

Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis

L 127



Izdevums
latviešu valodā

Tiesību akti

57. sējums
2014. gada 29. aprīlis

Saturs

I *Leģislatīvi akti*

DIREKTĪVAS

- ★ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/40/ES (2014. gada 3. aprīlis) par dalībvalstu normatīvo un administratīvo aktu tuvināšanu attiecībā uz tabakas un saistīto izstrādājumu ražošanu, noformēšanu un pārdošanu un ar ko atceļ Direktīvu 2001/37/EK ⁽¹⁾ 1
- ★ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/42/ES (2014. gada 3. aprīlis) par nozieguma rīku un noziedzīgi iegūtu līdzekļu iesaldēšanu un konfiskāciju Eiropas Savienībā 39
- ★ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/45/ES (2014. gada 3. aprīlis) par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju periodiskajām tehniskajām apskatēm un par Direktīvas 2009/40/EK atcelšanu ⁽¹⁾ 51
- ★ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/46/ES (2014. gada 3. aprīlis), ar ko groza Padomes Direktīvu 1999/37/EK par transportlīdzekļu reģistrācijas dokumentiem 129
- ★ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/47/ES (2014. gada 3. aprīlis) par Savienībā izmantotu komerciālo transportlīdzekļu tehniskajām pārbaudēm uz ceļiem un par Direktīvas 2000/30/EK atcelšanu ⁽¹⁾ 134

⁽¹⁾ Dokuments attiecas uz EEZ

Tiesību akti, kuru virsraksti ir gaišajā drukā, attiecas uz kārtējiem jautājumiem lauksaimniecības jomā un parasti ir spēkā tikai ierobežotu laika posmu.

Visu citu tiesību aktu virsraksti ir tumšajā drukā, un pirms tiem ir zvaigznīte.

I

(Leģislatīvi akti)

DIREKTĪVAS

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2014/40/ES

(2014. gada 3. aprīlis)

par dalībvalstu normatīvo un administratīvo aktu tuvināšanu attiecībā uz tabakas un saistīto izstrādājumu ražošanu, noformēšanu un pārdošanu un ar ko atceļ Direktīvu 2001/37/EK

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 53. panta 1. punktu, 62. un 114. pantu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁽¹⁾,ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ⁽²⁾,saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru ⁽³⁾,

tā kā:

- (1) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2001/37/EK ⁽⁴⁾ paredzēti Savienības līmeņa noteikumi attiecībā uz tabakas izstrādājumiem. Lai atspoguļotu tirgus un zinātnes attīstību un starptautiskās norises, būtu vajadzīgi būtiski grozījumi minētajā direktīvā un tā tāpēc būtu jāatceļ un jāaizstāj ar jaunu direktīvu.
- (2) Komisija 2005. un 2007. gada ziņojumos par Direktīvas 2001/37/EK piemērošanu ir norādījusi jomas, kurās tiek atzīts par lietderīgu veikt turpmākas darbības netraucētas iekšējā tirgus darbības nodrošināšanai. 2008. gadā un 2010. gadā Iespējamā un jaunatklātā veselības apdraudējuma zinātniskā komiteja (SCENIHR) sniedza Komisijai zinātniskus atzinumus par bezdūmu tabakas izstrādājumiem un tabakas piedevām. 2010. gadā notika plaša apspriešanās ar ieinteresētajām personām, pēc kuras tika organizētas apspriešanās ar konkrētām ieinteresēto personu grupām, un papildus tika izmantoti ārēju konsultantu veikti pētījumi. Apspriešanās ar dalībvalstīm notika visā procesa gaitā. Eiropas Parlaments un Padome atkārtoti aicināja Komisiju pārskatīt un atjaunināt Direktīvu 2001/37/EK.
- (3) Dažās jomās, uz ko attiecas Direktīva 2001/37/EK, dalībvalstīm ir juridiski vai praktiski liegts efektīvi pielāgot savus tiesību aktus jaunām norisēm. Tas it īpaši ir būtiski attiecībā uz marķēšanas noteikumiem, ja dalībvalstīm nav bijis atļauts palielināt brīdinājumus par ietekmi uz veselību, mainīt to vietu uz iepakojuma vienībām ("iepakojuma vienība") vai aizvietot maldinošus brīdinājumus par darvas, nikotīna un oglekļa monoksīda emisijas līmeni.

⁽¹⁾ OV C 327, 12.11.2013., 65. lpp.⁽²⁾ OV C 280, 27.9.2013., 57. lpp.⁽³⁾ Eiropas Parlamenta 2014. gada 26. februāra nostāja (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēta) un Padomes 2014. gada 14. marta lēmums.⁽⁴⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2001/37/EK (2001. gada 5. jūnijs) par dalībvalstu normatīvo un administratīvo aktu tuvināšanu attiecībā uz tabakas izstrādājumu ražošanu, noformēšanu un pārdošanu (OV L 194, 18.7.2001., 26. lpp.).

- (4) Citās jomās dalībvalstu normatīvajos un administratīvajos aktos attiecībā uz tabakas un saistītu izstrādājumu ražošanu, noformējumu un pārdošanu joprojām pastāv būtiskas atšķirības, kas kavē netraucētu iekšējā tirgus darbību. Ņemot vērā zinātnes un tirgus attīstību un starptautiskās norises, ir paredzams, ka šī nesaskaņotība palielināsies. Tas attiecas arī uz elektroniskajām cigaretēm un elektronisko cigarešu uzpildes flakoniem ("uzpildes flakoni"), smēķēšanai paredzētiem augu izcelsmes izstrādājumiem, sastāvdaļām un emisijām no tabakas izstrādājumiem, atsevišķiem marķēšanas un iepakojšanas aspektiem un tabakas izstrādājumu pārrobežu tālpārdošanu.
- (5) Šie kavēkļi būtu jānovērš, un tādēļ būtu vēl vairāk jātuvina noteikumi par tabakas un ar to saistīto izstrādājumu ražošanu, noformēšanu un pārdošanu.
- (6) Ņemot vērā tabakas un ar to saistīto izstrādājumu iekšējā tirgus lielumu, tabakas izstrādājumu ražotāju arvien pieaugošo noslieci visai Savienībai paredzēto ražošanu koncentrēt tikai nedaudzās ražotnēs Savienībā un no tā izrietošo tabakas un ar to saistīto izstrādājumu pārrobežu tirdzniecības ievērojamo apjomu, iekšējā tirgus netraucētai darbībai būtu vajadzīga stingrāka regulējoša rīcība Savienības, nevis valstu līmenī.
- (7) Regulējoša rīcība Savienības līmenī ir vajadzīga arī tādēļ, lai īstenotu PVO 2003. gada maija Vispārējo konvenciju par tabakas uzraudzību ("Konvencija"), kuras noteikumi ir saistoši Savienībai un tās dalībvalstīm. Konvencijas noteikumi par tabakas izstrādājumu sastāva reglamentēšanu, tabakas izstrādājumu informācijas izpaušanas reglamentēšanu, tabakas izstrādājumu iepakojumu un marķējumu, reklāmu un tabakas izstrādājumu nelikumīgu tirdzniecību ir īpaši būtiski. Konvencijas puses, ieskaitot Savienību un tās dalībvalstis, ir vienprātīgi pieņēmušas noteikumu īstenošanas pamatnostādņu kopumu dažādās Konvencijas pušu konferencēs.
- (8) Saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 114. panta 3. punktu par pamatu lēģislatīviem priekšlikumiem ir jāņem augsts aizsardzības līmenis, īpašu uzmanību pievēršot visām jaunajām tendencēm, kuru pamatā ir zinātniski fakti. Tabakas izstrādājumi nav parastas preces, un, ņemot vērā tabakas īpaši kaitīgo ietekmi uz cilvēku veselību, veselības aizsardzībai būtu jāpiešķir īpaša nozīme, it īpaši, lai samazinātu smēķēšanas izplatību jauniešu vidū.
- (9) Ir jāizveido vairākas jaunas definīcijas, lai nodrošinātu, ka dalībvalstis vienoti piemēro direktīvu. Ja dažādi šajā direktīvā noteikti pienākumi ir piemērojami dažādām izstrādājumu kategorijām un attiecīgais izstrādājums ietilpst vairākās no šīm kategorijām (piemēram, pīpe, tinamā tabaka), būtu jāpiemēro stingrākie pienākumi.
- (10) Direktīvā 2001/37/EK ir noteikti maksimālie līmeņi attiecībā uz darvas, nikotīna un oglekļa monoksīda saturu cigaretēs, kas būtu jāpiemēro arī cigaretēm, kuras eksportē no Savienības. Šie maksimālie līmeņi un šī pieceja paliek spēkā.
- (11) Mērot darvas, nikotīna un oglekļa monoksīda saturu cigaretēs (turpmāk "emisiju līmeņi"), būtu jāatsaucas uz attiecīgajiem starptautiski atzītajiem ISO standartiem. Pārbaudes process būtu jāpasargā no tabakas industrijas ietekmes, izmantojot neatkarīgas laboratorijas, tostarp valsts laboratorijas. Dalībvalstīm būtu jāvar izmantot laboratorijas, kas atrodas citās Savienības dalībvalstīs. Attiecībā uz citām emisijām no tabakas izstrādājumiem nav starptautiski saskaņotu standartu vai testu, lai kvantitatīvi izteiktu maksimālos limitus. Būtu jāsekmē šobrīd starptautiskā līmenī pieliktās pūles izstrādāt šādus standartus vai testus.
- (12) Attiecībā uz maksimālā emisiju līmeņa noteikšanu varētu būt nepieciešams un lietderīgi vēlāk pazemināt darvas, nikotīna un oglekļa monoksīda emisiju līmeņus vai noteikt maksimālos emisiju līmeņus tabakas izstrādājumiem, ņemot vērā to toksicitāti vai spēju izraisīt atkarību.

- (13) Lai īstenotu savus reglamentējošos uzdevumus, dalībvalstīm un Komisijai ir vajadzīga vispusīga informācija par sastāvdaļām un emisijām no tabakas izstrādājumiem, lai varētu novērtēt tabakas izstrādājumu pievilcību, spēju izraisīt atkarību un toksicitāti un apdraudējumu, ko veselībai rada šādu izstrādājumu patēriņš. Tālab attiecībā uz sastāvdaļām un emisijām būtu jānosaka stingrāki ziņošanas pienākumi par jau esošajiem. Lai cita starpā novērtētu prioritārajā sarakstā iekļauto piedevu toksicitāti, spēju izraisīt atkarību, to kancerogēnās, mutagēnās vai reprotoksiskās īpašības ("KMR īpašības"), tostarp tām degot, attiecībā uz minētajām piedevām būtu jāparedz stingrāki papildu ziņošanas pienākumi. Cik vien iespējams, būtu jāierobežo šādu papildu ziņošanas pienākumu maziem un vidējiem uzņēmumiem sagādātais noslogojums. Tiek uzskatīts, ka šādi ziņošanas pienākumi atbilst Savienībā spēkā esošajam pienākumam nodrošināt augstu veselības aizsardzības līmeni.
- (14) Dažādās pārskata formas, kas patlaban tiek izmantotas, rada grūtības ražotājiem un importētājiem izpildīt ziņošanas pienākumus, un dalībvalstīm un Komisijai ir apgrūtināts salīdzināt un analizēt saņemto informāciju un izdarīt no tās secinājumus. Tāpēc būtu jāparedz vienota obligāta forma ziņošanai par sastāvdaļām un emisijām. Vispārējai sabiedrībai būtu jānodrošina vislielākā iespējamā pārredzamība attiecībā uz informāciju par izstrādājumu, vienlaikus garantējot, ka pienācīgi tiek ņemti vērā tabakas izstrādājumu ražotāju komercnoslēpumi. Būtu jāņem vērā pastāvošās sastāvdaļu ziņošanas sistēmas.
- (15) Saskaņotas pieejas trūkums attiecībā uz tabakas izstrādājumu sastāvdaļu reglamentēšanu ietekmē netraucētu iekšējā tirgus darbību, un tam ir negatīva ietekme uz preču brīvu apriti visā Savienībā. Dažas dalībvalstis ir pieņēmušas tiesību aktus vai noslēgušas saistošus nolīgumus ar nozari, atļaujot vai aizliedzot atsevišķas sastāvdaļas. Līdz ar to atsevišķas sastāvdaļas dažās dalībvalstīs ir reglamentētas, bet citās ne. Dalībvalstis izmanto arī dažādas pieejas attiecībā uz piedevām cigarešu filtrā, kā arī piedevām, kas iekrāso tabakas dūmus. Ņemot vērā Konvenciju un tās pamatnostādņu īstenošanu, tuvākajos gados šķēršļi netraucētai iekšējā tirgus darbībai palielināsies, ja vien netiks veikta saskaņošana, ņemot vērā Konvencijas un Konvencijas pamatnostādņu īstenošanu visā Savienībā un izvērtējot pieredzi, kas gūta citās jurisdikcijās ārpus ES. Konvencijas pamatnostādņēs par tabakas izstrādājumu satura un tabakas izstrādājumu atklāšanas regulēšanu izskan īpašs aicinājums aizliegt sastāvdaļas, kas pastiprina garšas īpašības, rada iespaidu, ka tabakas izstrādājumi ir labvēlīgi veselībai, izraisa asociācijas ar enerģiju un vitalitāti vai kas ir krāsojošas.
- (16) Atšķirīga regulējuma iespējamību vēl vairāk palielina bažas par to, ka tabakas izstrādājumiem ir aromāts, kas nav tabakas aromāts un kas varētu rosināt smēķēšanas sākšanu vai ietekmēt patēriņa modeļus. Būtu jāizvairās no pasākumiem, ar kuriem nepamatoti paredz atšķirīgus nosacījumus dažāda veida aromatizētām cigaretēm. Tomēr no izstrādājumiem ar raksturīgu aromātu, kuru pārdošanas apjoms ir lielāks, būtu pakāpeniski jāatsakās ilgākā laikposmā, lai patērētājiem būtu pienācīgi daudz laika izvēlēties citus produktus.
- (17) Tādu tabakas izstrādājumu aizliegums, kuriem ir raksturīgs aromāts, pilnībā neizslēdz konkrētu piedevu lietošanu, bet liek ražotājiem samazināt piedevu vai piedevu kombināciju tādā mērā, lai tās vairs neradītu raksturīgu aromātu. Būtu jāļauj izmantot tabakas izstrādājumu ražošanai vajadzīgās piedevas, piemēram, cukuru, ar ko aizstāj ražošanas procesā zudušo cukuru, ja vien tās nerada raksturīgu aromātu vai nepalielina izstrādājuma spēju izraisīt atkarību, izstrādājuma toksicitāti vai KMR īpašības. Šāda lēmuma pieņemšanas procesā būtu jāizmanto neatkarīgas Eiropas padomdevēju grupas palīdzība. Šīs direktīvas piemērošanai nebūtu jānovied pie diskriminācijas attiecībā uz dažādām tabakas šķirnēm, kā arī nebūtu jāliedz izstrādājumu diferencēšana.
- (18) Atsevišķas piedevas izmanto, lai radītu iespaidu, ka tabakas izstrādājumiem ir labvēlīga ietekme uz veselību, ka tie samazina apdraudējumu veselībai vai palielina modrību un uzlabo fiziskās spējas. Šādas piedevas, kā arī piedevas, kam nesadegušām ir KMR īpašības, būtu jāaizliedz, lai nodrošinātu vienlīdzīgus noteikumus visā Savienībā un augstu cilvēku veselības aizsardzības līmeni. Būtu jāaizliedz arī piedevas, kas palielina atkarību un toksicitāti.

