemonių skaičiaus. Kad būtų pasiektas šis tikslas, kiekviena valstybė narė turi dėti pastangas, kad, atsižvelgiant į bendrą jos teritorijoje registruotų tokių transporto priemonių skaičių, būtų atliktas pakankamas patikrinimų kelyje skaičius. Pirmąją ataskaitą, kurioje turės būti kruopščiai išnagrinėta, kaip siekiama šio tikslo, reikės pateikti iki 2021 m. kovo 31 d. Joje atitinkamai bus apžvelgiami 2019–2020 m. duomenys.

2. DIREKTYVA 2000/30/EB

Direktyvoje 2009/40/EB dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų techninės apžiūros numatyta, kad komerciniais tikslais naudojamas transporto priemonės būtina tikrinti kasmet. Tačiau, kadangi laikoma, jog kasmetinės apžiūros nepakanka, kad laikotarpiu nuo vienos techninės apžiūros iki kitos būtų užtikrintas šių transporto priemonių tinkamumas naudoti keliuose, kaip vykdymo užtikrinimo priemonė ir viena iš būtinųjų kelių eismo saugumo priemonių turi būti atliekami ir techniniai patikrinimai kelyje.

Techninis patikrinimas kelyje – tai valstybės narės teritorijoje važinėjančios komercinės transporto priemonės patikrinimas, apie kurį iš anksto nepranešama. Tokius patikrinimus – paprastai viešuosiuose keliuose – atlieka valdžios institucijos ar kitos jų prižiūrimos įstaigos.

Techniniai patikrinimai kelyje turi būti atliekami neatsižvelgiant į vairuotojo pilietybę ar šalį, kurioje komercinė transporto priemonė užregistruota arba pradėta naudoti. Be to, patikrinimai turi būti atliekami taip, kad vairuotojų ir vežėjų patiriamos išlaidos ir gaišatis būtų kuo mažesnės.

Komercinės transporto priemonės techniniam patikrinimui kelyje pasirinkti reikėtų tikslingai, ypač reikėtų rinktis tas transporto priemones, kurių prasta techninė priežiūra yra labiausiai tikėtina⁶.

Patikrinimai kelyje paprastai atliekami keliais etapais. Pirmiausia vizualiai įvertinama stovinčios transporto priemonės techninė būklė. Tada peržiūrimi visi paskutinio patikrinimo kelyje (jei taikytina) ir techninės apžiūros dokumentai. Be to, vadovaujantis Direktyvoje 2000/30/EB pateiktu tikrinamų dalykų sąrašu, vietoje arba artimiausiame techninės apžiūros centre gal būti atliktas išsamus patikrinimas pažeidimams nustatyti. Išsamaus patikrinimo rezultatai turi būti užfiksuoti techninio patikrinimo kelyje ataskaitoje, kuri rengiama pagal direktyvoje nustatytą pavyzdį. Šia informacija grindžiami duomenys, kuriuos valstybės narės turi pateikti Europos Komisijai.

⁴ 2014 m. balandžio 3 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/47/ES dėl Sąjungoje važinėjančių komercinių transporto priemonių techninio patikrinimo kelyje (OL L 127, 2014 4 29, p. 134).

⁵ Atliekant pradinius patikrinimus, patikrinami dokumentai ir vizualiai įvertinama transporto priemonės techninė būklė, o išsamesni patikrinimai (prireikus atliekami po pradinio patikrinimo) turi būti atliekami pasitelkus mobiliąją patikrinimo grupę, patikrinimams kelyje skirtą įrenginį arba techninės apžiūros centre.

⁶ Direktyva 2014/47/ES nustatyta privaloma rizikos įvertinimo sistema, kuri visose valstybėse narėse turi būti taikoma nuo 2019 m. gegužės 20 d. Jei patikrinimų kelyje rezultatai, susiję su trūkumų skaičiumi ir pavojingumu, bus prasti, įmonei bus priskirtas didesnis rizikos koeficientas. Tuomet valstybių narių kompetentingos institucijos, remdamosi šia informacija, galės dažniau tikrinti įmones, kurių rizikos koeficientas yra didelis.

Jei pavojingų trūkumų turinti komercinė transporto priemonė kelia didelį pavojų kelių eismo saugumui, ją gali būti uždrausta naudoti, kol tie trūkumai bus pašalinti. Be to, kad būtų galima užtikrinti tinkamą vėlesnę kontrolę, apie didelių trūkumų turinčias užsienio transporto priemones turi būti pranešta registracijos valstybei narei.

Direktyvoje 2000/30/EB su pakeitimais⁷, taikytoje iki 2018 m. gegužės 19 d., nustatyta keletas Europos Sąjungos teritorijoje naudojamų komercinių transporto priemonių techninių patikrinimų kelyje sąlygų. Nuo 2012 m. sausio 1 d. buvo pradėtos taikyti Direktyva 2010/47/ES pakeistos transporto priemonių kategorijos ir I priede pateiktas tikrinamų dalių sąrašas.

Prieš pakeitimą patikrinimo kelyje ataskaitoje (I priedas) transporto priemonės buvo skirstomos pagal klases (pvz., autotraukinius buvo vadinamos bet kokios kroviniams vežti skirtos motorinės transporto priemonės, kurių didžiausia masė viršija 3,5 tonos (N2 ir N3 kategorijos), su priekaba (O3 ir O4 kategorijos). N2 kategorijos transporto priemonės turėjo būti priskiriamos „lengvųjų krovininių transporto priemonių“ grupei, N3 kategorijos transporto priemonės – „sunkvežimių“ grupei, o O3 ir O4 kategorijų transporto priemonės – „priekabų“ ir „puspriekabių“ grupei.

Tačiau vienu iš Direktyva 2010/47/ES padarytų pakeitimų nustatytas kitoks transporto priemonių grupavimo metodas, grindžiamas tipo patvirtinimo teisės aktuose nustatytomis kategorijomis. Todėl transporto priemonės, kurios anksčiau galėjo būti priskiriamos skirtingoms klasėms, dabar gali būti priskiriamos tik vienai transporto priemonių kategorijai. Be to, velkančiąją transporto priemonę ir priekabą reikia nurodyti atskirai. Kadangi velkančioji transporto priemonė ir priekaba gali būti registruotos skirtingose valstybėse narėse, taikant šiuos peržiūrėtus klasifikatorius pateikiama tikslesnė informacija, be to, pagerinta valstybių narių padėtis tais atvejais, kai reikia įspėti kitą valstybę narę, kad buvo nustatyta pavojingų toje valstybėje narėje registruotos transporto priemonės trūkumų.

3. VALSTYBIŲ NARIŲ PATEIKTI DUOMENYS

Tai šeštoji Direktyvos 2000/30/EB taikymo valstybėse narėse ataskaita. Joje apžvelgiami 2015–2016 kalendoriniai metai. Su šiuo ataskaitiniu laikotarpiu susijusius duomenis valstybės narės Komisijai turėjo pateikti iki 2017 m. kovo 31 d.