- (19) Tā kā šajā direktīvā galvenā uzmanība ir vērsta uz jauniešiem, tabakas izstrādājumiem, kas nav cigaretes un tināmās tabakas izstrādājumi, būtu jāpiešķir atbrīvojums no atsevišķām prasībām sastāvdaļām, kamēr nav notikusi būtiska apstākļu maiņa pārdošanas apjoma ziņā jauniešiem vai viņu patēriņa modeļos.
- (20) Tā kā orālai lietošanai paredzētas tabakas pārdošana Savienībā ir vispārīgi aizliegta, tad atbildībai par orālai lietošanai paredzētas tabakas sastāvdaļu regulējumu, kam vajadzīgas padziļinātas zināšanas par šā izstrādājuma specifiskajām īpašībām un patēriņa modeļiem, saskaņā ar subsidiaritātes principu būtu jāpaliek Zviedrijas ziņā, kur šā izstrādājuma pārdošana ir atļauta saskaņā ar Austrijas, Somijas un Zviedrijas pievienošanās akta 151. pantu.
- (21) Atbilstoši šīs direktīvas mērķim – veicināt netraucētu tabakas un ar to saistīto izstrādājumu iekšējā tirgus darbību, par pamatu ņemot augsta līmeņa veselības, īpaši jauniešu veselības, aizsardzību, – un atbilstoši Padomes Ieteikumam 2003/54/EK ⁽¹⁾ būtu jāmudina dalībvalstis novērst šādu izstrādājumu pārdošanu bērniem un pusaudžiem, šim nolūkam pieņemot piemērotus pasākumus, ar kuriem nosaka un liek ievērot vecuma ierobežojumus.
- (22) Joprojām pastāv atšķirības starp valsts noteikumiem attiecībā uz tabakas izstrādājumu marķēšanu, jo īpaši attiecībā uz tādiem kombinētiem brīdinājumiem par ietekmi uz veselību, kuri sastāv no attēla un teksta, informācijas par smēķēšanas atmešanas pakalpojumiem un reklāmas elementiem iepakojuma vienībās un uz tām.
- (23) Šādas atšķirības var radīt šķēršļus tirdzniecībai un kavēt netraucētu tabakas izstrādājumu iekšējā tirgus darbību, tādēļ tās būtu jānovērš. Turklāt ir arī iespējams, ka dažās dalībvalstīs patērētāji ir labāk informēti par tabakas izstrādājumu radītajiem veselības apdraudējumiem nekā patērētāji citās dalībvalstīs. Bez turpmākas rīcības Savienības līmenī esošās atšķirības turpmākajos gados, visticamāk, palielināsies.
- (24) Lai panāktu Savienības līmenī piemērojamo noteikumu saskaņotību ar starptautiskām norisēm, ir jāpielāgo arī marķēšanas noteikumi. Piemēram, Konvencijas pamatnostādnēs par tabakas izstrādājumu iepakojumu un marķēšanu ir paredzēts, ka uz abām lielākajām iepakojuma virsmām ir jāizvieto lieli ilustratīvi brīdinājumi, jānorāda obligāta informācija par smēķēšanas atmešanu, kā arī jāpieņem stingri noteikumi par maldinošu informāciju. Noteikumi par maldinošu informāciju papildinās vispārīgo patērētājus maldinošas komercprakses aizliegumu, kas noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2005/29/EK ⁽²⁾.

Tām dalībvalstīm, kuras fiskāliem nolūkiem uz tabakas izstrādājumu iepakojuma izmanto nodokļa markas vai valsts identifikācijas zīmes, dažos gadījumos var nākties šīs markas vai zīmes pārvietot, lai kombinētie brīdinājumi par ietekmi uz veselību saskaņā ar šo direktīvu un Konvencijas pamatnostādnēm varētu atrasties iepakojuma lielāko virsmu augšējā daļā. Būtu jāievieš pārejas posma pasākumi, lai dalībvalstis kādu laiku pēc šīs direktīvas transponēšanas varētu uz iepakojuma vienības augšējās malas saglabāt fiskāliem nolūkiem izmantotās nodokļa markas vai valsts identifikācijas zīmes.

- (25) Marķēšanas noteikumi būtu jāpielāgo arī jauniem zinātniskiem pierādījumiem. Piemēram, norāde par darvas, nikotīna un oglekļa monoksīda emisiju līmeņiem uz iepakojuma vienībām ir izrādījusies maldinoša, jo liel patērētājiem domāt, ka dažas cigaretes ir nekaitīgākas par citām. Pierādījumi liecina arī par to, ka lieli kombinēti brīdinājumi, kuros ir gan brīdinājuma teksts, gan atbilstoša krāsu fotogrāfija, ir iedarbīgāki par brīdinājumiem, kuri ir tikai rakstiski. Tāpēc kombinēti brīdinājumi par ietekmi uz veselību būtu jāpadara obligāti visā Savienībā un jāizvieto uz būtiskām un redzamām iepakojuma vienības virsmas daļām. Lai nodrošinātu, ka visi brīdinājumi par ietekmi uz veselību ir uzskatāmi un iedarbīgi, būtu jānosaka to minimālās dimensijas.

⁽¹⁾ Padomes Ieteikums 2003/54/EK (2002. gada 2. decembris) par smēķēšanas novēršanu un iniciatīvām tabakas kontroles uzlabošanai (OV L 22, 25.1.2003., 31. lpp.).

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2005/29/EK (2005. gada 11. maijs), kas attiecas uz uzņēmēju negodīgu komercpraksi iekšējā tirgū attiecībā pret patērētājiem un ar ko groza Padomes Direktīvu 84/450/EEK un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 97/7/EK, 98/27/EK un 2002/65/EK un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 2006/2004 ("Negodīgas komercprakses direktīva") (OV L 149, 11.6.2005., 22. lpp.).

- (26) Tabakas izstrādājumiem smēķēšanai, kas nav cigaretes un tinamās tabakas izstrādājumi, t. i., tabakas izstrādājumiem, kurus lielākoties lieto gados vecāki patērētāji un mazas iedzīvotāju grupas, būtu jāvar turpināt piešķirt atbrīvojumu no atsevišķām marķēšanas prasībām, kamēr nav notikusi būtiska apstākļu maiņa pārdošanas apjomos vai jauniešu patēriņa modeļos. Attiecībā uz šo citu tabakas izstrādājumu marķēšanu būtu jāievēro īpaši noteikumi. Jānodrošina, lai brīdinājumi par bezdūmu tabakas izstrādājumu ietekmi uz veselību būtu uzskatāmi. Tāpēc brīdinājumi par veselības apdraudējumu būtu jāizvieto uz bezdūmu tabakas izstrādājumu iepakojuma abām lielākajām virsmām. Ūdenspiņu tabakai, kuru bieži neuzskata par tik kaitīgu kā tradicionālos tabakas izstrādājumus smēķēšanai, marķēšanas noteikumi būtu jāpiemēro pilnībā, lai novērstu patērētāju maldināšanu.
- (27) Tabakas izstrādājumi vai to iepakojums var maldināt patērētājus, jo īpaši jauniešus, radot iespaidu, ka izstrādājumi ir nekaitīgāki. Piemēram, tas attiecas uz dažiem vārdiem vai elementiem (piemēram, “ar zemu darvas saturu”, “viegls”, “īpaši viegls”, “maigs”, “dabīgs”, “organisks”, “bez piedevām”, “bez aromatizētājiem” vai “tievs”) vai dažiem nosaukumiem, attēliem un grafiskām vai citām zīmēm. Citi maldinoši elementi cita starpā var būt ieliktni vai citi papildu materiāli, piemēram, pielīmējamās etiķetes, uzlīmes, uzlīmēti elementi, nokasāmi elementi un uzmaivas, vai arī var attiekties uz pašu tabakas izstrādājumu formu. Daži iepakojumi un tabakas izstrādājumi var arī būt patērētājus maldinoši, piedāvējot ieguvumus, piemēram, svara zaudēšanu, seksuālo pievilcību, sociālo statusu, sociālo dzīvi vai tādas īpašības kā sievišķība, vīrišķība vai elegance. Arī atsevišķu cigarešu izmērs un izskats varētu maldināt patērētājus, radot iespaidu, ka tās ir nekaitīgākas. Uz tabakas izstrādājumu iepakojuma vienībām un uz to ārējā iepakojuma nedrīkstētu atrasties iespiesti kuponi, atlaižu piedāvājumi, norādes par bezmaksas ieguvu vai piedāvājumu, pērkot vienu, saņemot divus vai jebkādi citi līdzīgi piedāvājumi, kas patērētājiem tādējādi varētu radīt ekonomiska ieguvuma iespaidu un rosinātu viņus iegādāties šos tabakas izstrādājumus.
- (28) Lai nodrošinātu brīdinājumu par ietekmi uz veselību veselumu un uzskatāmību un palielinātu to iedarbīgumu, būtu jāparedz noteikumi attiecībā uz brīdinājumu par ietekmi uz veselību izmēriem, kā arī uz dažiem aspektiem, kas saistīti ar tabakas izstrādājumu iepakojuma vienību izskatu, tostarp tā formu un atvēršanas mehānismu. Ja iepakojuma vienībām par obligātu nosaka paralēlskalda formu, tad par pieņemamiem būtu jāatzīst arī noapaļoti vai noslīpināti stūri ar noteikumu, ka virsmas platība, ko aizņem brīdinājums par ietekmi uz veselību, ir tāda pati kā iepakojuma vienībai bez šādiem stūriem. Dalībvalstis piemēro atšķirīgus noteikumus par minimālo cigarešu skaitu vienā iepakojuma vienībā. Šie noteikumi būtu jānosaka, lai nodrošinātu attiecīgo izstrādājumu brīvu apriti.
- (29) Tirdzniecībā tiek laists ievērojams apjoms nelikumīgu izstrādājumu, kuri neatbilst Direktīvā 2001/37/EK paredzētajām prasībām, un ir pamats uzskatīt, ka šis apjoms varētu palielināties. Šādi nelikumīgi izstrādājumi kavē prasībām atbilstošu izstrādājumu brīvu apriti un mazina tabakas kontroles tiesību aktos paredzēto aizsardzību. Turklāt Konvencija uzliek Savienībai pienākumu apkarot nelikumīgu tabakas izstrādājumu apriti, tostarp Savienībā nelikumīgi importētu tabakas izstrādājumu apriti; tā ir daļa no visaptverošas Savienības tabakas kontroles politikas. Tāpēc būtu jāparedz noteikums par tabakas izstrādājumu iepakojuma vienību marķēšanu unikālā un drošā veidā, un to pārvietošana būtu jāreģistrē, lai šādus izstrādājumus visā Savienībā varētu izsekot un identificēt un lai varētu uzraudzīt un labāk nodrošināt to atbilstību šīs direktīvas noteikumiem. Turklāt jāparedz arī noteikums par drošības elementu ieviešanu, kas atvieglotu tabakas izstrādājumu autentiskuma pārbaudi.
- (30) Būtu jāizstrādā sadarbībspējīga izsekošanas un identificēšanas sistēma un drošības elementi Savienības līmenī. Sākotnēji izsekošanas un identificēšanas sistēma un drošības elementi būtu jāpiemēro tikai cigaretēm un tinamajai tabakai. Tas ļautu citu tabakas izstrādājumu ražotājiem gūt labumu no pieredzes, kas gūta, pirms izsekošanas un identificēšanas sistēma un drošības elementi kļūst piemērojami šiem citiem izstrādājumiem.
- (31) Lai nodrošinātu identificēšanas un izsekojamības sistēmu neatkarību un pārredzamību, tabakas izstrādājumu ražotājiem būtu jānoslēdz līgumi par datu glabāšanu ar neatkarīgām trešām personām. Komisijai būtu jāapstiprina minēto neatkarīgo trešo personu piemērotība, un to darbība būtu jāuzrauga neatkarīgam ārējam revidentam. Dati, kas attiecas uz izsekošanas un identificēšanas sistēmu, būtu jāglabā atsevišķi no citiem uzņēmuma datiem, un tiem vajadzētu būt dalībvalstu kompetento iestāžu un Komisijas pastāvīgā kontrolē un tām vienmēr pieejamiem.

- (32) Ar Padomes Direktīvu 89/622/EEK ⁽¹⁾ dalībvalstīs aizliedza pārdot atsevišķus orālai lietošanai paredzētas tabakas veidus. Šo aizliegumu atkārtoti apstiprināja ar Direktīvu 2001/37/EK. Akta par Austrijas, Somijas un Zviedrijas pievienošanas 151. pantā Zviedrijai piešķirta atkāpe no šā aizlieguma. Aizliegums pārdot orālai lietošanai paredzētu tabaku būtu jā saglabā, lai novērstu, ka Savienībā (izņemot Zviedriju) nonāk izstrādājums, kas izraisa atkarību un nelabvēlīgi ietekmē veselību. Attiecībā uz citiem bezdūmu tabakas izstrādājumiem, ko neražo masu patēriņa tirgum, stingri marķēšanas noteikumi un zināmi noteikumi par to sastāvdaļām tiek uzskatīti par pietiekamiem, lai tie tirgū neizplatītos tālāk par to tradicionālo lietojumu.
- (33) Tabakas izstrādājumu pārrobežu tālpārdošana varētu atvieglot piekļuvi tādiem tabakas izstrādājumiem, kas neatbilst šai direktīvai. Pastāv arī palielināts risks, ka tabakas izstrādājumiem varētu piekļūt jaunieši. Attiecīgi rastos risks, ka tiesību aktiem tabakas izstrādājumu kontroles jomā būs mazāka ietekme. Tādēļ dalībvalstīm būtu jāatļauj aizliegt pārrobežu tālpārdošanu. Ja pārrobežu tālpārdošana netiek aizliegta, tad, lai nodrošinātu šīs direktīvas efektivitāti, būtu piemēroti kopīgi noteikumi par šādā pārdošanā iesaistītu mazumtirdzniecības punktu reģistrāciju. Dalībvalstīm saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību (LES) 4. panta 3. punktu būtu savstarpēji jāsadarbjas, lai atvieglotu šīs direktīvas īstenošanu, jo īpaši attiecībā uz pasākumiem, ko veic saistībā ar tabakas izstrādājumu pārrobežu tālpārdošanu.
- (34) Visi tabakas izstrādājumi var izraisīt nāvi, saslimstību un invaliditāti, un to ražošana, izplatīšana un patēriņš būtu jāreglamentē. Tādēļ ir svarīgi pārraudzīt jaunieviešu tabakas izstrādājumu attīstības tendences. Ražotājiem un importētājiem būtu jānosaka pienākums iesniegt paziņojumu par jaunieviestiem tabakas izstrādājumiem, neskarot dalībvalstu pilnvaras aizliegt vai atļaut šādus jaunieviešus izstrādājumus.
- (35) Lai nodrošinātu vienlīdzīgu konkurences apstākļus, jaunieviestiem tabakas izstrādājumiem, kas ir tabakas izstrādājumi saskaņā ar šīs direktīvas definīciju, būtu jāatbilst šīs direktīvas prasībām.
- (36) Šajā direktīvā būtu jāreglamentē elektroniskās cigaretes un uzpildes flakoni, ja vien tie sava noformējuma vai funkcijas dēļ neietilpst Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2001/83/EK ⁽²⁾ vai Padomes Direktīvas 93/42/EEK ⁽³⁾ darbības jomā. Attiecībā uz minētajiem izstrādājumiem dalībvalstīm ir atšķirīgi tiesību akti un prakse, tostarp saistībā ar drošības prasībām, tādēļ, lai nodrošinātu netraucētu iekšējā tirgus darbību, būtu jārikojas Savienības līmenī. Šo izstrādājumu regulējumā būtu jāņem vērā, ka ir jānodrošina augsts sabiedrības veselības aizsardzības līmenis. Lai dotu dalībvalstīm iespēju veikt pārraudzības un kontroles uzdevumus, elektronisko cigarešu un to uzpildes flakonu ražotājiem un importētājiem būtu jānosaka prasība iesniegt paziņojumu par attiecīgajiem izstrādājumiem pirms to laišanas tirgū.
- (37) Dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka elektroniskās cigaretes un uzpildes flakoni atbilst šīs direktīvas prasībām. Ja konkrētā izstrādājuma ražotāji neveic uzņēmējdarbību Savienībā, tad atbildība būtu jānes tai personai, kas attiecīgo izstrādājumu importē Eiropas Savienībā.
- (38) Nikotīnu saturošu šķidrumu ar šo direktīvu būtu jāatļauj laist tirgū vienīgi tad, ja nikotīna koncentrācija nepārsniedz 20 mg/ml. Šī koncentrācija ir līdzīga tai pieļaujamai nikotīna devai, kādu gūst no standarta cigaretes laikā, kas vajadzīgs šādas cigaretes izsmēķēšanai. Lai mazinātu ar nikotīnu saistīto risku, elektronisko cigarešu uzpildes flakoniem, rezervuāriem un kapsulām būtu jānosaka maksimālais lielums.
- (39) Ar šo direktīvu būtu jāatļauj laist tirgū tikai tādas elektroniskās cigaretes, kas nikotīna devu izdala vienmērīgi. Vienmērīga nikotīna devas izdalīšana normālos lietošanas apstākļos ir nepieciešama veselības aizsardzības, drošības un kvalitātes apsvērumu dēļ, tostarp, lai izvairītos no netīša paaugstinātu devu patēriņa.
- (40) Elektroniskās cigaretes un uzpildes flakoni, nonākuši bērnu rokās, varētu radīt veselības apdraudējumu. Tādēļ ir jānodrošina, lai šādi izstrādājumi būtu nodrošināti pret nokļūšanu bērnu rokās un manipulācijām, tostarp, izmantojot bērniem drošu marķējumu, un aizdares un atvēršanas mehānismus.

⁽¹⁾ Padomes Direktīva 89/622/EEK (1989. gada 13. novembris) par dalībvalstu normatīvo un administratīvo aktu tuvināšanu attiecībā uz tabakas izstrādājumu marķēšanu un aizliegumu laist tirgū atsevišķus tabakas izstrādājumu veidus orālai lietošanai (OV L 359, 8.12.1989., 1. lpp.).

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2001/83/EK (2001. gada 6. novembris) par Kopienas kodeksu, kas attiecas uz cilvēkiem paredzētām zālēm (OV L 311, 28.11.2001., 67. lpp.).

⁽³⁾ Padomes Direktīva 93/42/EEK (1993. gada 14. jūnijs) par medicīnas ierīcēm (OV L 169, 12.7.1993., 1. lpp.).

- (41) Tā kā nikotīns ir toksiska viela un ņemot vērā potenciālo risku veselībai un drošībai, ieskaitot personas, kurām izstrādājums nav paredzēts, nikotīnu saturošs šķidrums būtu jālaiž tirgū tikai tādās elektroniskās cigaretēs vai to uzpildes flakonos, kuri atbilst zināmām drošības un kvalitātes prasībām. Ir svarīgi nodrošināt, lai elektroniskās cigaretes nesalūztu vai neizvērtētu lietošanas vai uzpildes laikā.
- (42) Lai aizsargātu cilvēku veselību un drošību, uz šo izstrādājumu marķējuma un iepakojuma būtu jānodrošina pietiekama un atbilstoša informācija par to drošu lietošanu, uz tā būtu jāatrodas atbilstošiem brīdinājumiem par ietekmi uz veselību un tur nevajadzētu būt nekādiem maldinošiem elementiem vai iezīmēm.
- (43) Atšķirības, kas pastāv valstu tiesību aktos un praksē attiecībā uz elektronisko cigarešu reklāmu un sponsordarbību, ir šķērslis brīvai preču aprītei un pakalpojumu sniegšanas brīvībai un rada vērā ņemamu konkurences kropļošanas risku. Bez turpmākas rīcības Savienības līmenī turpmākajos gados minētās atšķirības, visticamāk, palielināsies, ņemot vērā arī to, ka elektronisko cigarešu un uzpildes flakonu tirgus arvien vairāk paplašinās. Tādēļ, par pamatu ņemot augstu cilvēku veselības aizsardzības līmeni, ir jātuvinā valstu noteikumi par šo izstrādājumu reklāmu un sponsordarbību ar pārrobežu iedarbību. Elektroniskās cigaretes var izraisīt atkarību no nikotīna un vēlāk novest pie tradicionālās tabakas patēriņa, jo tās atdarina smēķēšanas procesu un liek uztvert to kā normālu parādību. Tādēļ ir lietderīgi pieņemt ierobežojošu pieeju attiecībā uz elektronisko cigarešu un to uzpildes flakonu reklāmu.
- (44) Lai pildītu savus reglamentējošos uzdevumus, Komisijai un dalībvalstīm ir vajadzīga visaptveroša informācija par attīstības tendencēm elektronisko cigarešu un to uzpildes flakonu tirgū. Tālab šo izstrādājumu ražotājiem un importētājiem būtu jāuzliek pienākums ziņot par pārdošanas apjomu, par dažādās patērētāju grupās iecienītiem izstrādājumiem un pārdošanas veidiem. Būtu jānodrošina, lai šī informācija būtu pieejama visai sabiedrībai, pienācīgi ņemot vērā nepieciešamību aizsargāt komercnoslēpumus.
- (45) Lai dalībvalstīm nodrošinātu pienācīgas tirgus uzraudzības iespēju, ražotājiem, importētājiem un izplatītājiem ir jābūt piemērotai sistēmai, kā pārraudzīt un reģistrēt iespējamās negatīvās sekas un kā informēt par šādām sekām kompetentās iestādes, lai varētu tikt veikta atbilstoša rīcība. Ir pieļaujama drošības klauzula, kas ļauj dalībvalstīm rīkoties, lai novērstu nopietnu apdraudējumu sabiedrības veselībai.
- (46) Saistībā ar topošo tirgu attiecībā uz elektroniskajām cigaretēm ir iespējams, ka kādas noteiktas elektroniskās cigaretes vai uzpildes flakoni vai kāds elektronisko cigarešu vai uzpildes flakonu veids, lai gan tie atbilst šīs direktīvas noteikumiem, pēc laišanas tirgū var radīt neparedzētu apdraudējumu cilvēku veselībai. Tādēļ ir ieteicams paredzēt procedūru, kā vērsties pret šo apdraudējumu un kurai būtu jāaptver arī dalībvalstij dota iespēja pieņemt piemērotus pagaidu pasākumus. Šādi piemēroti pagaidu pasākumi varētu aptvert aizliegumu laist tirgū kādas noteiktas elektroniskās cigaretes vai uzpildes flakonus vai kādu elektronisko cigarešu vai uzpildes flakonu veidu. Saistībā ar minēto Komisijai būtu jāpiešķir pilnvaras pieņemt deleģētos aktus, lai aizliegtu kādas noteiktas elektroniskās cigaretes vai uzpildes flakonus vai kādu elektronisko cigarešu vai uzpildes flakonu veidu. Komisija būtu pilnvarojama tā darīt, ja vismaz trīs dalībvalstis pienācīgi pamatotu iemeslu dēļ ir aizliegušas attiecīgos izstrādājumus un ja šis aizliegums ir jāattiecinā uz visām dalībvalstīm nolūkā nodrošināt netraucētu iekšējā tirgus darbību attiecībā uz izstrādājumiem, kuri atbilst šīs direktīvas prasībām un nerada tādas pašas veselības apdraudējumus. Komisijai līdz 2016. gada 20. maijam būtu jāziņo par iespējamo risku, kas saistīts ar atkārtotas uzpildes elektroniskajām cigaretēm.
- (47) Ar šo direktīvu netiek saskaņoti visi elektronisko cigarešu vai uzpildes flakonu aspekti. Piemēram, dalībvalstu ziņā tiek atstāta atbildība pieņemt regulējumu par aromātiem. Dalībvalstīm varētu šķist lietderīgi apsvērt, vai atļaut laist tirgū aromatizētus izstrādājumus. To darot, tomēr būtu jāpatur prātā, ka šādi izstrādājumi var piesaistīt jauniešus un nesmēķētājus. Šādu aromatizētu izstrādājumu aizliegums būtu jāpamato un par to būtu jāiesniedz paziņojums saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 98/34/EK ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 98/34/EK (1998. gada 22. jūnijs), kas nosaka informācijas sniegšanas kārtību tehnisko standartu un noteikumu un Informācijas sabiedrības pakalpojumu noteikumu sfērā (OV L 204, 21.7.1998., 37. lpp.).

- (48) Turklāt ar šo direktīvu netiek saskaņoti noteikumi par vidi bez tabakas dūmiem vai par vietējiem pārdošanas režīmiem vai reklāmu, vai zīmola paplašināšanu, aptverot ar tabaku nesaistītus pakalpojumus, ar to netiek ieviesti arī lietotāju vecuma ierobežojumi attiecībā uz elektroniskajām cigaretēm vai uzpildes flakoniem. Katrā ziņā minēto izstrādājumu noformējums un reklāma nedrīkstētu novest pie tabakas patēriņa veicināšanas vai radīt iespēju, ka tos varētu sajaukt ar tabakas izstrādājumiem. Dalībvalstis savas jurisdikcijas ietvaros var brīvi reglamentēt šos jautājumus, un tās tiek mudinātas to darīt.
- (49) Smēķēšanai paredzētu augu izcelsmes izstrādājumu regulējums dalībvalstīs ir atšķirīgs, un nereti šie izstrādājumi tiek uztverti kā nekaitīgi vai mazāk kaitīgi, neraugoties uz veselības apdraudējumu, ko tie rada sadegšanas procesā. Daudzos gadījumos patērētāji nezina šādu izstrādājumu sastāvu. Lai nodrošinātu netraucētu iekšējā tirgus darbību un uzlabotu patērētāju informētību, Savienības līmenī būtu jāievieš kopīgi marķēšanas noteikumi un ziņošana par minēto izstrādājumu sastāvdaļām.
- (50) Lai nodrošinātu vienādus šīs direktīvas īstenošanas nosacījumus, Komisijai būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras attiecībā uz pastiprinātai ziņošanai paredzēto piedevu prioritārā saraksta izveidi un atjaunināšanu, uz sastāvdaļu ziņošanas formātu un minētās informācijas izplatīšanas noteikšanu, uz tādu tabakas izstrādājumu noteikšanu, kam piemīt raksturīgi aromāti vai paaugstināta toksicitāte, spēja izraisīt atkarību vai KMR īpašības, uz metožu noteikšanu, kā konstatēt, vai tabakas izstrādājumam piemīt raksturīgs aromāts, uz procedūrām neatkarīga padomdevēju paneļa izveidei tabakas izstrādājumu ar raksturīgu aromātu noteikšanai, precīzu brīdinājuma par ietekmi uz veselību novietojumu uz tināmās tabakas maisiņiem, dizaina tehniskajām specifikācijām, kombinēto brīdinājumu par ietekmi uz veselību izkārtojumu un veidu, tehniskajiem standartiem izsekojamības sistēmas izveidei un darbībai, unikālo identifikatoru un drošības elementu savienojamības nodrošināšanu, kā arī elektronisko cigarešu un uzpildes flakonu kopējā paziņošanas formāta izveidi un šādu izstrādājumu uzpildes mehānismu tehniskajiem standartiem. Šīs pilnvaras būtu jāīsteno saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011 ⁽¹⁾.
- (51) Lai nodrošinātu, ka šī direktīva darbojas pilnībā, un to pielāgotu tehniskās un zinātnes attīstības un starptautiskajām norisēm tabakas ražošanas, patēriņa un regulējuma jomā, Komisijai būtu jādeleģē pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar LESD 290. pantu attiecībā uz emisiju maksimālo līmeņu un šo emisiju mērīšanas metožu noteikšanu un pielāgošanu, uz tādu piedevu maksimālā līmeņa noteikšanu, kas rada raksturīgu aromātu vai palielina toksicitāti un spēju izraisīt atkarību vai piesaistīt, zināmu tabakas izstrādājumiem, kas nav cigaretes un tinamā tabaka, piešķirtu izņēmumu atcelšanu, brīdinājumu par ietekmi uz veselību pielāgošanu, uz attēlu galerijas izveidi un pielāgošanu, galveno elementu noteikšanu tajos līgumos par datu glabāšanu, kas jānoslēdz saistībā ar izsekošanas un identifikācijas sistēmu, un dalībvalstu pieņemto pasākumu saistībā ar kādām noteiktām elektroniskajām cigaretēm vai uzpildes flakoniem vai kādu elektronisko cigarešu vai uzpildes flakonu veidu attiecināšanu uz visu Savienību. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī. Komisijai, sagatavojot un izstrādājot deleģētos aktus, būtu jānodrošina vienlaicīga, savlaicīga un atbilstīga attiecīgo dokumentu nosūtīšana Eiropas Parlamentam un Padomei.
- (52) Komisijai būtu jāpārtrauc šīs direktīvas īstenošanas un ietekmes attīstība un jāsniedz ziņojums līdz 2021. gada 21. maijam un pēc tam tad, kad tas ir nepieciešams, lai novērtētu, vai šajā direktīvā ir nepieciešami grozījumi. Ziņojumā būtu jāiekļauj informācija par tabakas izstrādājumu iepakojuma vienības virsmām, kas netiek reglamentētas ar šo direktīvu, par jaunieviesto tabakas izstrādājumu tirgus attīstības tendencēm, par tirgus norisēm, kuras kopumā būtiski maina apstākļus, par tirgus attīstību un to, kā patērētāji uztver tievās cigaretes, ūdensspīju tabaku un elektroniskās cigaretes un to uzpildes flakonus.