Siekdama padėti valstybėms narėms lengviau vykdyti įsipareigojimą teikti ataskaitas ir atsižvelgdama į ankstesnę praktiką, 2017 m. sausio mėn. pradžioje Komisija valstybėms narėms išsiuntė informacinį raštą. Prie šio rašto buvo pridėtas (Komisijos ir valstybių narių ekspertų kartu parengtas) šablonas ir valstybės narės paragintos naudoti tą šabloną savo ataskaitoms.

2017 m. kovo mėn. pradžioje buvo paskelbtas primenamasis pranešimas, kuriuo valstybės narės buvo informuotos, kad netrukus pasibaigs ataskaitų pateikimo terminas. Visos valstybės narės, pasinaudodamos šablonu, pateikė duomenis elektroniniu būdu. Tai įvertinta palankiai, nes buvo paprasčiau surinkti duomenis.

Tačiau ne visos valstybės narės savo duomenis pateikė iki termino pabaigos. Kai kurios valstybės narės (Belgija, Čekija, Prancūzija ir Suomija) vėlavo labai nedaug, tačiau kitos (Malta ir Nyderlandai) savo duomenis pateikė tik atitinkamai 2018 m. sausio ir kovo mėn.

⁷

2010 m. liepos 5 d. Komisijos direktyva 2010/47/ES, kuria prie technikos pažangos priderinama Direktyva 2000/30/EB (OL L 173, 2010 7 8, p. 33).

Vienuolika valstybių narių, konkrečiai – Austrija, Bulgarija, Čekija, Danija, Estija, Kroatija, Lenkija, Liuksemburgas, Nyderlandai, Rumunija ir Vokietija, taip pat pateikė duomenis apie ES nepriklausančiose valstybėse registruotas transporto priemones, suskirstytas pagal registracijos šalį; dar dvi šalys, konkrečiai – Belgija ir Italija, pateikė bendrus patikrintų ES nepriklausančiose valstybėse registruotų transporto priemonių skaičius.

Kipras pateikė duomenis tik apie vietoje registruotas transporto priemones. Airija iš pradžių padarė taip pat, bet vėliau pateikė patikslintą duomenų rinkinį su išsamiais duomenimis apie patikrintas kitose valstybėse registruotas transporto priemones.

Galiausiai, trylika valstybių narių, konkrečiai – Airija, Austrija, Bulgarija, Čekija, Danija, Graikija, Jungtinė Karalystė, Malta, Nyderlandai, Portugalija, Prancūzija, Rumunija ir Slovakija, pateikė ir papildomą informaciją, susijusią su patikrintų dalykų trūkumų kodais (pvz., 1 – stabdymo įranga, 1.1.8 – priekabų stabdžių jungtys). Ši išsami informacija nustatyta Direktyva 2010/47/ES, kuria nuo 2012 m. sausio 1 d. iš dalies pakeistas Direktyvos 2000/30/EB I priedas, tačiau teikti šią išsamesnę informaciją nėra privaloma.

Atlikusi pirmąją nacionalinių ataskaitų analizę, Komisija susisieikė su keliomis valstybėmis narėmis, norėdama išsiaiškinti galimas išskirtinių rezultatų arba pokyčių, palyginti su ankstesniu laikotarpiu, priežastis. Remiantis valstybių narių pateiktais paaiškinimais, įvairios aplinkybės padarė neigiamą poveikį techninių patikrinimų kelyje skaičiui ir kokybei. Iš šių aplinkybių, be kita ko, galima paminėti kompetencijų pertvarkymą arba decentralizavimą, lėmusį tai, kad tam tikrais laikotarpiais patikrinimai nebuvo atliekami, ir finansinius apribojimus, lėmusius personalo trūkumą, nedidelį patikrinimų skaičių ir ribotas galimybes naudotis įranga. Be to, bendraujant su valstybėmis narėmis išsiaiškinta, kad labai skiriasi supratimas apie duomenų rinkimą ir ataskaitų teikimą ir šių procesų įgyvendinimas, o tai – dar viena galima skirtumų priežastis. Nuo 2018 m. gegužės 20 d. šių skirtumų gali sumažėti, nes, pradėjus taikyti Direktyvą 2014/47/ES, bus labiau suderinti tikrinimo metodai, trūkumų vertinimas, patikrinimo įrangos naudojimas ir atskaitomybės reikalavimai. Pirmoji ataskaita pagal Direktyvą 2014/47/ES apims 2019–2020 m. laikotarpį, o savo nacionalines ataskaitas valstybės narės turės pateikti iki 2021 m. kovo 31 d.

4. PATIKRINIMO TURINYS

Komisijai turi būti perduoti bent su Direktyvos 2000/30/EB I priede pateikto ataskaitos pavyzdžio 10 punkte išsamiai nurodytomis tikrinimo sritimis susiję duomenys. Tos sritys yra:

- identifikavimo duomenys;
- stabdymo įranga;
- vairavimo įrenginiai;
- matomumas;
- apšvietimo įranga ir elektros sistema;
- ašys, ratai, padangos, pakaba;
- važiuoklė ir prie važiuoklės tvirtinami mazgai;
- kita įranga, įskaitant tachografą ir greičio ribotuvą;
- neigiami veiksniai, įskaitant išmetamuosius teršalus ir degalų ir (arba) alyvos nuotėkį.

Kad inspektoriams būtų lengviau registruoti šiose srityse nustatytus trūkumus, antrojoje patikrinimo ataskaitos pusėje turėtų būti pateikiamas išsamus tikrinamų dalykų sąrašas. Inspektoriai ataskaitoje turi pažymėti visas sritis (naudodami iš anksto nustatytus kodus), kuriose nustatyta trūkumų, ir, baigę patikrinimą, vieną tos ataskaitos kopiją įteikti transporto priemonės vairuotojui.

Jei inspektorius mano, kad dėl kurio nors nustatyto trūkumo gali kilti pavojus saugumui, dėl kurio (visų pirma, jei tai susiję su stabdžiais) būtų pagrįsta atlikti papildomus patikrinimus, jis gali nurodyti atlikti išsamesnį transporto priemonės patikrinimą naudojant netoliese esančią specialią techninę apžiūros įrangą.

Be to, jei atliekant patikrinimą paaiškėja, kad komercinė transporto priemonė kelia didelę grėsmę ja važiuojantiems asmenims arba kitiems eismo dalyviams, gali būti uždraudžiama naudoti tą transporto priemonę, kol bus pašalinti visi nustatyti pavojingi trūkumai.

5. STATISTINIAI DUOMENYS

5.1. Patikrinimų apimtys

Palyginti su 2013–2014 m. laikotarpiu, 2015–2016 m. patikrinta 534 473 **transporto priemonėmis mažiau**, t. y. patikrintų transporto priemonių skaičius **sumažėjo 9,6 proc.** 1 lentelėje pateikti duomenys pagal valstybes nares.

2011–2012 m. buvo patikrintos **8 145 984** transporto priemonės, o 2013–2014 m. laikotarpiu – **2 561 820 transporto priemonių mažiau**, t. y. atlikti **5 584 164 patikrinimai**. 2015–2016 m. patikrinimų skaičius sumažėjo dar 10 proc. – atlikti **5 029 763 patikrinimai**.

1 lentelė. Patikrinimų apimtys. 2013–2014 m. ir 2015–2016 m. laikotarpių palyginimas

Ataskaitą teikianti valstybė narė	2013–2014 m. laikotarpiu patikrintų transporto priemonių skaičius	2015–2016 m. laikotarpiu patikrintų transporto priemonių skaičius	2013–2014 m. ir 2015–2016 m. laikotarpių skirtumas	Procentinis 2013–2014 m. ir 2015–2016 m. laikotarpių skirtumas
Austrija	48 884	42 438	–6 446	–13,2 %
Belgija	18 073	9 693	–8 380	–46,4 %
Bulgarija	321 325	250 516	–70 809	–22,0 %
Kroatija	39 608	39 204	–404	–1,0 %
Kipras	1 174	6 214	5 040	429,3 %
Čekija	136 981	88 389	–48 592	–35,5 %
Danija	2 081	3 753	1 672	80,3 %
Estija	1 689	2 768	1 079	63,9 %
Suomija	11 152	8 390	–2 762	–24,8 %
Prancūzija	1 053 692	996 892	–56 800	–5,4 %
Vokietija	1 600 728	1 620 465	19 737	1,2 %
Graikija	16 816	5 395	–11 421	–67,9 %
Vengrija	216 504	195 905	–20 599	–9,5 %

Airija	12 939	29 840	16 901	130,6 %
Italija	15 147	5 514	-9 633	-63,6 %
Latvija	6 101	8 652	2 551	41,8 %
Lietuva	79 860	70 586	-9 274	-11,6 %
Liuksemburgas	726	398	-328	-45,2 %
Malta	4 012	6 943	2 931	73,1 %
Nyderlandai	8 860	6 709	-2 151	-24,3 %
Lenkija	888 111	627 384	-260 727	-29,4 %
Portugalija	631	1 522	891	141,2 %
Rumunija	8 135	13 144	5 009	61,6 %
Slovakija	16 211	18 760	2 549	15,7 %
Slovėnija	5 113	4 945	-168	-3,3 %
Ispanija	723 250	654 392	-68 858	-9,5 %
Švedija	53 527	45 417	-8 110	-15,2 %
Jungtinė Karalystė	292 838	265 535	-27 303	-9,3 %
Iš viso	5 584 164	5 029 763	-554 401	-9,9 %

2015–2016 m. laikotarpiu aštuoniolika valstybių narių patikrinimų atliko mažiau nei 2013–2014 m. laikotarpiu. Procentinio sumažėjimo intervalas – nuo 1 proc. Kroatijoje iki **68 proc. Graikijoje**. Patikrinimų skaičius taip pat gerokai sumažėjo šiose valstybėse narėse: Italijoje (64 proc.), Belgijoje (46 proc.), Liuksemburge (45 proc.) ir Čekijoje (35 proc.). Remiantis valstybių narių pateiktais paaiškinimais, patikrinimų skaičius sumažėjo dėl finansinių apribojimų ir žmogiškųjų išteklių trūkumo arba kompetencijų pertvarkymo. Be to, vykdymo užtikrinimo veiklai įtakos turėjo nacionalinės teisės aktų ir vidaus administracinių procedūrų pakeitimai.

Kita vertus, dešimtyje valstybių narių 2015–2016 m. laikotarpiu užregistruota daugiau atliktų patikrinimų. Procentinio padidėjimo intervalas – nuo 1,2 proc. Vokietijoje iki 122 proc. Airijoje, 141 proc. Portugalijoje ir 429 proc. Kipre. Tiesa, dėl Kipro reikia pripažinti, kad jo bazinis lygis, nurodytas teikiant duomenis apie 2013–2014 m. ataskaitinį laikotarpį, buvo žemas. Taigi šis procentinis padidėjimas yra santykinis. Airijoje didėjimą lėmė tai, kad Airijos valdžios institucijos padidino inspektorių, atliekančių techninius patikrinimus kelyje, skaičių.

5.2. Patikrintų transporto priemonių kilmės šalis

2 lentelėje pateikta valstybių narių patikrintų transporto priemonių kilmės šalių apžvalga. Kaip jau minėta, duomenų apie patikrintų kitoje valstybėje, t. y. kitoje valstybėje narėje arba ES nepriklausančioje valstybėje, registruotų transporto priemonių skaičių nepateikė tik Kipras. Duomenis apie patikrintų kitoje valstybėje narėje registruotų transporto priemonių skaičių pateikė dvidešimt septynios valstybės narės, trylika iš šių valstybių narių taip pat vykdė ES nepriklausančiose valstybėse registruotų transporto priemonių patikrinimus.

Svarbiausi dalykai, kuriuos reikėtų pažymėti remiantis 2 lentelėje pateiktais duomenimis, yra tai, kad 62 proc. 2015–2016 m. laikotarpiu patikrintų transporto priemonių buvo vietoje

registruotos transporto priemonės, 33 proc. – kitose valstybėse narėse registruotos transporto priemonės, 5 proc. – ES nepriklausančiose valstybėse registruotos transporto priemonės.

Taip pat verta paminėti, kad Liuksemburge patikrintos vietoje registruotos transporto priemonės sudarė tik 15,8 proc. visų patikrintų transporto priemonių; 51 proc. Lenkijos valdžios institucijų patikrintų transporto priemonių buvo registruotos Lenkijoje, o ES nepriklausančiose valstybėse registruotų transporto priemonių šios šalies valdžios institucijos patikrino du kartus daugiau nei kitose valstybėse narėse registruotų transporto priemonių. Tokius statistinius duomenis veikusiai galima paaiškinti šių valstybių narių geografinė padėtimi.