Komisijai būtu jāpagatavo ziņojums par tādas Eiropas sistēmas pamatojumu, sniegtajiem ieguvumiem un ietekmi, ar kuru reglamentē tabakas izstrādājumu sastāvdaļas, tostarp par to, vai ir iespējams un vēlams izveidot Savienības

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

līmenī sarakstu ar sastāvdaļām, kuras var izmantot vai kuras varētu ietilpt tabakas izstrādājumos vai varētu tikt tiem pievienotas (tā dēvētais "pozitīvais saraksts"). Sagatavojot minēto ziņojumu, Komisijai cita starpā būtu jāizvērtē pieejamie zinātniskie dati par sastāvdaļu toksisko un atkarību izraisošo ietekmi.

- (53) Uz tādiem tabakas un ar tiem saistītiem izstrādājumiem, kuri atbilst šīs direktīvas noteikumiem, būtu jāattiecinā brīva preču aprīte. Tomēr, ņemot vērā dažādas saskaņošanas pakāpes, ko panāk ar šo direktīvu, dalībvalstīm konkrētos apstākļos būtu jāsiglabā pilnvaras dažos aspektos noteikt papildu prasības, lai aizsargātu sabiedrības veselību. Tas attiecas uz tabakas izstrādājumu noformējumu un iepakojumu, tostarp krāsām, kas nav brīdinājumi par ietekmi uz veselību, attiecībā uz kuriem ar šo direktīvu paredz pirmo kopīgu pamatnoteikumu kopumu. Dalībvalstis attiecīgi varētu, piemēram, ieviest noteikumus, ar ko nodrošina turpmāku tabakas izstrādājumu iepakojuma standartizāciju, ar noteikumu, ka šie noteikumi ir saderīgi ar LESD un ar PTO noteiktajiem pienākumiem un neietekmē šīs direktīvas pilnīgu piemērošanu.
- (54) Turklāt, lai ņemtu vērā turpmāk iespējamās norises tirgū, būtu arī jāatļauj dalībvalstīm aizliegt kādu konkrētu tabakas un ar to saistītu izstrādājumu kategoriju, pamatojoties uz konkrētiem apstākļiem attiecīgajā dalībvalstī un ar noteikumu, ka to attaisno vajadzība aizsargāt sabiedrības veselību, ņemot vērā augsto aizsardzības līmeni, kas panākts ar šo direktīvu. Dalībvalstīm šādi stingrāki valsts noteikumi būtu jāpaziņo Komisijai.
- (55) Katrai dalībvalstij būtu jāsiglabā brīvība uzturēt spēkā vai ieviest valsts tiesību aktus, ko saistībā ar aspektiem, kurus nereglamentē ar šo direktīvu, piemēro visiem valsts tirgū laistajiem izstrādājumiem, ar noteikumu, ka tie ir saderīgi ar LESD un netraucē šīs direktīvas pilnīgu piemērošanu. Saskaņā ar šiem nosacījumiem un ievērojot tos, dalībvalstis var *inter alia* reglamentēt vai aizliegt atribūtus, ko izmanto tabakas izstrādājumos (tostarp ūdenspipēs) un smēķēšanai paredzētos augu izcelsmes produktos, kā arī reglamentēt vai aizliegt izstrādājumus, kas līdzinās tabakas vai ar to saistītu izstrādājumu veidam. Par valsts tehniskiem noteikumiem ir iepriekš jāpaziņo saskaņā ar Direktīvu 98/34/EK.
- (56) Dalībvalstīm būtu jānodrošina, lai personas dati tiktu apstrādāti tikai saskaņā ar noteikumiem un drošības pasākumiem, kas paredzēti Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 95/46/EK ⁽¹⁾.
- (57) Šī direktīva neskar Savienības tiesību aktus, kas reglamentē ģenētiski modificētu organismu izmantošanu un marķēšanu.
- (58) Saskaņā ar dalībvalstu un Komisijas 2011. gada 28. septembra Kopīgo politisko deklarāciju par skaidrojošiem dokumentiem ⁽²⁾ dalībvalstis apņemas pamatotos gadījumos ziņojumam par saviem transponēšanas pasākumiem pievienot vienu vai vairākus dokumentus, kuros ir paskaidrota saikne starp direktīvas sastāvdaļām un attiecīgajām daļām valsts transponēšanas instrumentos. Likumdevējs uzskata, ka attiecībā uz šo direktīvu šādu dokumentu nosūtīšana ir pamatota.
- (59) Šī direktīva nemaina pienākumu ievērot pamattiesības un tiesību principus, kas noteikti Eiropas Savienības Pamattiesību hartā. Šī direktīva ietekmē vairākas pamattiesības. Tādēļ ir jānodrošina, lai tabakas un ar tiem saistītu izstrādājumu ražotājiem, importētājiem un izplatītājiem uzliktie pienākumi ne tikai garantētu augstu veselības un patērētāju aizsardzības līmeni, bet arī aizsargātu visas pārējās pamattiesības un būtu samērīgi attiecībā uz netraucētu iekšējā tirgus darbību. Šīs direktīvas piemērošanā būtu jāņem vērā Savienības tiesību akti un attiecīgās starptautiskās saistības.
- (60) Ņemot vērā to, ka šīs direktīvas mērķus, proti, saskaņot dalībvalstu normatīvos un administratīvos aktus par tabakas un ar to saistītu izstrādājumu ražošanu, noformējumu un pārdošanu, nevar pietiekami labi sasniegt

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 95/46/EK (1995. gada 24. oktobris) par personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti (OV L 281, 23.11.1995., 31. lpp.).

⁽²⁾ OV C 369, 17.12.2011., 14. lpp.

atsevišķās dalībvalstīs, bet to mēroga un ietekmes dēļ tos var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar LES 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

I SADAĻA

KOPĪGI NOTEIKUMI

1. pants

Priekšmets

Šīs direktīvas mērķis ir tuvināt dalībvalstu normatīvos un administratīvos aktus par:

- a) tabakas izstrādājumu sastāvdaļām un emisijām un ar tām saistītajiem ziņošanas pienākumiem, tostarp darvas, nikotīna un oglekļa monoksīda maksimālo emisijas līmeni cigaretēm;
- b) dažiem tabakas izstrādājumu marķējuma un iepakojuma aspektiem, tostarp brīdinājumiem par ietekmi uz veselību, kas jānorāda uz tabakas izstrādājumu iepakojuma vienībām un jebkāda ārējā iepakojuma, kā arī izsekojamību un drošības pasākumiem, kas tiek piemēroti tabakas izstrādājumiem, lai panāktu to atbilstību šai direktīvai;
- c) aizliegumu laist tirgū orālai lietošanai paredzētu tabaku;
- d) tabakas izstrādājumu pārrobežu tālpārdošanu;
- e) pienākumu iesniegt paziņojumu par jaunieviestiem tabakas izstrādājumiem;
- f) atsevišķu ar tabakas izstrādājumiem saistītu izstrādājumu, proti, elektronisko cigarešu un to uzpildes flakonu, un smēķēšanai paredzētu augu izcelsmes izstrādājumu, laišanu tirgū un marķēšanu,

lai sekmētu netraucētu tabakas un ar to saistītu izstrādājumu iekšējā tirgus darbību, par pamatu ņemot augstu cilvēku, īpaši jauniešu, veselības aizsardzības līmeni un lai pildītu Savienības pienākumus, kas noteikti PVO Vispārējā konvencijā par tabakas uzraudzību (Konvencija).

2. pants

Definīcijas

Šajā direktīvā piemēro šādas definīcijas:

- 1) "tabaka" ir tabakas augu lapas un citas dabīgas pārstrādātas vai nepārstrādātas daļas, tostarp tabaka ar palielinātu apjomu un atjaunota tabaka;
- 2) "pīpju tabaka" ir tabaka, ko var lietot, izmantojot degšanas procesu, un kas paredzēta vienīgi izmantošanai pīpē;
- 3) "tinamā tabaka" ir tabaka, ko patērētāji vai mazumtirdzniecības punkti var izmantot cigarešu izgatavošanai;
- 4) "tabakas izstrādājumi" ir izstrādājumi, ko var lietot un kas kaut vai daļēji sastāv no tabakas, kura ir vai nav ģenētiski modificēta;
- 5) "bezdūmu tabakas izstrādājums" ir tabakas izstrādājums, kura lietošana nav saistīta ar sadegšanas procesu, tostarp košļājamā tabaka, šņaucamtabaka un orālai lietošanai paredzētā tabaka;
- 6) "košļājamā tabaka" ir bezdūmu tabakas izstrādājums, kas paredzēts vienīgi košļāšanai;
- 7) "šņaucamtabaka" ir bezdūmu tabakas izstrādājums, ko var lietot caur degunu;
- 8) "orālai lietošanai paredzēta tabaka" ir visi orālai lietošanai paredzētie tabakas izstrādājumi, kas pilnībā vai daļēji gatavoti no tabakas un kas pieejami pulvera vai smalku granulu veidā vai jebkādā šo veidu apvienojumā, jo īpaši tādi izstrādājumi, kas safasēti porciju maisīšos vai porainos maisīšos, izņemot izstrādājumus, kas paredzēti ieelpošanai vai košļāšanai;
- 9) "tabakas izstrādājumi smēķēšanai" ir tabakas izstrādājumi, kas nav bezdūmu tabakas izstrādājumi;

- 10) "cigarete" ir tabakas rullītis, ko lieto, izmantojot degšanas procesu, un kas ir sīkāk definēts Padomes Direktīvas 2011/64/ES ⁽¹⁾ 3. panta 1. punktā;
- 11) "cigārs" ir tabakas rullītis, ko var lietot, izmantojot degšanas procesu, un kas sīkāk definēts Direktīvas 2011/64/ES 4. panta 1. punktā;
- 12) "cigarills" ir neliels cigārs, kas sīkāk definēts Padomes Direktīvas 2007/74/EK ⁽²⁾ 8. panta 1. punktā;
- 13) "ūdenspīpu tabaka" ir tabakas izstrādājums, ko var lietot, izmantojot ūdenspīpi. Šajā direktīvā ūdenspīpu tabaka tiek uzskatīta par tabakas izstrādājumu smēķēšanai. Ja izstrādājumu var izmantot gan ūdenspīpēs, gan kā tinamo tabaku, to uzskata par tinamo tabaku;
- 14) "jaunieviests tabakas izstrādājums" ir tabakas izstrādājums, kas:
 - a) neietilpst nevienā no šādām kategorijām – cigaretes, tinamā tabaka, pīpu tabaka, ūdenspīpu tabaka, cigāri, cigarilli, košļājamā tabaka, šņaucamtabaka vai orālai lietošanai paredzēta tabaka – un
 - b) ir laists tirgū pēc 2014. gada 19. maija;
- 15) "smēķēšanai paredzēts augu izcelsmes izstrādājums" ir izstrādājums, kura pamatā ir augi, garšaugi vai augļi un kurš nesatur tabaku, un kuru var lietot, izmantojot degšanas procesu;
- 16) "elektroniskā cigarete" ir izstrādājums vai šā izstrādājuma daļa, ieskaitot kapsulu, rezervuāru un ierīci bez kapsulas vai rezervuāra, kuru var izmantot, lai caur iemuti ieelpotu nikotīnu saturošu tvaiku. Elektroniskās cigaretes var būt vienreizējas lietošanas vai uzpildāmas ar uzpildes flakonu un rezervuāru vai uzlādējamās ar vienreizējas lietošanas kapsulām;
- 17) "uzpildes flakons" ir tvertne, kas ietver nikotīnu saturošu šķidrumu, ko var izmantot, lai atkārtoti uzpildītu elektronisko cigareti;
- 18) "sastāvdaļa" ir tabaka, piedeva, kā arī visas vielas vai elementi, kas sastopami gatavā tabakas izstrādājumā vai ar to saistītos izstrādājumos, tostarp papīrs, filtrs, krāsas, kapsulas un uzlīmes;
- 19) "nikotīns" ir nikotīna alkaloīdi;
- 20) "darva" ir neapstrādāts bezūdens beznikotīna dūmu kondensāts;
- 21) "emisijas" ir vielas, kas izdalās, kad tabaku un ar to saistītu izstrādājumu izmanto tam paredzētajā veidā, piemēram, dūmos esošas vielas vai vielas, kas izdalās bezdūmu tabakas izstrādājumu lietošanas procesā;
- 22) "maksimālais līmenis" jeb "maksimālais emisiju līmenis" ir tabakas izstrādājumā esošas vielas maksimālais sastāvs vai emisijas, tostarp nulles apmērā, kas tiek mērīts miligramos;
- 23) "piedeva" ir viela, kas nav tabaka un kas ir pievienota tabakas izstrādājumam, tā iepakojuma vienībai vai jebkādam ārējam iepakojumam;
- 24) "aromatizētājs" ir piedeva, kas rada smaržu un/vai garšu;
- 25) "raksturīgs aromāts" ir izteikta smarža vai garša, kas nav tabakas smarža un garša un ko rada piedeva vai piedevu kombinācija, tostarp, bet ne tikai, augļu, garšvielu, garšaugu, alkohola, konfekšu, mentola vai vaniļas, un kas ir sajūtama pirms tabakas izstrādājuma lietošanas vai tās laikā;
- 26) "spēja izraisīt atkarību" ir vielas farmakoloģiskā spēja izraisīt atkarību, stāvokli, kas ietekmē indivīda spēju kontrolēt savu uzvedību, parasti radot apmierinājuma sajūtu vai atvieglojumu pēc abstinences simptomu novēršanas, vai abus;

⁽¹⁾ Padomes Direktīva 2011/64/ES (2011. gada 21. jūnijs) par tabakas izstrādājumiem piemērotā akcīzes nodokļa struktūru un likmēm (OV L 176, 5.7.2011., 24. lpp.).

⁽²⁾ Padomes Direktīva 2007/74/EK (2007. gada 20. decembris) par atbrīvojumu no pievienotās vērtības nodokļa un akcīzes nodokļa par precēm, kuras ievie personā, kas ieceļo no trešām valstīm (OV L 346, 29.12.2007., 6. lpp.).

- 27) “toksicitāte” ir pakāpe, kādā viela var izraisīt kaitīgu ietekmi uz cilvēka organismu, tostarp ietekmi, kas rodas laika gaitā, parasti pēc atkārtotas vai ilgstošas lietošanas vai iedarbības;
- 28) “būtiska apstākļu maiņa” ir pārdošanas apjoma pieaugums kādā izstrādājumu kategorijā vismaz par 10 % vismaz piecās dalībvalstīs, pamatojoties uz pārdošanas datiem, kas iesniegti saskaņā ar 5. panta 6. punktu, vai attiecīgās izstrādājumu kategorijas izplatības līmeņa palielināšanās patērētāju grupā vecumā līdz 25 gadiem vismaz par pieciem procentpunktiem vismaz piecās dalībvalstīs, pamatojoties uz Eurobarometra īpašo 2012. gada maija 385. ziņojumu vai līdzvērtīgu izplatības pētījumu; katrā ziņā uzskata, ka nav notikusi būtiska apstākļu maiņa, ja kādas izstrādājumu kategorijas pārdošanas apjoms mazumtirdzniecības līmenī nepārsniedz 2,5 % no kopējās tabakas izstrādājumu pārdošanas Savienības līmeni;
- 29) “ārējais iepakojums” ir jebkāds iepakojums, kurā tabakas vai ar to saistīti izstrādājumi tiek laisti tirgū un kuri ietver iepakojuma vienības vai iepakojuma vienību kopumu; caurspīdīgo apvalku neuzskata par ārējo iepakojumu;
- 30) “iepakojuma vienība” ir mazākais atsevišķais tabakas vai ar to saistīta izstrādājuma iepakojums, ko laiž tirgū;
- 31) “maisījš” ir tinamās tabakas iepakojuma vienība, kura ir vai nu kā četrstūraina kabata ar pārloku, kas sedz atveri, vai arī kā maisījš ar pamatni;
- 32) “brīdinājums par ietekmi uz veselību” ir brīdinājums par izstrādājuma negatīvām sekām uz cilvēku veselību vai citām nevēlamām tā lietošanas sekām, tostarp rakstiski brīdinājumi, kombinēti brīdinājumi par ietekmi uz veselību, vispārīgi brīdinājumi un informatīvi uzraksti, kā paredzēts šajā direktīvā;
- 33) “kombinēts brīdinājums par ietekmi uz veselību” ir šajā direktīvā paredzēts brīdinājums par ietekmi uz veselību, kas sastāv no rakstiska brīdinājuma un atbilstoša fotoattēla vai ilustrācijas;
- 34) “pārrobežu tālpārdošana” ir tālpārdošana patērētājiem, kad patērētājs, pasūtot izstrādājumu mazumtirdzniecības punktā, neatrodas tajā dalībvalstī vai trešā valstī, kurā attiecīgais mazumtirdzniecības punkts veic uzņēmējdarbību; uzskata, ka mazumtirdzniecības punkts veic uzņēmējdarbību dalībvalstī, ja:
- a) fiziskas personas gadījumā – tās darījumdarbības vieta atrodas šajā dalībvalstī;
 - b) pārējos gadījumos – mazumtirdzniecības punkta juridiskā adrese, galvenā vadība vai darījumdarbības vieta, tostarp filiāles, pārstāvniecības vai jebkādas citas struktūras, ir šajā dalībvalstī;
- 35) “patērētājs” ir fiziska persona, kas darbojas nolūkos, kuri nav saistīti ar tirdzniecību, darījumdarbību, amatniecību vai profesiju;
- 36) “vecuma verifikācijas sistēma” ir datorsistēma, kas nepārprotami elektroniskā veidā apstiprina patērētāja vecumu saskaņā ar valsts prasībām;
- 37) “ražotājs” ir jebkura fiziska vai juridiska persona, kas ražo izstrādājumu vai liek šo izstrādājumu izstrādāt vai ražot un laiž šo izstrādājumu tirgū ar savu vārdu vai preču zīmi;
- 38) “tabakas vai ar to saistītu izstrādājumu imports” ir šo izstrādājumu imports Savienības teritorijā, izņemot gadījumus, kad šiem izstrādājumiem importēšanas brīdī piemēro muitas maksājumu atlikšanas procedūru vai režīmu, kā arī muitas maksājumu atlikšanas procedūras vai režīma piemērošanas pārtraukšana;

- 39) “tabakas vai ar to saistītu izstrādājumu importētājs” ir persona, kurai pieder Savienības teritorijā ievestā tabaka un saistītie izstrādājumi vai kurai ir tiesības ar tiem rīkoties;
- 40) “laist tirgū” nozīmē padarīt izstrādājumus neatkarīgi no to ražošanas vietas pieejamus patērētājiem Savienībā par maksu vai bez tās, tostarp ar tālpārdošanas starpniecību; pārrobežu tālpārdošanas gadījumā uzskata, ka izstrādājumu laiž tirgū dalībvalstī, kurā atrodas patērētājs;
- 41) “mazumtirdzniecības punkts” ir jebkura tirdzniecības vieta, kur laiž tirgū tabakas izstrādājumus, tostarp ar fiziskas personas starpniecību;

II SADAĻA

TABAKAS IZSTRĀDĀJUMI

I NODAĻA

Sastāvdaļas un emisijas

3. pants

Maksimālie darvas, nikotīna, oglekļa monoksīda un citu vielu emisiju līmeņi

1. Cigarešu, kas laistas tirgū vai ražotas dalībvalstīs, emisiju līmeņi (“maksimālais emisiju līmenis”) nedrīkst pārsniegt:
 - a) 10 mg darvas vienā cigaretē;
 - b) 1 mg nikotīna vienā cigaretē;
 - c) 10 mg oglekļa monoksīda vienā cigaretē.
2. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 27. pantu, lai, ja tas ir nepieciešams, samazinātu 1. punktā noteikto maksimālo emisiju līmeni, pamatojoties uz starptautiski pieņemtiem standartiem.
3. Dalībvalstis paziņo Komisijai par jebkādu maksimālo emisiju līmeni, ko tās nosaka citām cigarešu emisijām, kas nav 1. punktā minētās emisijas, un emisijām no tabakas izstrādājumiem, kas nav cigaretes.
4. Komisija pieņem deleģētos aktus saskaņā ar 27. pantu, lai integrētu Savienības tiesību aktos standartus, par ko vienojušās Konvencijas puses vai PVO un kas attiecas uz cigarešu emisiju, kas nav 1. punktā minētās emisijas, maksimālo līmeni un citu tabakas izstrādājumu, kuri nav cigaretes, emisiju līmeni Eiropas tiesībās.

4. pants

Mērīšanas metodes

1. Darvas, nikotīna un oglekļa monoksīda emisijas no cigaretēm mēra, pamatojoties uz ISO standartu 4387 darvai, ISO standartu 10315 nikotīnam un ISO standartu 8454 – oglekļa monoksīdam.

Darvas, nikotīna un oglekļa monoksīda satura norāžu pareizību nosaka saskaņā ar ISO standartu 8243.

2. Šā panta 1. punktā minētos mērījumus pārbauda laboratorijas, ko apstiprinājušas un pārrauga dalībvalstu kompetentās iestādes.

Šīs laboratorijas nav tabakas industrijas īpašumā vai tās tiešā vai netiešā kontrolē.

Dalībvalstis paziņo Komisijai apstiprināto laboratoriju sarakstu, norādot apstiprināšanai lietotos kritērijus un piemērotās pārraudzības metodes, un atjaunina minēto sarakstu ik reizi, kad sarakstā izdarītas jebkādas izmaiņas. Komisija publisko minētos apstiprināto laboratoriju sarakstus.

3. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 27. pantu, lai vajadzības gadījumā pielāgotu darvas, nikotīna un oglekļa monoksīda emisiju mērīšanas metodes, pamatojoties uz zinātnes un tehnikas attīstību vai starptautiski atzītiem standartiem.

4. Dalībvalstis paziņo Komisijai par jebkādam mērīšanas metodēm, ko tās izmanto, lai mērītu citas cigarešu emisijas, kas nav 3. punktā minētās emisijas, un emisijas no tabakas izstrādājumiem, kuri nav cigaretes.
5. Komisija pieņem deleģētos aktus saskaņā ar 27. pantu, lai Savienības tiesību aktos integrētu standartus, par ko vienojušās Konvencijas vai PVO puses un kas attiecas uz mērīšanas metodēm.
6. Dalībvalstis var iekasēt samērīgu maksu no tabakas izstrādājumu ražotājiem un importētājiem par šā panta 1. punktā minēto mērījumu pārbaudi.

5. pants

Ziņošana par sastāvdaļām un emisijām

1. Dalībvalstis pieprasa, lai tabakas izstrādājumu ražotāji un importētāji kompetentajām iestādēm iesniegtu šādu informāciju par katru zīmolvārdu un veidu:
 - a) sarakstu, kurā norādītas visas tabakas izstrādājumu ražošanā izmantotās sastāvdaļas un to daudzums pēc katras tabakas izstrādājumos iekļautās sastāvdaļas svara dilstošā secībā;
 - b) emisiju līmeņus, kā minēts 3. panta 1. un 4. punktā;
 - c) informāciju par citām emisijām un to līmeņiem, ja tāda ir pieejama.

Attiecībā uz izstrādājumiem, kas jau ir laisti tirgū, informāciju iesniedz līdz 2016. gada 20. novembrim.

Ražotāji un importētāji arī informē attiecīgās dalībvalsts kompetentās iestādes par to, ja izstrādājuma sastāvs tiek mainīts tā, ka tas var ietekmēt šajā pantā sniegto informāciju.

Jauna vai mainīta tabakas izstrādājuma gadījumā šajā pantā prasīto informāciju iesniedz pirms minētā izstrādājuma laišanas tirgū.

2. Šā panta 1. punkta a) apakšpunktā minēto sastāvdaļu sarakstam pievieno paziņojumu, kurā izklāstīti iemesli šādu sastāvdaļu iekļaušanai attiecīgajos tabakas izstrādājumos. Minētajā sarakstā norāda arī sastāvdaļu statusu, tostarp informāciju par to, vai sastāvdaļas ir reģistrētas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1907/2006 ⁽¹⁾, kā arī to klasifikāciju saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1272/2008 ⁽²⁾.

3. Šā panta 1. punkta a) apakšpunktā minētajam sarakstam pievieno arī attiecīgos toksikoloģiskos datus par šīm sastāvdaļām, kuras var būt attiecīgi dedzinātā vai nededzinātā veidā, jo īpaši norādot to ietekmi uz patērētāju veselību un ņemot vērā *inter alia* visas to atkarību izraisošas īpašības.

Turklāt attiecībā uz cigaretēm un tinamo tabaku ražotājs vai importētājs iesniedz tehnisku dokumentu, kurā ir ietverts vispārējs izmantoto piedevu un to īpašību izklāsts.

Ražotāji un importētāji norāda izmantotās emisiju mērīšanas metodes, izņemot attiecībā uz darvu, nikotīnu un oglekļa monoksīdu un 4. panta 4. punktā minētajām emisijām. Dalībvalstis var arī prasīt, lai ražotāji vai importētāji veiktu pētījumus pēc kompetentās iestādes pieprasījuma, lai novērtētu sastāvdaļu iedarbību uz veselību, ņemot vērā *inter alia* to toksicitāti un spēju izraisīt atkarību.

4. Dalībvalstis nodrošina, lai saskaņā ar šā panta un 6. panta 1. punktu iesniegtā informācija tiktu darīta publiski pieejama tīmekļa vietnē. Dalībvalstis, darot informāciju publiski pieejamu, atbilstoši ņem vērā nepieciešamību aizsargāt informāciju, kas uzskatāma par komercnoslēpumu. Dalībvalstis liek ražotājiem un importētājiem, kad tie saskaņā ar šā panta 1. punktu un 6. pantu iesniedz informāciju, precizēt, kuru informāciju tie uzskata par komercnoslēpumu.

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1907/2006 (2006. gada 18. decembris), kas attiecas uz ķīmikāliju reģistrēšanu, vērtēšanu, licencēšanu un ierobežošanu (REACH) un ar kuru izveido Eiropas Ķīmikāliju aģentūru, groza Direktīvu 1999/45/EK un atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 793/93 un Komisijas Regulu (EK) Nr. 1488/94, kā arī Padomes Direktīvu 76/769/EEK un Komisijas Direktīvu 91/155/EEK, Direktīvu 93/67/EEK, Direktīvu 93/105/EK un Direktīvu 2000/21/EK (OV L 396, 30.12.2006., 1. lpp.).

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1272/2008 (2008. gada 16. decembris) par vielu un maisījumu klasificēšanu, marķēšanu un iepakojšanu un ar ko groza un atceļ Direktīvas 67/548/EEK un 1999/45/EK un groza Regulu (EK) Nr. 1907/2006 (OV L 353, 31.12.2008., 1. lpp.).

5. Komisija, izmantojot īstenošanas aktus, nosaka un vajadzības gadījumā atjaunina formātu, kādā iesniedzama un publicējama šā panta 1. un 6. punktā un 6. pantā norādītā informācija. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 25. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

6. Dalībvalstis prasa, lai ražotāji un importētāji iesniegtu tiem pieejamos iekšējos un ārējos pētījumus par tirgus izpēti un to, kādas sastāvdaļas un emisijas ir iecienītas dažādās patērētāju grupās, tostarp jauniešu un regulāru smēķētāju vidū, kā arī jebkādas tirgus izpētes kopsavilkumus, ko tie veic pirms jaunu izstrādājumu tirdzniecības uzsākšanas. Dalībvalstis arī prasa, lai ražotāji un importētāji ik gadu, sākot ar 2015. gada 1. janvāri, paziņotu katra izstrādājuma pārdošanas apjomu katram zīmolam un veidam (gabalos vai kilogramos) katrā dalībvalstī. Dalībvalstis sniedz jebkādas citas tām pieejamos pārdošanas apjoma datus.

7. Visus datus un informāciju, ko dalībvalstis sniedz un saņem saskaņā ar šo pantu un 6. pantu, iesniedz elektroniski. Dalībvalstis glabā informāciju elektroniski un nodrošina, lai tā šīs direktīvas piemērošanas nolūkā būtu pieejama Komisijai un citām dalībvalstīm. Dalībvalstis un Komisija nodrošina, lai komercnoslēpumi un cita konfidenciāla informācija tiktu apstrādāta, ievērojot konfidencialitāti.

8. Dalībvalstis no tabakas izstrādājumu ražotājiem un importētājiem var iekasēt samērīgu maksu par tādas informācijas saņemšanu, uzglabāšanu, apstrādi, analizēšanu un publicēšanu, kas tām iesniegta saskaņā ar šo pantu.

6. pants

Prioritārais piedevu saraksts un pastiprinātas ziņošanas pienākums

1. Papildus 5. pantā noteiktajiem ziņošanas pienākumiem pastiprināts ziņošanas pienākums attiecas uz zināmām prioritārajā sarakstā iekļautām piedevām cigaretēs un tinamajā tabakā. Komisija pieņem īstenošanas aktus, kuros tiek iekļauts un vēlāk atjaunināts šāds prioritārais piedevu saraksts. Šajā sarakstā ir uzskaitītas piedevas:

- a) par kurām pastāv sākotnējas norādes, pētījumi vai reglamentējums citās jurisdikcijās, liekot domāt, ka tām ir viena no īpašībām, kas minēta šā panta 2. punkta a) līdz d) apakšpunktā; un
- b) kuras svara vai skaita ziņā pieder pie visbiežāk izmantotajām piedevām saskaņā ar 5. panta 1. un 3. punktā minēto ziņošanu par sastāvdaļām.

Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 25. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru. Pirmo piedevu sarakstu pieņem līdz 2016. gada 20. maijam, un tajā ir vismaz 15 piedevas.

2. Dalībvalstis par katru 1. punktā paredzētajā prioritārajā sarakstā iekļauto piedevu prasa, lai tādu cigarešu un tinamās tabakas izstrādājumu, kuri satur minēto piedevu, ražotāji un importētāji veiktu salīdzinošus pētījumus, kuros attiecībā uz katru piedevu tiek pārbaudīts, vai:

- a) tā attiecīgos izstrādājumus padara toksiskus vai palielina to spēju izraisīt atkarību un vai tādēļ ievērojami vai izmērāmi palielinās jebkādu attiecīgo izstrādājumu toksicitāte vai spēja izraisīt atkarību;
- b) tā rada raksturīgu aromātu;
- c) sekmē nikotīna ieelpošanu vai uzņemšanu organismā; vai
- d) tā izraisa tādu vielu rašanos, kam ir KMR īpašības, kāds ir to daudzums, un vai tas ievērojami vai izmērāmi palielina jebkādu attiecīgo izstrādājumu KMR īpašības.