2 lentelė. Patikrintų transporto priemonių kilmės šalis

Ataskaitą teikianti valstybė narė	Registruota valstybėje narėje	Registruota kitoje valstybėje narėje	Registruota ES nepriklausančioje valstybėje	Iš viso	Valstybės narės transporto priemonės (proc.)
Austrija	18 672	22 188	1 578	42 438	44,0 %
Belgija	2 918	6 509	266	9 693	30,1 %
Bulgarija	209 717	40 016	783	250 516	83,7 %
Kroatija	24 511	4 729	9 964	39 204	62,5 %
Kipras	6 214	0	0	6 214	100,0 %
Čekija	53 949	32 370	2 070	88 389	61,0 %
Danija	3 175	553	25	3 753	84,6 %
Estija	2 581	92	95	2 768	93,2 %
Suomija	6 646	1 744	0	8 390	79,2 %
Prancūzija	369 857	627 035	0	996 892	37,1 %
Vokietija	1 055 997	525 616	38 852	1 620 465	65,2 %
Graikija	4 465	930	0	5 395	82,8 %
Vengrija	145 921	49 984	0	195 905	74,5 %
Airija	28 754	1 086	0	29 840	96,4 %
Italija	4 740	756	18	5 514	86,0 %
Latvija	5 739	2 913	0	8 652	66,3 %
Lietuva	56 237	14 349	0	70 586	79,7 %
Liuksemburgas	63	311	24	398	15,8 %
Malta	6 924	19	0	6 943	99,7 %
Nyderlandai	2 845	3 612	252	6 709	42,4 %
Lenkija	317 270	100 168	209 946	627 384	50,6 %
Portugalija	1 435	87	0	1 522	94,3 %
Rumunija	12 018	768	358	13 144	91,4 %
Slovakija	9 761	8 999	0	18 760	52,0 %
Slovėnija	4 048	897	0	4 945	81,9 %
Ispanija	592 537	61 855	0	654 392	90,5 %
Švedija	38 336	6 986	0	45 322	84,6 %

Jungtinė Karalystė	130 661	134 874	0	265 535	49,2 %
Iš viso	3 115 991	1 649 446	264 231	5 029 667	62,0 %
Šveicarija	39 813	20 034	4 492	64 339	61,9 %
Iš viso	3 155 804	1 669 480	268 423	5 094 017	62 %

5.3. Uždraustų naudoti transporto priemonių skaičius

Palyginti su 2013–2014 m. laikotarpiu, 2015–2016 m. uždrausta naudoti **60 112 transporto priemonių daugiau**, t. y. uždraustų naudoti transporto priemonių skaičius **padidėjo 17,5 proc.** 3 lentelėje pateikti duomenys pagal kiekvieną valstybę narę. Palyginti su 2013–2014 m., patikrintų transporto priemonių skaičius sumažėjo 9,6 proc., todėl gali būti, kad daugelis valstybių narių, atlikdamos patikrinimus kelyje, taikė tikslingesnę tikrinimo metodą arba – kai kuriais atvejais – griežtesnę tikrinimo tvarką.

3 lentelė. Uždraustų naudoti transporto priemonių skaičius. 2013–2014 m. ir 2015–2016 m. laikotarpių palyginimas

Ataskaitą teikianti valstybė narė	2013–2014 m. laikotarpiu uždraustų naudoti transporto priemonių skaičius	2015–2016 m. laikotarpiu uždraustų naudoti transporto priemonių skaičius	2013–2014 m. ir 2015–2016 m. laikotarpių skirtumas	Procentinis 2013–2014 m. ir 2015–2016 m. laikotarpių skirtumas
Austrija	28 088	24 194	–3 894	–13,9 %
Belgija	997	691	–306	–30,7 %
Bulgarija	5 798	1 646	–4 152	–71,6 %
Kroatija	1 643	2 548	905	55,1 %
Kipras	1 719	1 232	–487	–28,3 %
Čekija	514	375	–139	–27,0 %
Danija	532	1 192	660	124,1 %
Estija	1 513	2 636	1 123	74,2 %
Suomija	5 840	163	–5 677	–97,2 %
Prancūzija	2 714	103 720	101 006	3 721,7 %
Vokietija	34 269	26 768	–7 501	–21,9 %
Graikija	252	71	–181	–71,8 %
Vengrija	5 651	8 388	2 737	48,4 %
Airija	779	1 909	1 130	145,1 %
Italija	6 090	2 923	–3 167	–52,0 %
Latvija	45	61	16	35,6 %
Lietuva	931	311	–620	–66,6 %
Liuksemburgas	31	12	–19	–61,3 %
Malta	1 937	3 674	1 737	89,7 %

Nyderlandai	111	172	61	55,0 %
Lenkija	32 969	38 374	5 405	16,4 %
Portugalija	11	776	765	6 954,5 %
Rumunija	357	3 035	2 678	850 %
Slovakija	6 123	5 955	-168	-2,7 %
Slovėnija	477	109	-368	-77,1 %
Ispanija	83 280	57 239	-26 041	-31,3 %
Švedija	40 871	42 087	1 216	3,0 %
Jungtinė Karalystė	80 283	72 886	-7 397	-9,2 %
Iš viso	343 825	403 937	60 112	17,5 %

Dvylikoje valstybių narių 2015–2016 m. ataskaitiniu laikotarpiu uždraustų naudoti transporto priemonių skaičius padidėjo, palyginti su 2013–2014 m. laikotarpiu. Procentinio padidėjimo intervalas – nuo 3 proc. Švedijoje iki maždaug 6 955 proc. Portugalijoje, tačiau dėl Portugalijos reikia pažymėti, kad jos bazinis lygis buvo žemas – 2013–2014 m. ataskaitiniu laikotarpiu buvo uždrausta naudoti tik 11 transporto priemonių. Kitos valstybės narės, kuriose užregistruoti didžiausi padidėjimai, buvo Rumunija (850 proc.), Danija (124 proc.) ir Malta (90 proc.). Išskirtinį – 3 722 proc. – padidėjimą Prancūzijoje lėmė tai, kad teikdama 2013–2014 m. laikotarpio duomenis Prancūzija nepateikė duomenų apie priekabas (O3 ir O4 kategorijų) ir į 2013–2014 m. ataskaitą buvo įtrauktos ne visos institucijos, atlikusios patikrinimus kelyje. Kai kuriuos kitus išskirtinius padidėjimus galima paaiškinti nacionalinės teisės aktų bei duomenų rinkimo ir teikimo metodikos pakeitimais.

Šiuos padidėjimus palyginus su atitinkamais patikrinimų skaičiaus pokyčiais atitinkamose valstybėse narėse, galima pažymėti, kad, išskyrus Prancūziją (joje užregistruotas 3,6 proc. mažėjimas), Rumunijoje, Maltoje, Danijoje ir Portugalijoje patikrinimų skaičius padidėjo ir tie padidėjimai atitinkamai buvo 61,6 proc., 73,1 proc., 80,3 proc. ir 141 proc.