3. Pētījumos tiek ņemts vērā, kādam nolūkam attiecīgais izstrādājums ir paredzēts, un it īpaši pārbauda emisijas, kas rodas degšanas procesā, kurā ir iesaistīta attiecīgā piedeva. Pētījumos pārbauda arī piedevas mijiedarbību ar citām attiecīgajos izstrādājumos esošajām sastāvdaļām. Ražotāji vai importētāji, kas tabakas izstrādājumos izmanto vienu un to pašu piedevu, var veikt kopīgu pētījumu, ja minētā piedeva tiek izmantota salīdzināmā izstrādājuma salikumā.

4. Ražotāji vai importētāji sagatavo ziņojumu ar šo pētījumu rezultātiem. Minētajā ziņojumā ietver kopsavilkumu, kā arī salīdzinošu pārskatu, kurā apkopota pieejamā zinātniskā literatūra par minēto piedevu un kurā ir apkopoti veikto pētījumu dati par piedevas ietekmi.

Vēlākais 18 mēnešus pēc dienas, kad attiecīgā piedeva ir iekļauta atbilstoši 1. punktam izveidotajā prioritārajā sarakstā, ražotāji vai importētāji minētos ziņojumus iesniedz Komisijai un kopiju – to dalībvalstu kompetentajām iestādēm, kurās izstrādājums ar attiecīgo piedevu tiek laists tirgū. Komisija un attiecīgās dalībvalstis var no ražotājiem vai importētājiem prasīt papildinformāciju par attiecīgo piedevu. Šī papildinformācija tiek iekļauta ziņojumā.

Komisija un attiecīgās dalībvalstis var pieprasīt arī neatkarīgai zinātniskai iestādei veikt šo ziņojumu salīdzinošo izvērtēšanu, it īpaši attiecībā uz to pilnīgumu, metodoloģiju un secinājumiem. Saņemtā informācija palīdz Komisijai un dalībvalstīm lēmumu pieņemšanā saskaņā ar 7. pantu. Dalībvalstis un Komisija var par šiem salīdzinošajiem izvērtējumiem iekasēt samērīgu maksu no tabakas izstrādājumu ražotājiem un importētājiem.

5. No šajā pantā noteiktā pienākuma tiek atbrīvoti mazie un vidējie uzņēmumi, kas definēti Komisijas Ieteikumā 2003/361/EK ⁽¹⁾, ja ziņojumu par attiecīgo piedevu jau ir sagatavojis cits ražotājs vai importētājs.

7. pants

Sastāvdaļu reglamentēšana

1. Dalībvalstis aizliedz laist tirgū tabakas izstrādājumus ar raksturīgu aromātu.

Dalībvalstis neaizliedz tādu piedevu izmantošanu, kas ir būtiskas tabakas izstrādājumu ražošanai, piemēram, izmantot cukuru, ar ko aizstāj ražošanas procesā zudušo cukuru, ja vien minētās piedevas nerada izstrādājumam raksturīgu aromātu un būtiski vai izmērāmi nepalielina izstrādājuma spēju radīt atkarību, toksicitāti vai KMR īpašības.

Dalībvalstis paziņo Komisijai par pasākumiem, kas veikti atbilstoši šim punktam.

2. Komisija pēc dalībvalsts pieprasījuma vai pēc savas iniciatīvas, izmantojot īstenošanas aktus, nosaka var noteikt, vai uz tabakas izstrādājumu attiecas 1. punkts. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 25. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

3. Komisija pieņem īstenošanas aktus, nosakot vienotus noteikumus par procedūrām, kuras piemēro, lai noteiktu, vai uz tabakas izstrādājumu attiecas 1. punkts. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 25. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

4. Savienības līmenī tiek izveidota neatkarīga padomdevēju grupa. Pirms saskaņā ar šā panta 1. un 2. punktu tiek veikti pasākumi, dalībvalstis un Komisija var apspriesties ar šo grupu. Komisija pieņem īstenošanas aktus, nosakot procedūras par šīs grupas izveidi un darbību.

Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 25. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

5. Ja konkrētas piedevas vai to kombinācijas līmeņa vai koncentrācijas dēļ vismaz trīs dalībvalstīs ir noteikti aizliegumi saskaņā ar šā panta 1. punktu, Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 27. pantu, lai noteiktu tādu piedevu vai piedevu kombināciju maksimāli pieļaujamo līmeni, kas rada tabakas izstrādājumiem raksturīgu aromātu.

6. Dalībvalstis aizliedz laist tirgū tabakas izstrādājumus, kuros ietilpst šādas piedevas:

- a) vitamīni vai citas piedevas, kas rada iespaidu, ka tabakas izstrādājums ir labvēlīgs veselībai vai samazina veselības apdraudējumu;
- b) kofeīns vai taurīns, vai citas piedevas un stimulējoši savienojumi, kas tiek saistīti ar enerģiju un vitalitāti;
- c) piedevas, kuras ietekmē emisiju krāsu;

⁽¹⁾ Komisijas Ieteikums 2003/361/EK (2003. gada 6. maijs) par mikrouzņēmumu, mazu un vidēju uzņēmumu definīciju (OV L 124, 20.5.2003., 36. lpp.).

- d) smēķēšanai paredzētu tabakas izstrādājumu gadījumā piedevas, kuras atvieglo ieelpošanu vai nikotīna uzņemšanu; un
- e) piedevas, kurām nesadedzinātām ir KMR īpašības, ietekmi uz reproduktīvo sistēmu.

7. Dalībvalstis aizliedz laist tirgū tabakas izstrādājumus, kuru jebkuras sastāvdaļas, piemēram, filtri, papīri, iepakojums, kapsulas, satur aromatizētājus vai jebkākus tehniskus elementus, kas varētu mainīt attiecīgo tabakas izstrādājumu smaržu vai garšu vai to dūmu intensitāti. Filtri, papīri un kapsulas nesatur tabaku vai nikotīnu.

8. Dalībvalstis nodrošina, lai tabakas izstrādājumiem tiktu attiecīgi piemēroti Regulā (EK) Nr. 1907/2006 paredzētie noteikumi vai nosacījumi.

9. Dalībvalstis, pamatojoties uz zinātniskiem pierādījumiem, aizliedz laist tirgū tabakas izstrādājumus, kuri satur piedevas tādā daudzumā, ka šo izstrādājumu lietošanas laikā ievērojami vai izmērāmi palielinās tabakas izstrādājuma toksiskā vai atkarību izraisošā ietekme vai tā KMR īpašības.

Dalībvalstis paziņo Komisijai par pasākumiem, ko tās veikušas atbilstoši šim punktam.

10. Komisija pēc kādas dalībvalsts pieprasījuma vai pēc savas iniciatīvas, izmantojot īstenošanas aktu, nosaka, vai uz tabakas izstrādājumu attiecas 9. punkts. Šos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 25. panta 2. punktā, un to pamatā ir jaunākie zinātniskie pierādījumi.

11. Ja piedevas vai noteikta tās daudzuma dēļ izrādās, ka ir būtiski palielinājusies tabakas izstrādājuma toksiskā vai atkarību izraisošā ietekme, un ja tā rezultātā saskaņā ar šā panta 9. punktu vismaz trīs dalībvalstīs ir noteikti aizliegumi, Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 27. pantu, lai noteiktu šo piedevu maksimāli pieļaujamo līmeni. Šajā gadījumā maksimālo līmeni nosaka vienādu ar mazāko maksimālo līmeni, kura dēļ noteikts kāds no šajā punktā minētajiem valsts aizliegumiem.

12. Tabakas izstrādājumus, kas nav cigaretes un tinamā tabaka, atbrīvo no 1. un 7. punktā noteiktajiem aizliegumiem. Ja Komisijas ziņojumā tiek konstatēta būtiska apstākļu maiņa, Komisija pieņem deleģētos aktus saskaņā ar 27. pantu, lai atsauktu minēto atbrīvojumu konkrētai izstrādājumu kategorijai.

13. Dalībvalstis un Komisija no tabakas izstrādājumu ražotājiem un importētājiem var iekasēt samērīgu maksu attiecībā uz novērtējumu par to, vai tabakas izstrādājumam ir raksturīgs aromāts, vai ir izmantotas aizliegtas piedevas vai aromatizētāji un vai tabakas izstrādājums satur piedevas tādā daudzumā, kas būtiski un izmērāmi palielina attiecīgā tabakas izstrādājuma toksisko vai atkarību izraisošo ietekmi vai KMR īpašības.

14. Šā panta noteikumus attiecībā uz tabakas izstrādājumiem, kuriem piemīt raksturīgs aromāts un kuru pārdošanas apjoms Savienībā attiecīgā produktu kategorijā ir 3 % vai vairāk, piemēro no 2020. gada 20. maija.

15. Orālai lietošanai paredzēto tabaku atbrīvo no šā panta prasībām.

II NODAĻA

Marķējums un iepakojums

8. pants

Vispārīgi noteikumi

1. Uz katras tabakas izstrādājuma iepakojuma vienības un jebkāda ārējā iepakojuma ir izvietoti šajā nodaļā paredzētie brīdinājumi par ietekmi uz veselību tās dalībvalsts oficiālajā(-ās) valodā(-ās), kurā izstrādājumu laiž tirgū.

2. Brīdinājumi par ietekmi uz veselību aizņem visu tiem paredzēto virsmu uz iepakojuma vienības vai ārējā iepakojuma, un tos nekommentē, nepārfrāzē un uz tiem neizdara nekādas atsaucis.

3. Dalībvalstis nodrošina, ka, laižot tabakas izstrādājumu tirgū, brīdinājumi par ietekmi uz veselību, kas atrodas uz iepakojuma vienības vai jebkāda ārējā iepakojuma, ir drukāti tā, lai tos nevarētu noņemt vai izdzēst, un ir pilnībā redzami, tostarp tie nav daļēji vai pilnīgi noslēpti vai pārtraukti, izmantojot nodokļu markas, cenu zīmes, drošības elementus, apvalkus, apvākojumus, kastītes vai citus līdzekļus. Uz tādu tabakas izstrādājumu iepakojuma vienības, kas nav cigaretes

un tinamā tabaka maisiņos, brīdinājumus par ietekmi uz veselību var piestiprināt ar uzlīmju palīdzību ar noteikumu, ka tās nav noņemamas. Atverot iepakojuma vienību, brīdinājumi par ietekmi uz veselību paliek neskarti, izņemot iepakojumus ar atliecamu augšējo vāciņu, kuriem brīdinājumus par ietekmi uz veselību iepakojuma vienības atvēršanas brīdī var pārplēst, bet vienīgi tā, lai tiktu nodrošināts teksta, fotoattēlu un informācijas par smēķēšanas atmešanu grafiskais veselums un uzskatāmība.

4. Uz iepakojuma vienībām izvietotie brīdinājumi par ietekmi uz veselību nekādā veidā neslēpj un nepārtrauc nodokļu markas, cenu zīmes, izsekošanas un identificēšanas zīmes un drošības elementus.

5. Direktīvas 9., 10., 11. un 12. pantā paredzēto brīdinājumu par ietekmi uz veselību izmēru aprēķina attiecībā pret konkrēto virsmu, kad iepakojums ir aizvērts.

6. Brīdinājumus par ietekmi uz veselību ieskauj 1 mm plata melna līnija šādiem brīdinājumiem paredzētā laukuma iekšpusē, izņemot brīdinājumus saskaņā ar 11. pantu.

7. Pielāgojot brīdinājumu par ietekmi uz veselību saskaņā ar 9. panta 5. punktu, 10. panta 3. punktu un 12. panta 3. punktu, Komisija nodrošina, ka tas ir balstīts uz faktiem vai ka dalībvalstīm ir izvēle starp diviem brīdinājumiem, no kuriem viens ir balstīts uz faktiem.

8. Uz iepakojuma vienībām un jebkāda ārējā iepakojuma izvietotie attēli, kas reklāmas nolūkos vērsti uz patērētājiem Savienībā, atbilst šīs nodaļas noteikumiem.

9. pants

Vispārīgi brīdinājumi un informācija uz tabakas izstrādājumiem smēķēšanai

1. Uz katras smēķēšanai paredzēta tabakas izstrādājuma iepakojuma vienības un jebkāda ārējā iepakojuma ir viens no šādiem vispārīgiem brīdinājumiem:

“Smēķēšana nogalina – atmetiet tagad!”

vai

“Smēķēšana nogalina!”

Dalībvalstis nosaka, kurš no pirmajā daļā minētajiem vispārīgajiem brīdinājumiem jāizmanto.

2. Uz katras smēķēšanai paredzēta tabakas izstrādājuma iepakojuma vienības un jebkāda ārējā iepakojuma ir šāds informatīvs uzraksts:

“Tabakas dūmos ir vairāk nekā 70 vielu, kas izraisa vēzi.”

3. Vispārīgie brīdinājumi uz cigarešu paciņām un tinamās tabakas taisnstūra paralēlskaldņa formas iepakojumiem atrodas uz vienas no iepakojuma vienību sānu virsmu apakšējām daļām, bet informatīvie uzraksti – uz otras sānu virsmas apakšējām daļām. Šie brīdinājumi par ietekmi uz veselību ir vismaz 20 mm plati.

Paciņām, kas pēc formas ir kastīte ar sānos piestiprinātu atvāzamu vāciņu, kuru atverot paciņas sānu virsma tiek sadalīta divās daļās, vispārīgo brīdinājumu un informatīvo uzrakstu drukā pilnībā uz sadalītās virsmas lielākās daļas. Vispārīgais brīdinājums atrodas arī uz augšējās virsmas iekšējās daļas, kas ir redzama, iepakojumu atverot.

Šā veida iepakojuma sānu virsma ir vismaz 16 mm augsta.

Tinamajai tabakai, ko pārdod maisiņos, vispārīgo brīdinājumu un informatīvo uzrakstu drukā uz virsmām, uz kurām minētie brīdinājumi par ietekmi uz veselību ir pilnībā redzami. Tinamajai tabakai cilindriskos iepakojumos vispārīgo brīdinājumu drukā uz vāciņa ārējās virsmas, bet informatīvo uzrakstu – uz vāciņa iekšējās virsmas.

Gan vispārīgais brīdinājums, gan informatīvais uzraksts sedz 50 % no virsmas, uz kuras tas uzdrukāts.

4. Vispārīgais brīdinājums un informatīvais uzraksts, kas minēti 1. un 2. punktā:

- a) ir drukāti ar melnu krāsu *Helvetica* treknrakstā uz balta fona. Lai tiktu ņemtas vērā valodas prasības, dalībvalstis var noteikt burtu izmēru ar nosacījumu, ka valsts tiesību aktos norādītais burtu izmērs nodrošina, ka attiecīgais uzraksts aizņem lielāko iespējamo daļu no minētajiem brīdinājumiem par ietekmi uz veselību paredzētā laukuma; un
 - b) virsmas centrā, kas tiem ir paredzēts, un uz taisnstūra paralēlskaldņa formas paciņām un jebkādiem ārējiem iepakojumiem tie ir paralēli iepakojuma vienības vai ārējā iepakojuma sānu malai.
5. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 27. pantu, lai pielāgotu 2. punktā noteiktā informatīvā uzraksta formulējumu atbilstīgi zinātnes un tirgus attīstībai.
6. Komisija, izmantojot īstenošanas aktus, nosaka vispārīgā brīdinājuma un informatīvā uzraksta precīzu izvietojumu uz tināmās tabakas, ko pārdod maisiņos, ņemot vērā atšķirīgās maisiņu formas.

Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 25. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

10. pants

Kombinētie brīdinājumi par smēķēšanai paredzētu tabakas izstrādājumu ietekmi uz veselību

1. Uz katras smēķēšanai paredzēta tabakas izstrādājuma iepakojuma vienības un jebkāda ārējā iepakojuma ir izvietoti kombinēti brīdinājumi par ietekmi uz veselību. Kombinētais brīdinājums par ietekmi uz veselību:

- a) ietver rakstiskus brīdinājumus, kas norādīti šīs direktīvas I pielikuma sarakstā, un attiecīga krāsaina fotoattēla, kas iekļauts attēlu galerijā II pielikumā;
- b) ietver informāciju par smēķēšanas atmešanu, piemēram, tālruņa numurus, elektroniskā pasta adreses vai interneta vietnes, kas izveidotas, lai patērētāji varētu iegūt informāciju par atbalsta programmām, kuras ir pieejamas cilvēkiem, kas vēlas atmet smēķēšanu;
- c) sedz 65 % gan no iepakojuma vienības, gan jebkāda ārējā iepakojuma priekšējās un aizmugurējās ārējās virsmas. Uz cilindriskiem iepakojumiem attēloti divi kombinētie brīdinājumi par ietekmi uz veselību vienādā attālumā viens no otra un katram brīdinājumam par ietekmi uz veselību nosedzot 65 % no izliktās virsmas attiecīgās puses;
- d) satur vienu un to pašu rakstisko brīdinājumu un attiecīgo krāsaino fotoattēlu, kas izvietoti uz abām pusēm iepakojuma vienībai un jebkādam ārējam iepakojumam;
- e) atrodas iepakojuma vienības un jebkāda ārējā iepakojuma augšējā malā un ir izvietots tādā pašā virzienā kā jebkāda cita uz tās pašas iepakojuma virsmas esošā informācija. Dalībvalstīs, kurās fiskāliem nolūkiem lietotas nodokļu markas vai valsts identifikācijas zīmes joprojām ir obligātas, var tikt piemēroti šādi pārejas izņēmumi no minētā pienākuma attiecībā uz kombinēto brīdinājumu par ietekmi uz veselību izvietojumu:
 - i) tādos gadījumos, kad fiskāliem nolūkiem lietotas nodokļu markas vai valsts identifikācijas zīmes ir piestiprinātas no kartona ražotas iepakojuma vienības augšējai malai, kombinētie brīdinājumi par ietekmi uz veselību, kas atrodas uz aizmugurējās virsmas, var būt novietoti tieši zem nodokļu markas vai valsts identifikācijas zīmes;
 - ii) ja iepakojuma vienība ir ražota no mīksta materiāla, dalībvalstis var atļaut taisnstūra laukumu izmantot fiskāliem nolūkiem lietotas nodokļu markas vai valsts identifikācijas zīmes ievietošanai, to augstumam nepārsniedzot 13 mm, starp iepakojuma augšējo malu un kombinēto brīdinājumu par ietekmi uz veselību augšējo malu.

Atbrīvojumus, kas minēti i) un ii) punktā, piemēro uz trīs gadu laikposmu no 2016. gada 20. maija. Zīmolvārdus vai logotipus nenovieto virs brīdinājuma par ietekmi uz veselību;

- f) tiek atveidots saskaņā ar formātu, izvietojumu, dizainu un proporcijām, ko Komisija noteikusi saskaņā ar 3. punktu;

g) cigarešu iepakojuma vienību gadījumā – atbilst šādām dimensijām:

i) augstums: ne mazāks kā 44 mm;

ii) platums: ne mazāks kā 52 mm.

2. Kombinētos brīdinājumus par ietekmi uz veselību iedala trijos komplektos, kas minēti II pielikumā, no kuriem katrā konkrētā gadā izmanto vienu un ko ik gadu rotācijas kārtībā nomaina. Dalībvalstis nodrošina, lai katrs kombinētais brīdinājums par ietekmi uz veselību, kas pieejams lietošanai konkrētā gada laikā, uz katra tabakas izstrādājumu zīmola būtu attēlots pēc iespējas vienlīdzīgā skaitā.

3. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 27. pantu, lai:

a) pielāgotu I pielikuma sarakstā iekļautos rakstiskos brīdinājumus, ņemot vērā zinātnes un tirgus attīstību;

b) izveidotu un pielāgotu šā panta 1. punkta a) apakšpunktā minēto attēlu galeriju, ņemot vērā zinātnes un tirgus attīstību.

4. Komisija, izmantojot īstenošanas aktus, nosaka tehniskās specifikācijas attiecībā uz kombinēto brīdinājumu par ietekmi uz veselību izvietojumu, dizainu un formu, ņemot vērā dažādas iepakojuma formas.

Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 25. panta 2.punktā minēto pārbaudes procedūru.

11. pants

Tādu smēķēšanai paredzētu tabakas izstrādājumu marķēšana, kas nav cigaretes, tinamā tabaka un ūdenspīpu tabaka

1. Dalībvalstis var smēķēšanai paredzētos tabakas izstrādājumus, kas nav cigaretes, tinamā tabaka un ūdenspīpu tabaka, atbrīvot no pienākuma uz iepakojuma izvietot 9. panta 2. punktā paredzēto informatīvo uzrakstu un 10. pantā paredzētos kombinētos brīdinājumus par ietekmi uz veselību. Tādā gadījumā un papildus vispārīgajiem brīdinājumiem, kas minēti 9. panta 1. punktā, uz katras šādu izstrādājumu iepakojuma vienības un jebkāda ārējā iepakojuma ir izvietots viens no rakstiskajiem brīdinājumiem, kas norādīti I pielikuma sarakstā. 9. panta 1. punktā minētais vispārīgais brīdinājums ietver atsauci uz 10. panta 1. punkta b) apakšpunktā minētajiem smēķēšanas atmešanas pakalpojumiem.

Vispārīgais brīdinājums atrodas uz iepakojuma vienības un jebkāda ārējā iepakojuma visredzamākās virsmas.

Dalībvalstis nodrošina, lai katrs rakstiskais brīdinājums uz visiem izstrādājumu zīmolliem būtu attēlots pēc iespējas vienlīdzīgā skaitā. Rakstiskie brīdinājumi atrodas uz iepakojuma vienības un jebkāda ārējā iepakojuma otras visredzamākās virsmas.

Iepakojuma vienībām ar atvāzamu vāciņu otra visredzamākā virsma ir tā, kas ir redzama, kad paciņa ir atvērta.

2. Vispārīgie brīdinājumi, kas minēti 1. punktā, sedz 30 % no attiecīgās iepakojuma vienības vai jebkāda ārējā iepakojuma ārējās virsmas. Šo proporciju palielina līdz 32 % dalībvalstīs ar divām valsts valodām un līdz 35 % dalībvalstīs ar vairāk nekā divām valsts valodām.

3. Rakstiskais brīdinājums, kas minēts 1. punktā, sedz 40 % no attiecīgās iepakojuma vienības vai jebkāda ārējā iepakojuma ārējās virsmas. Šo proporciju palielina līdz 45 % dalībvalstīs ar divām valsts valodām un līdz 50 % dalībvalstīs ar vairāk nekā divām valsts valodām.

4. Ja 1. punktā minētie brīdinājumi par ietekmi uz veselību atrodas uz virsmas, kas ir lielāka par 150 cm², brīdinājumi sedz 45 cm² lielu platību. Šo platību palielina līdz 48 cm² dalībvalstīs ar divām valsts valodām un līdz 52,5 cm² dalībvalstīs ar vairāk nekā divām valsts valodām.

5. Šā panta 1. punktā minētie brīdinājumi par ietekmi uz veselību atbilst 9. panta 4.punktā noteiktajām prasībām. Brīdinājumu par ietekmi uz veselību teksts atrodas paralēli uz šiem brīdinājumiem paredzētās virsmas izvietotajam galvenajam tekstam.

Brīdinājumi par ietekmi uz veselību ir apvilkti ar ne mazāk kā 3 mm un ne vairāk kā 4 mm platu melnu līniju. Minētā līnija atrodas brīdinājumam par ietekmi uz veselību paredzētā laukuma ārpusē.

6. Komisija pieņem deleģētos aktus saskaņā ar 27. pantu, lai izbeigtu iespēju piešķirt atbrīvojumus jebkurai no konkrētajām izstrādājumu kategorijām, kas minētas 1. punktā, ja Komisijas ziņojumā tiek konstatēta būtiska apstākļu maiņa attiecībā uz minēto izstrādājumu kategoriju.

12. pants

Bezdūmu tabakas izstrādājumu marķēšana

1. Uz katras bezdūmu tabakas izstrādājuma iepakojuma vienības un jebkāda ārējā iepakojuma ir izvietots šāds brīdinājums par ietekmi uz veselību:

“Šis tabakas izstrādājums kaitē jūsu veselībai un rada atkarību.”

2. Šā panta 1. punktā minētais brīdinājums par ietekmi uz veselību atbilst 9. panta 4. punktā noteiktajām prasībām. Brīdinājumu par ietekmi uz veselību teksts atrodas paralēli galvenajam tekstam uz šiem brīdinājumiem paredzētās virsmas.

Turklāt tas:

- a) atrodas uz divām lielākajām iepakojuma vienības virsmām, kā arī uz jebkāda ārējā iepakojuma;
- b) sedz 30 % no attiecīgās iepakojuma vienības un jebkāda ārējā iepakojuma virsmas. Šo proporciju palielina līdz 32 % dalībvalstīs ar divām valsts valodām un līdz 35 % dalībvalstīs ar vairāk nekā divām valsts valodām.

3. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 27. pantu, lai pielāgotu 1. punktā noteiktā brīdinājuma par ietekmi uz veselību formulējumu atbilstīgi zinātnes attīstībai.

13. pants

Izstrādājumu noformējums

1. Iepakojuma vienības un jebkāda ārējā iepakojuma, kā arī paša tabakas izstrādājuma marķējums neietver nevienu elementu vai aspektu, kas:

- a) popularizē tabakas izstrādājumu vai veicina tā patēriņu, radot kļūdainu iespaidu par tā īpašībām, ietekmi uz veselību, apdraudējumiem vai emisijām; marķējums neietver informāciju par tabakas izstrādājuma nikotīna, darvas un oglekļa monoksīda saturu;
- b) liek domāt, ka konkrētais tabakas izstrādājums ir nekaitīgāks par citiem vai ka ar to tiecas samazināt atsevišķu kaitīgu dūmu sastāvdaļu ietekmi, vai ka tam ir vitalizējošas, enerģizējošas, ārstnieciskas, jaunību saglabājošas, dabiskas, organiskas īpašības, vai ka tam citādi ir labvēlīga ietekme uz veselību vai dzīvesstilu;
- c) atsaucas uz garšu, smaržu, jebkādiem aromatizētājiem vai citām piedevām vai to trūkumu;
- d) atgādina pārtikas vai kosmētikas produktu;
- e) liek domāt, ka konkrētam tabakas izstrādājumam ir labāka bioloģiskās sadalīšanās spēja vai citas priekšrocības no vides viedokļa.

2. Iepakojuma vienība un jebkāds ārējais iepakojums nerada ekonomiska ieguvuma iespaidu, tajā iekļaujot atlaižu kuponus, piedāvājot atlaides, informāciju par bezmaksas izplatīšanu, piedāvājumu iegādāties divas iepakojuma vienības par vienas cenu un citus līdzīgus piedāvājumus.

3. Saskaņā ar 1. un 2. punktu aizliegti elementi un aspekti cita starpā var būt (uzskaitījums nav pilnīgs) uzraksti, simboli, nosaukumi, preču zīmes, grafiskas vai citas zīmes.

14. pants

Iepakojuma vienību izskats un saturs

1. Cigarešu iepakojuma vienībai ir taisnstūra paralēlskaldņa forma. Tināmās tabakas iepakojuma vienībām ir taisnstūra paralēlskaldņa forma vai cilindriskā forma, vai arī maisiņa forma. Cigarešu iepakojuma vienībā ir vismaz 20 cigarešu. Tināmās tabakas iepakojuma vienībā ir ne mazāk par 30 g tabakas.
2. Cigarešu paciņas var būt izgatavotas no kartona vai mīksta materiāla, bez tādas atveres, ko pēc pirmās atvēršanas reizes var no jauna aizvērt vai noslēgt, izņemot atliecamu augšējo vāciņu un sānos piestiprinātu atvāzamu vāciņu. Paciņās ar atliecamu augšējo vāciņu un sānos piestiprinātu atvāzamu vāciņu vāciņš ir piestiprināts tikai iepakojuma vienības aizmugurē.

15. pants

Izsekojamība

1. Dalībvalstis nodrošina, ka visas tabakas izstrādājumu iepakojuma vienības, ko laiž tirgū, ir marķētas ar unikālu identifikatoru. Lai nodrošinātu unikālo identifikatoru veselumu, tos drukā vai piestiprina tā, ka tos nevar noņemt, izdzēst un nekādā veidā noslēpt vai pārtraukt, tostarp izmantojot nodokļu markas vai cenu zīmes vai atverot iepakojuma vienību. Attiecībā uz tabakas izstrādājumiem, kas ražoti ārpus Savienības, šajā pantā paredzētie pienākumi attiecas tikai uz tiem izstrādājumiem, kuri ir paredzēti Savienības tirgum vai tiek tajā laisti.
2. Unikālais identifikators ļauj noteikt turpmāk minēto:
 - a) ražošanas datumu un vietu;
 - b) ražotni;
 - c) iekārtu, kas izmantota tabakas izstrādājumu ražošanā;
 - d) ražošanas maiņu vai ražošanas laiku;
 - e) izstrādājuma aprakstu;
 - f) paredzēto mazumtirdzniecības tirgu;
 - g) paredzēto piegādes maršrutu;
 - h) attiecīgā gadījumā importētāju Savienībā;
 - i) faktisko piegādes maršrutu no ražošanas vietas līdz pirmajam mazumtirdzniecības punktam, tostarp visas izmantotās noliktavas, kā arī piegādes sākuma datumu, piegādes galamērķi, izsūtīšanas vietu un kravas saņēmēju;
 - j) visu pircēju identitāti (no ražošanas vietas līdz pirmajam mazumtirdzniecības punktam); un
 - k) rēķinu, pasūtījuma numuru un maksājumu uzskaiti par visiem pircējiem no ražošanas vietas līdz pirmajam mazumtirdzniecības punktam.
3. Unikālajā identifikatorā ietilpst informācija, kas uzskaitīta 2. punkta a), b), c), d), e), f), g) un attiecīgā gadījumā h) apakšpunktā.
4. Dalībvalstis nodrošina, ka informācijai, kas minēta 2. punkta i), j) un k) apakšpunktā, var piekļūt elektroniski, sekojot saitei uz unikālo identifikatoru.
5. Dalībvalstis nodrošina, ka visi tabakas izstrādājumu tirdzniecībā iesaistītie ekonomikas dalībnieki no ražotāja līdz pēdējam ekonomikas dalībniekam pirms pirmā mazumtirdzniecības punkta reģistrē visas to turēšanā nonākušās iepakojuma vienības, kā arī visus starpposma pārvadājumus un brīdi, kad iepakojuma vienības nonāk pie cita turētāja. Šo pienākumu var izpildīt, marķējot un reģistrējot kopējo iepakojuma daudzumu, piemēram, kārbas, blokus vai paletes, ar nosacījumu, ka iepakojuma vienību uzraudzība un izsekošana joprojām ir iespējama.