Kita vertus, šešiolikoje valstybių narių užregistruotas uždraustų naudoti transporto priemonių skaičius sumažėjo, mažėjimo intervalas – nuo 2,7 proc. Slovakijoje iki 97,2 proc. Suomijoje, pastarojoje toks rodiklis gautas dėl 2013–2014 m. taikytos duomenų teikimo metodikos klaidų. Įdomu tai, kad per tą laiką Slovakijoje patikrinimų atlikta 15,7 proc. daugiau, o Suomijoje – 24,8 proc. mažiau. Ir šiuo atveju tokius rodiklius galėjo lemti tikrinimo politikos pasikeitimas, taip pat galbūt gerėja transporto priemonių techninė būklė.

5.4. Uždraustų naudoti transporto priemonių kilmės šalis

Iš 4 lentelėje pateiktos duomenų, kuriuos perdavė valstybės narės, suvestinės matyti, kad uždraustų naudoti vietoje registruotų transporto priemonių procentinės dalies intervalas yra nuo 1 proc. Bulgarijoje, Čekijoje, Latvijoje ir Lietuvoje iki daugiau kaip 50 proc. Austrijoje, Estijoje, Italijoje, Maltoje, Portugalijoje ir Švedijoje. Estijoje uždraustų naudoti vietoje registruotų transporto priemonių santykinė dalis viršija 90 proc. (tokį rodiklį lėmė duomenų rinkimo metodika), kai bendra visose valstybėse narėse uždraustų naudoti vietoje registruotų transporto priemonių santykinė dalis yra 7,9 proc. Reikėtų pažymėti, kad peržiūrėjus Švedijos pateiktus duomenis buvo nustatyta duomenų rinkimo ir teikimo metodikos klaida, kurios nebuvo pastebėta ilgą laiką, įskaitant 2013–2014 m. ir 2015–2016 m. laikotarpius.

Atsižvelgiant į uždraustų naudoti vietoje ir užsienyje registruotų transporto priemonių santykinį dalių skirtumus, pažymėtina, kad šešios valstybės narės pateikė duomenis, iš kurių matyti, kad užsienyje registruotos transporto priemonės atitinka aukštesnius techninės būklės reikalavimus, nes uždraustų naudoti vietoje registruotų transporto priemonių santykinė dalis yra didesnė. Valstybės narės, kuriose vietoje registruotų transporto priemonių uždrausta naudoti daugiau kaip 10 proc. daugiau nei užsienyje registruotų transporto priemonių, yra Slovakija, Italija, Danija, Rumunija, Malta ir Portugalija.

Kita vertus, yra ir dvi valstybės narės (Jungtinė Karalystė ir Airija), kuriose uždraustų naudoti užsienyje registruotų transporto priemonių santykinė dalis daugiau kaip 10 proc. viršijo uždraustų naudoti vietoje registruotų transporto priemonių santykinę dalį.

ES vidutinė uždraustų naudoti transporto priemonių (be vietoje registruotų transporto priemonių) santykinė dalis, apimanti visas 28 valstybes nares, yra 9,0 proc., taigi taip pat yra šiek tiek mažesnė už nurodytą 2013–2014 m. ataskaitinio laikotarpio santykinę dalį – 10,4 proc.

Be to, Kipras nepateikė duomenų apie atliktus užsienyje registruotų transporto priemonių patikrinimus, todėl jų nebuvo galima įtraukti į šią analizę. Panaši padėtis buvo ir 2013–2014 m. ataskaitiniu laikotarpiu, veikiausiai – dėl Kipro geografinės padėties.

4 lentelė. Uždraustų naudoti transporto priemonių skaičiaus pasiskirstymas. Vietoje ir ES registruotos transporto priemonės

Ataskaitą teikianti valstybė narė	Transporto priemonės, registruotos ataskaitą teikiančioje valstybėje narėje			ES registruotos transporto priemonės (neįtraukiant ataskaitą teikiančios valstybės narės)		
	Patikrintų transporto priemonių skaičius	Uždraustų naudoti transporto priemonių skaičius	Uždraustų naudoti transporto priemonių santykinė dalis (proc.)	Patikrintų transporto priemonių skaičius	Uždraustų naudoti transporto priemonių skaičius	Uždraustų naudoti transporto priemonių santykinė dalis (proc.)
Austrija	18 672	10 315	55,2 %	22 188	12 882	58,1 %
Belgija	2 918	269	9,2 %	6 509	404	6,2 %
Bulgarija	209 717	1 144	0,5 %	40 016	500	1,2 %
Kroatija	24 511	1 655	6,8 %	4 729	301	6,4 %
Kipras	6 214	1 232	19,8 %	0	0	Netaikoma
Čekija	53 949	285	0,5 %	32 370	85	0,3 %
Danija	3 175	1 091	34,4 %	553	95	17,2 %
Estija	2 581	2 465	95,5 %	92	79	85,9 %
Suomija*	6 646	130	2,0 %	1 744	33	1,9 %
Prancūzija	369 857	44 383	12,0 %	627 035	59 337	9,5 %
Vokietija	1 055 997	11 278	1,1 %	525 616	14 497	2,8 %
Graikija	4 465	55	1,2 %	930	16	1,7 %
Vengrija	145 921	6 884	4,7 %	49 984	1 504	3,0 %

Airija	28 754	1 716	6,0 %	1 086	193	17,8 %
Italija	4 740	2 616	55,2 %	756	297	39,3 %
Latvija	5 739	32	0,6 %	2 913	29	1,0 %
Lietuva	56 237	211	0,4 %	14 349	100	0,7 %
Liuksemburgas	63	3	4,8 %	311	9	2,9 %
Malta	6 924	3 673	53,0 %	19	1	5,3 %
Nyderlandai	2 845	41	1,4 %	3 612	127	3,5 %
Lenkija	317 270	30 026	9,5 %	100 168	2 728	2,7 %
Portugalija	1 435	776	54,1 %	87	0	0,0 %
Rumunija	12 018	3 741	31,1 %	768	31	4,0 %
Slovakija	9 761	3 667	37,6 %	8 999	2 288	25,4 %
Slovėnija	4 048	53	1,3 %	897	56	6,2 %
Ispanija	592 537	54 802	9,2 %	61 855	2 437	3,9 %
Švedija*	38 336	1 671	4,36 %	6 986	5 962	85,3 %
Jungtinė Karalystė	130 661	28 735	22,0 %	134 874	44 151	32,7 %
Iš viso	3 116 086	247 403	7,9 %	1 649 446	148 142	9,0 %
Šveicarija	39 813	1 825	4,6 %	20 034	1 733	8,7 %
Iš viso	3 155 899	249 228	7,9 %	1 669 480	149 875	9 %

Kaip jau minėta, trylika valstybių narių pateikė ir duomenis apie atliktus ES nepriklausančiose valstybėse registruotų transporto priemonių patikrinimus. Išsamesni duomenys pateikti 5 lentelėje. Patikrinta 264 231 ES nepriklausančiose valstybėse registruota transporto priemonė, iš jų uždrausta naudoti 8 392 transporto priemonės, t. y. **uždraustų naudoti transporto priemonių santykinė dalis – 3,2 proc.**, uždraustų naudoti vietoje registruotų transporto priemonių santykinė dalis – 7,9 proc., o ES registruotų transporto priemonių (išskyrus vietoje registruotas transporto priemonės) – 9,0 proc. Išskyrus Austriją, Daniją, Estiją, Italiją ir Rumuniją, uždraustų naudoti ES nepriklausančiose valstybėse registruotų transporto priemonių santykinės dalys iš esmės atitinka uždraustų naudoti ES registruotų transporto priemonių santykinės dalis. Šios valstybės narės nurodė, kad uždraustų naudoti ES registruotų transporto priemonių santykinė dalis buvo mažesnė atitinkamai 5,1 proc., 6,8 proc., 11 proc., 16,4 proc. ir 10,8 proc.

5 lentelė. Uždraustų naudoti transporto priemonių skaičiaus pasiskirstymas. ES nepriklausančiose valstybėse registruotos transporto priemonės

Ataskaitą teikianti valstybė narė	Uždraustų naudoti transporto priemonių skaičius (ES nepriklausančiose valstybėse registruotos transporto priemonės)		
	Patikrintų ES nepriklausančiose valstybėse registruotų transporto priemonių skaičius	Uždraustų naudoti ES nepriklausančiose valstybėse registruotų transporto priemonių skaičius	Uždraustų naudoti ES nepriklausančiose valstybėse registruotų transporto priemonių santykinė dalis (proc.)
Austrija	1 578	997	63,2 %

Belgija	266	18	6,8 %
Bulgarija	783	2	0,3 %
Kroatija	9 964	592	5,9 %
Kipras	0	0	Netaikoma
Čekija	2 070	5	0,2 %
Danija	25	6	24,0 %
Estija	95	92	96,8 %
Suomija	0	0	Netaikoma
Prancūzija	0	0	Netaikoma
Vokietija	38 852	993	2,6 %
Graikija	0	0	Netaikoma
Vengrija	0	0	Netaikoma
Airija	0	0	Netaikoma
Italija	18	10	55,6 %
Latvija	0	0	Netaikoma
Lietuva	0	0	Netaikoma
Liuksemburgas	24	0	0,0 %
Malta	0	0	Netaikoma
Nyderlandai	252	4	1,6 %
Lenkija	209 946	5 620	2,7 %
Portugalija	0	0	Netaikoma
Rumunija	358	53	14,8 %
Slovakija	0	0	Netaikoma
Slovėnija	0	0	Netaikoma
Ispanija	0	0	Netaikoma
Švedija	0	0	Netaikoma
Jungtinė Karalystė	0	0	Netaikoma
Iš viso	264 231	8 392	3,2 %
Šveicarija	44 305	2 095	4,7 %
Iš viso	308 536	10 488	3,4 %

5.5. Uždraustų naudoti transporto priemonių skaičius pagal transporto priemonių kategorijas ir pagal registracijos valstybes nares

1 priede pateikta uždraustų naudoti transporto priemonių santykinų dalių suvestinė pagal registracijos valstybes nares. Vidutinė visose valstybėse narėse uždraustų naudoti transporto priemonių santykinė dalis – 8,3 proc., santykinai daugiausia naudoti uždrausta N3 kategorijos transporto priemonių (sunkiasvorės krovininės transporto priemonės) – 9,6 proc.

Kategorijoje „Kita“, apimančioje neįvardytų kategorijų transporto priemones, naudoti uždrausta 19,3 proc. transporto priemonių. Tačiau į šią kategoriją veikiausiai patenka daugelio rūšių transporto priemonės, pvz., žemės ūkio transporto priemonės (T kategorija), lengvosios priekabos (O1 ir O2 kategorijos) ir lengvieji furgonai (N1 kategorija), jų tikrinimas organizuojamas pagal nacionalinės teisės aktus.

Tačiau nuo 2018 m. gegužės 20 d. pagal Direktyvą 2014/47/ES privaloma tikrinti greituosius traktorius (galinčius viršyti 40 km/h greitį), kurie dažniausiai naudojami viešuosiuose keliuose komerciniams pervežimams.

Uždraustų naudoti transporto priemonių santykinės dalies skirtumus galima paaiškinti skirtingų atrankos, tikrinimo ir duomenų rinkimo metodų taikymu ir skirtingu trūkumų skirstymu į kategorijas skirtingose valstybėse narėse.

2 priede pateikiama daugiau informacijos apie transporto priemonių kategorijas pagal patikrinimo valstybes nares.

5.6. Valstybių narių nurodytų trūkumų rūšys

3 priede nurodytos 2015–2016 m. ataskaitiniu laikotarpiu per valstybių narių atliktus patikrinimus devyniose tikrinimo srityse nustatytų transporto priemonių trūkumų santykinės dalys.

Šiuo ataskaitiniu laikotarpiu per patikrinimus santykinai daugiausia nustatyta techninės būklės trūkumų, susijusių su:

- apšvietimo įranga ir elektros sistemomis (23,0 proc.; ankstesniu laikotarpiu – 20,9 proc.);
- ašimis, ratais, padangomis, pakaba (21,8 proc.; ankstesniu laikotarpiu – 20,6 proc.);
- kita įranga, įskaitant tachografą ir greičio ribotuvą (15,5 proc.; ankstesniu laikotarpiu – 17,4 proc.);
- stabdymo įranga (13,9 proc.; ankstesniu laikotarpiu – 18,8 proc.).

Remiantis valstybių narių pateiktais duomenimis, devyniose tikrinimo srityse trūkumų nustatymo dažnumas labai skyrėsi. Pavyzdžiui, tikrinimo srityje „kita įranga, įskaitant tachografą ir greičio ribotuvą“ Ispanijos nustatyti trūkumai sudarė 86 proc. visų nurodytų ataskaitiniu laikotarpiu nustatytų trūkumų, o šioje srityje Jungtinės Karalystės nustatyti trūkumai sudarė vos 0,6 proc. visų jos nustatytų trūkumų. Ir šiuo atveju tokius skirtumus daugiausia lėmė tai, kad valstybės narės taikė skirtingus tikrinimo metodus; be to, galbūt pagal nacionalinę politiką per patikrinimus daugiau dėmesio skirta tam tikrai tikrinimo sričiai. Tačiau reikia pripažinti, kad nuo 2018 m. gegužės 20 d. pradėjus taikyti Direktyvą 2014/47/ES bus labiau suderinti tikrinimo metodai, trūkumų vertinimas ir patikrinimo įrangos naudojimas.

Skaičius palyginus su ankstesnio laikotarpio skaičiais, galima teigti, kad trūkumų labiausiai sumažėjo tikrinimo srityje „stabdymo įranga“ – su stabdymu susiję trūkumai sudarė 13,9 proc. visų visose valstybėse narėse užregistruotų trūkumų, o ankstesniu ataskaitiniu laikotarpiu tokie trūkumai sudarė 20,7 proc. Tačiau ir toliau dažniausiai pasitaiko trūkumų, susijusių su apšvietimo įranga ir elektros sistema – jų padaugėjo iki 23 proc. (ankstesniu ataskaitiniu laikotarpiu tokie trūkumai sudarė 20,4 proc.). Dėl kitų tikrinimo sričių pažymėtina, kad pokyčiai, palyginti su ankstesniu ataskaitiniu laikotarpiu, nėra tokie dideli, kad keltų didelį susirūpinimą arba rodytų, kad valstybės narės įgyvendina didelius politikos pakeitimus.

Penkiose iš devynių tikrinimo sričių, konkrečiai – „identifikavimo duomenys“, „stabdymo įranga“, „vairavimo įrenginiai“, „matomumas“ ir „neigiami veiksniai, įskaitant išmetamuosius teršalus ir degalų ir (arba) alyvos nuotėkį“, santykinė dalis mažėja. Dėl sričių, kuriose,

palyginti su ankstesniu ataskaitiniu laikotarpiu, santykinė dalis šiek tiek padidėjo, konkrečiai – dėl sričių „apšvietimo įranga ir elektros sistema“, „ašys, ratai, padangos, pakaba“, „važiuklė ir prie važiuklės tvirtinami mazgai“ ir „kita įranga, įskaitant tachografą ir greičio ribotuvą“, pažymėtina, kad jose nustatytų trūkumų santykinė dalis padidėjo mažiau kaip 5 proc.

Be to, su stabdymo įranga susijusių trūkumų dažniau nustatoma per Jungtinės Karalystės, Latvijos ir Liuksemburgo valdžios institucijų atliekamus patikrinimus – tokie trūkumai sudaro atitinkamai 33,6 proc., 33,5 proc. ir 29,6 proc. visų trūkumų. Kita vertus, Graikija nurodė šioje tikrinimo srityje nenustačiusi nė vieno trūkumo.

Trūkumų, susijusių su išmetamaisiais teršalais ir nuotėkiu (jie ne tik kelia grėsmę kelių eismo saugumui, bet ir kenkia aplinkai), santykinė dalis ankstesniu laikotarpiu buvo padidėjusi 0,9 proc. (nuo 3,2 proc. iki 4,1 proc.), tačiau dabar sumažėjo 0,4 proc. (nuo 4,1 proc. iki 3,3 proc.), t. y. su išmetamaisiais teršalais susijusių trūkumų skaičius sudarė 3,3 proc. visų per nagrinėjamą laikotarpį užregistruotų trūkumų.

Galiausiai pažymėtina, kad, kaip parodyta 2 lentelėje, trylika valstybių narių taip pat vykdė ES nepriklausančiose valstybėse registruotų transporto priemonių patikrinimus. Tačiau bendras šių patikrinimų skaičius sudaro tik apie 5 proc. visų ataskaitiniu laikotarpiu atliktų patikrinimų, todėl neįmanoma padaryti jokių tvirtų išvadų dėl tų transporto priemonių techninės būklės.

Nepaisant to, išsamumo sumetimais šios ataskaitos 4 priede pateikti išsamesni duomenys – valstybėse narėse patikrintų transporto priemonių skaičius pagal registracijos šalį ir uždraustų naudoti transporto priemonių procentinė dalis.

6. SANKCIJŲ RŪŠYS

Direktyvoje 2000/30/EB sankcijų už nustatytus pažeidimus sistemos nenustatyta. Sankcijas turi nustatyti valstybės narės, neatsižvelgdamos į vairuotojo pilietybę ar šalį, kurioje transporto priemonė buvo registruota arba pradėta naudoti.

Kaip jau minėta, jei paaiškėja, kad komercinė transporto priemonė kelia didelę grėsmę ja važiuojantiems asmenims arba kitiems eismo dalyviams, valdžios institucija arba patikrinimą atliekantis inspektorius pagal Direktyvą 2000/30/EB turi teisę uždrausti naudoti tą transporto priemonę, kol bus pašalinti visi nustatyti pavojingi trūkumai.

Be to, apie kitoje šalyje registruotos komercinės transporto priemonės pavojingus trūkumus, ypač tuos, dėl kurių buvo uždrausta ją naudoti, turi būti pranešta kompetentingoms valstybės narės, kurioje transporto priemonė registruota, institucijoms.

Pavojingus trūkumus nustačiusios valstybės narės kompetentingos institucijos gali prašyti valstybės narės, kurioje registruota transporto priemonė, kompetentingų institucijų imtis reikiamų priemonių, pvz., atlikti išsamesnę transporto priemonės techninę apžiūrą. Tačiau registracijos valstybei narei palikta teisė imtis bet kokių veiksmų, kurie, jos nuomone, yra tinkami, ir apie juos pranešti nereikia.

Finansinis poveikis, susijęs su uždraudimu naudoti pavojingų trūkumų turinčią transporto priemonę, vežėjui faktiškai padaromas ne tik dėl baudos, kurią gali paskirti patikrinimą atliekančios valstybės narės institucijos. Gali būti patirta ir papildomų išlaidų, pvz., susijusių su transporto priemonės nuvilkimu prie tikrinimo įrangos išsamesniam patikrinimui, taip pat

paties patikrinimo išlaidų ir remonto, būtino trūkumams pašalinti, išlaidų. Be to, vežėjas patiria netiesioginių išlaidų, susijusių su galimu tvarkaraščio nesilaikymu.

Galiausiai pažymėtina, kad pagal Direktyvą 2014/47/ES nuo 2019 m. gegužės 20 d.⁸ į rizikos įvertinimo sistemą, nustatytą Direktyva 2006/22/EB⁹, turės būti įtraukiama informacija apie trūkumų skaičių ir pavojingumą. Didelės rizikos įmonių transporto priemonės gali būti dažniau renkamosi patikrinti kelyje.

7. IŠVADŲ SANTRAUKA

Kaip minėta šios ataskaitos 3 skyriuje, dėl atskleistų tikrinimo metodo, duomenų rinkimo ir ataskaitų teikimo skirtumų remiantis šia ataskaita nereikėtų daryti rimtus padarinius sukeliančių išvadų, o rezultatus reikėtų vertinti atsargiai. Atsižvelgiant į tai, toliau pateikiamos pagrindinės išvados, padarytos remiantis surinktais 2015–2016 m. ataskaitinio laikotarpio duomenimis.

7.1. Patikrinimai

Palyginti su ankstesniu laikotarpiu, kuriuo patikrintų transporto priemonių skaičius jau buvo sumažėjęs 31,5 proc., patikrintų transporto priemonių skaičius dar sumažėjo. 2015–2016 m. patikrinta 534 473 **transporto priemonėmis mažiau**, t. y. patikrintų transporto priemonių skaičius **sumažėjo 9,6 proc.** Remiantis valstybių narių pateiktais paaiškinimais, tai bendras išteklių sumažėjimo, pertvarkymo, nacionalinės teisės aktų pasikeitimų, taisyklių taikymo pokyčių ir – tam tikrais atvejais – tikslingesnio metodo taikymo per patikrinimus rezultatas.

Bet kuriuo atveju aštuoniolika valstybių narių atliko mažiau patikrinimų, jų procentinio sumažėjimo intervalas – nuo 1 proc. Kroatijoje iki 68 proc. Graikijoje. Kita vertus, dešimt valstybių narių atliko daugiau patikrinimų, jų procentinio padidėjimo intervalas – nuo 1,2 proc. Danijoje iki 429 proc. Kipre.

62 proc. ataskaitiniu laikotarpiu patikrintų transporto priemonių buvo vietoje registruotos transporto priemonės, 33 proc. – kitose valstybėse narėse registruotos transporto priemonės, 5 proc. – ES nepriklausančiose valstybėse registruotos transporto priemonės.

Be to, atsižvelgiant į tai, kad patikrintų vietoje registruotų transporto priemonių procentinė dalis, palyginti su visu kiekvienos valstybės narės patikrintų transporto priemonių skaičiumi, tebėra labai nevienoda, gali reikėti toliau dėti pastangas darnesniai metodui užtikrinti. Pavyzdžiui, Liuksemburge, Belgijoje ir Prancūzijoje patikrintos vietoje registruotos transporto priemonės sudarė mažiau nei 40 proc. visų patikrintų transporto priemonių, o kitose vadinamosiose tranzitinėse valstybėse narėse padėtis labiau subalansuota.

⁸ 26 straipsnio 1 dalis.

⁹ 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/22/EB dėl būtiniausių sąlygų Tarybos reglamentams (EEB) Nr. 3820/85 ir (EEB) Nr. 3821/85 dėl su kelių transporto veikla susijusių socialinių teisės aktų įgyvendinti ir panaikinanti Tarybos direktyvą 88/599/EEB (OL L 102, 2006 4 11, p. 35).

7.2. Uždraustos naudoti transporto priemonės

Palyginti su ankstesniu laikotarpiu, uždrausta naudoti 60 112 **transporto priemonių daugiau**, t. y. uždraustų naudoti transporto priemonių skaičius **padidėjo 17,5 proc.** Tai rodo galimos teigiamos tendencijos pradžia, o tai reikštų, kad pradėtas įgyvendinti tikslingesnis tikrinimo metodas.

Trylikoje valstybių narių uždraustų naudoti transporto priemonių skaičius padidėjo, didėjimo intervalas – nuo 3 proc. Švedijoje iki maždaug 7 000 proc. Portugalijoje. Kita vertus, penkiolikoje valstybių narių uždraustų naudoti transporto priemonių skaičius sumažėjo, mažėjimo intervalas – nuo 2,7 proc. Slovakijoje iki 71,8 proc. Graikijoje ir 71,6 proc. Bulgarijoje.

Dėl uždraustų naudoti transporto priemonių kilmės šalių pažymėtina, kad bendra uždraustų naudoti vietoje registruotų transporto priemonių santykinė dalis buvo 7,9 proc., kitose valstybėse narėse registruotų transporto priemonių – 9,0 proc., ES nepriklausančiose valstybėse registruotų transporto priemonių – 3,2 proc. Tai reikštų, kad ES registruotoms transporto priemonėms reikalavimai iš esmės taikomi vienodai, neatsižvelgiant į transporto priemonės registracijos šalį. Uždraustų naudoti ES nepriklausančiose valstybėse registruotų transporto priemonių santykinė dalis mažesnė gali būti dėl to, kad į keliones, per kurias važiuojama ir ES teritorija, vežėjai siunčia savo naujausias ir geriausiai prižiūrimas transporto priemones.

Galiausiai pažymėtina, kad vidutinė visose valstybėse narėse uždraustų naudoti ES registruotų transporto priemonių santykinė dalis buvo 8,3 proc. Dažniausiai drausta naudoti N3 kategorijos transporto priemonės (sunkiasvorės krovininės transporto priemonės) – uždraustų naudoti šios kategorijos transporto priemonių santykinė dalis – 9,6 proc. Dažniau drausta naudoti Maltoje registruotas transporto priemones – uždraustų naudoti šioje šalyje registruotų transporto priemonių santykinė dalis – 43,9 proc. Rečiausiai drausta naudoti Vokietijoje ir Bulgarijoje registruotas transporto priemones – uždraustų naudoti šiose šalyse registruotų transporto priemonių santykinė dalis atitinkamai 1,5 proc. ir 3,7 proc. Šie uždraustų naudoti transporto priemonių santykinės dalies skirtumai galėjo atsirasti dėl skirtingų tikrinimo metodų taikymo ir skirtingo trūkumų skirstymo į kategorijas skirtingose valstybėse narėse.

7.3. Trūkumai

Ataskaitiniu laikotarpiu dažniausiai buvo aptinkama šių dviejų rūšių trūkumų – trūkumų, susijusių su tikrinimo sritimi „apšvietimo įranga ir elektros sistemos“, ir trūkumų, susijusių su tikrinimo sritimi „ašys, ratai, padangos ir pakaba“. Šie trūkumai sudarė atitinkamai 23 proc. ir 21,8 proc. visų užregistruotų trūkumų. Su stabdymu susiję trūkumai sudarė 13,9 proc. visų visose valstybėse narėse užregistruotų trūkumų, t. y. mažiau nei ankstesniu laikotarpiu, kai tokie trūkumai sudarė 20,7 proc. visų trūkumų.

Tačiau ir toliau labai skiriasi valstybėse narėse uždraustų naudoti transporto priemonių santykinės dalys pagal tikrinimo sritis. Pavyzdžiui, tikrinimo srityje „kita įranga, įskaitant tachografą ir greičio ribotuvą“ Ispanijos nustatyti trūkumai sudarė 86 proc. visų ataskaitiniu laikotarpiu užregistruotų trūkumų, o šioje srityje Jungtinės

Karalystės nustatyti trūkumai – vos 0,6 proc. visų jos nustatytų trūkumų. Ir šiuo atveju tokius rodiklius daugiausia lėmė tai, kad valstybės narės taikė skirtingus bandymų metodus, ir tai, kad tam tikriems trūkumams institucijos skyrė daugiau dėmesio. Nuo 2018 m. gegužės 20 d. šių skirtumų gali sumažėti, nes, pradėjus taikyti Direktyvą 2014/47/ES, bus labiau suderinti tikrinimo metodai, trūkumų vertinimas, patikrinimo įrangos naudojimas ir atskaitomybės reikalavimai.