6. Dalībvalstis nodrošina, ka visas fiziskās un juridiskās personas, kas ir iesaistītas tabakas izstrādājumu piegādes ķēdē, uztur pilnīgu un precīzu visu attiecīgo darījumu reģistru.

7. Dalībvalstis nodrošina, lai tabakas izstrādājumu ražotāji nodrošinātu visus tabakas izstrādājumu tirdzniecībā iesaistītos ekonomikas dalībniekus no ražotāja līdz pēdējam ekonomikas dalībniekam pirms pirmā mazumtirdzniecības punkta, tostarp importētājus, noliktavas un transporta uzņēmumus, ar vajadzīgo aprīkojumu, kas ir nepieciešams, lai reģistrētu tabakas izstrādājumu pirkšanu, pārdošanu, uzglabāšanu, transportēšanu vai citādu rīcību ar tiem. Ar minēto aprīkojumu ir iespējams elektroniski nolasīt un nosūtīt attiecīgos datus uz datu glabātavu saskaņā ar 8. punktu.

8. Dalībvalstis nodrošina, lai tabakas izstrādājumu ražotāji un importētāji slēgtu līgumus par datu glabāšanu ar neatkarīgām trešām personām nolūkā nodrošināt datu glabātavu visiem būtiskajiem datiem. Datu glabātava fiziski atrodas Savienības teritorijā. Trešās personas piemērotību, it īpaši tās neatkarību un tehniskās spējas, kā arī datu glabāšanas līgumu apstiprina Komisija.

Trešās personas darbības pārrauga ārējs revidents, kura kandidatūru ierosina un kam samaksu nodrošina tabakas izstrādājumu ražotājs un kuru apstiprina Komisija. Ārējais revidents iesniedz gada ziņojumu kompetentajām iestādēm un Komisijai, jo īpaši izvērtējot jebkurus pārkāpumus saistībā ar piekļuvi datiem.

Dalībvalstis nodrošina Komisijai, dalībvalstu kompetentajām iestādēm un ārējam revidentam pilnīgu piekļuvi datu glabātavai. Pienācīgi pamatotos gadījumos Komisija vai dalībvalstis šo glabāto informāciju var padarīt pieejamu ražotājiem vai importētājiem ar noteikumu, ka komercnoslēpums ir pienācīgi aizsargāts saskaņā ar attiecīgajiem Savienības un valsts tiesību aktiem.

9. Neviena tabakas izstrādājumu tirdzniecībā iesaistīts ekonomikas dalībnieks negroza un nedzēš reģistrētos datus.

10. Dalībvalstis nodrošina, lai personas dati tiktu apstrādāti tikai saskaņā ar Direktīvā 95/46/EK paredzētajiem noteikumiem un aizsardzības pasākumiem.

11. Komisija, izmantojot īstenošanas aktus:

- a) paredz tehniskos standartus attiecībā uz izsekošanas un identificēšanas sistēmas izveidi un darbību, kā noteikts šajā pantā, tostarp attiecībā uz datu marķēšanu ar unikālo identifikatoru, reģistrēšanu, nosūtīšanu, apstrādi un glabāšanu un piekļuvi tiem;
- b) nosaka tehniskos standartus, kas nodrošinātu unikālajam identifikatoram izmantoto sistēmu un saistītajām funkcijām izmantoto sistēmu pilnīgu savietojamību visā Savienībā.

Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 25. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

12. Komisija tiek pilnvarota saskaņā ar 27. pantu pieņemt deleģētos aktus, lai definētu šā panta 8. punktā minēto datu glabāšanas līgumu pamatelementus, piemēram, ilgumu, atjaunojamību, nepieciešamo kompetenci vai konfidencialitāti, tostarp šāda līguma regulāru pārraudzīšanu un novērtēšanu.

13. Šā panta 1.–10. punktu piemēro cigaretēm un tinamajai tabakai no 2019. gada 20. maija un tabakas izstrādājumiem, kas nav cigaretes un tinamā tabaka, no – 2024. gada 20. maija.

16. pants

Drošības elements

1. Dalībvalstis pieprasa, lai papildus 15. pantā minētajam unikālajam identifikatoram uz visām tabakas izstrādājumu iepakojuma vienībām, ko laiž tirgū, būtu redzams un neredzams drošības elements, kas ir drošs pret viltojumiem. Drošības elements ir drukāts vai piestiprināts tā, lai to nevarētu izdzēst un nekādā veidā noslēpt vai pārtraukt, tostarp izmantojot nodokļu markas un cenu zīmes vai citus tiesību aktos paredzētus elementus.

Dalībvalstis, kurās ir jāizmanto fiskāliem nolūkiem lietotas nodokļu markas vai valsts identifikācijas zīmes, var atļaut tās izmantot drošības elementa vajadzībām ar noteikumu, ka nodokļu markas vai valsts identifikācijas zīmes atbilst visiem šajā pantā noteiktajiem tehniskajiem standartiem un funkcijām.

2. Komisija, izmantojot īstenošanas aktus, definē drošības elementa tehniskos standartus un tā iespējamo rotāciju un pielāgošanu zinātnes, tirgus un tehnikas attīstībai.

Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 25. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

3. Šā panta 1. punktu piemēro cigaretēm un tinamajai tabakai no 2019. gada 20. maija un tabakas izstrādājumiem, kas nav cigaretes un tinamā tabaka, no – 2024. gada 20. maija.

III NODAĻA

Orālai lietošanai paredzēta tabaka, tabakas izstrādājumu pārrobežu tālpārdošana un jaunieviesti tabakas izstrādājumi

17. pants

Orālai lietošanai paredzēta tabaka

Neskarot Austrijas, Somijas un Zviedrijas Pievienošanās akta 151. pantu, dalībvalstis aizliedz laist tirgū tabaku, kas paredzēta orālai lietošanai.

18. pants

Tabakas izstrādājumu pārrobežu tālpārdošana

1. Dalībvalstis var aizliegt tabakas izstrādājumu pārrobežu tālpārdošanu patērētājiem. Dalībvalstis sadarbojas, lai novērstu šādu pārdošanu. Mazumtirdzniecības punkti, kas nodarbojas ar tabakas izstrādājumu pārrobežu tālpārdošanu, nevar piegādāt tos patērētājiem dalībvalstīs, kurās šāda pārdošana ir aizliegta. Dalībvalstīs, kurās šāda pārdošana nav aizliegta, nosaka pienākumu mazumtirdzniecības punktiem, kuri plāno nodrošināt pārrobežu tālpārdošanas pakalpojumus patērētājiem, kas atrodas Savienībā, reģistrēties tās dalībvalsts kompetentajās iestādēs, kurā ir reģistrēts mazumtirdzniecības punkts, un dalībvalstī, kurā atrodas faktiskais vai potenciālais patērētājs. Mazumtirdzniecības punktiem, kas veic uzņēmējdarbību ārpus Savienības, tiek prasīts reģistrēties tās dalībvalsts kompetentajās iestādēs, kurā atrodas faktiskais vai potenciālais patērētājs. Visi mazumtirdzniecības punkti, kas plāno iesaistīties pārrobežu tālpārdošanā, reģistrējoties kompetentajām iestādēm iesniedz vismaz šādu informāciju:

- a) vārdu vai uzņēmuma nosaukumu, tās darbības vietas pastāvīgo adresi, no kuras piegādās tabakas izstrādājumus;
- b) datumu, kad tabakas izstrādājumu sāk patērētājiem piedāvāt pārrobežu tālpārdošanā, izmantojot informācijas sabiedrības pakalpojumus, kad definēti Direktīvas 98/34/EK 1. panta 2. punktā;
- c) šim nolūkam izmantotās(-o) tīmekļa vietnes(-ņu) adresi un visu informāciju, kas vajadzīga, lai šo tīmekļa vietni identificētu.

2. Dalībvalstu kompetentās iestādes nodrošina to, ka patērētāji var iepazīties ar sarakstu, kurā iekļauti visi mazumtirdzniecības punkti, ko tās reģistrējušas. Ļaujot iepazīties ar šo sarakstu, dalībvalstis nodrošina, ka tiek ievēroti Direktīvā 95/46/EK paredzētie noteikumi un drošības pasākumi. Mazumtirdzniecības punkti var sākt izmantot pārrobežu tālpārdošanu tabakas izstrādājumu laišānai tirgū tikai tad, kad tie ir saņēmuši apstiprinājumu par to reģistrāciju no attiecīgās valsts kompetentās iestādes.

3. Dalībvalstis, kuras ir galamērķis tabakas izstrādājumam, kas tiek laists pārrobežu tālpārdošanā, var prasīt, lai mazumtirdzniecības piegādes punkts izraugās fizisku personu, kas ir atbildīga par to, lai pirms tabakas izstrādājumu nonākšanas pie patērētāja būtu pārbaudīts, vai tie atbilst valsts noteikumiem, kas galamērķa dalībvalstī pieņemti saskaņā ar šo direktīvu, ja šāda pārbaude ir nepieciešama, lai nodrošinātu atbilstību prasībām un atvieglotu to izpildi.

4. Mazumtirdzniecības punkti, kas nodarbojas ar pārrobežu tālpārdošanu, ir aprīkoti ar vecuma verifikācijas sistēmu, kura pārdošanas brīdī pārbauda, vai pircējs ir sasniedzis galamērķa dalībvalsts tiesību aktos noteikto minimālo vecumu. Mazumtirdzniecības punkts vai saskaņā ar 3. punktu izraudzītā fiziskā persona sniedz tās dalībvalsts kompetentajām iestādēm informāciju par vecuma verifikācijas sistēmu un tās darbību.

5. Mazumtirdzniecības punkti apstrādā patērētāja personas datus tikai saskaņā ar Direktīvu 95/46/EK, un minētos datus neizpauž tabakas izstrādājumu ražotājam vai tās pašas grupas uzņēmumiem, vai trešām personām. Personas datus nedrīkst izmantot un pārsūtīt citiem mērķiem kā tikai konkrētā pirkuma vajadzībām. Šis noteikums ir spēkā arī tad, ja mazumtirdzniecības punkts ir daļa no tabakas izstrādājumu ražotāja.

19. pants

Ziņošana par jaunieviestiem tabakas izstrādājumiem

1. Dalībvalstis pieprasa, lai jaunieviestu tabakas izstrādājumu ražotāji un importētāji iesniegtu paziņojumu dalībvalstu kompetentajām iestādēm par visiem šādiem tabakas izstrādājumiem, ko tie plāno laist attiecīgās valsts tirgū. Šo paziņojumu iesniedz elektroniskā formā sešus mēnešus pirms paredzētās laišanas tirgū. Kopā ar to iesniedz arī attiecīgā jaunievietā tabakas izstrādājuma sīku aprakstu, kā arī lietošanas pamācību un informāciju par sastāvdaļām un emisijām saskaņā ar 5. pantu. Ražotāji un importētāji, kas iesniedz paziņojumu par jaunieviestu tabakas izstrādājumu, kompetentajām iestādēm sniedz arī:

- a) pieejamos zinātniskos pētījumus par jaunievietā tabakas izstrādājuma toksicitāti, spēju izraisīt atkarību un piesaistīt, jo īpaši attiecībā uz tā sastāvdaļām un emisijām;
- b) pieejamos pētījumus, to kopsavilkumus un tirgus izpēti par dažādu patērētāju grupu, tostarp jauniešu un esošo smēķētāju, iecienītajiem izstrādājumiem; un
- c) citu pieejamu un būtisku informāciju, tostarp izstrādājuma riska un ieguvumu analīzi, paredzamo ietekmi uz tabakas izstrādājumu lietošanas atmešanu, paredzamo ietekmi uz tabakas izstrādājumu lietošanas sākšanu un prognozējamus patērētāju priekšstatus.

2. Dalībvalstis pieprasa, lai jaunieviestu tabakas izstrādājumu ražotāji un importētāji iesniegtu savai kompetentajai iestādei jebkādu jaunu vai atjauninātu informāciju par izpēti, pētījumiem un citu informāciju, kas minēta 1. punkta a) līdz c) apakšpunktā. Dalībvalstis var prasīt, lai jaunieviestu tabakas izstrādājumu ražotāji vai importētāji veiktu papildu testus vai iesniegtu papildu informāciju. Dalībvalstis dara Komisijai pieejamu visu informāciju, kas saņemta saskaņā ar šo pantu.

3. Dalībvalstis drīkst ieviest sistēmu jaunieviestu tabakas izstrādājumu atļaušanai. Dalībvalstis par minēto atļauju var iekasēt samērīgu samaksu no ražotājiem un importētājiem.

4. Jaunieviesti tabakas izstrādājumi, ko laiž tirgū, atbilst šajā direktīvā izklāstītajām prasībām. Kuri no šīs direktīvas noteikumiem ir piemērojami jaunieviestiem tabakas izstrādājumiem, ir atkarīgs no tā, vai uz minētajiem izstrādājumiem attiecas bezdūmu tabakas definīcija vai smēķēšanai paredzēta tabakas izstrādājuma definīcija.

III SADAĻA

ELEKTRONISKĀS CIGARETES UN SMĒĶĒŠANAI PAREDZĒTI AUGU IZCELMES IZSTRĀDĀJUMI

20. pants

Elektroniskās cigaretes

1. Dalībvalstis nodrošina, ka elektroniskās cigaretes un uzpildes flakoni tiek laisti tirgū tikai tādā gadījumā, ja tie atbilst šai direktīvai un visos citos attiecīgos Savienības tiesību aktos paredzētiem noteikumiem.

Šo direktīvu nepiemēro elektroniskajām cigaretēm un uzpildes flakoniem, uz kuriem attiecas Direktīvas 2001/83/EK prasības par atļaujām vai Direktīvā 93/42/EEK izklāstītās prasības.

2. Elektronisko cigarešu un uzpildes flakonu ražotāji un importētāji iesniedz paziņojumu dalībvalstu kompetentajām iestādēm par jebkādiem šādiem izstrādājumiem, ko tie iecerējuši laist tirgū. Paziņojumu iesniedz elektroniskā formā sešus mēnešus pirms paredzētās laišanas tirgū. Par elektroniskajām cigaretēm un uzpildes flakoniem, kas jau laisti tirgū 2016. gada 20. maijā, paziņojumu iesniedz sešu mēnešu laikā kopš minētā datuma. Katru reizi, kad izstrādājums tiek būtiski mainīts, iesniedz jaunu paziņojumu.

Atkarībā no tā, vai izstrādājums ir elektroniska cigarette vai uzpildes flakons, paziņojumā ietver šādu informāciju:

- a) ražotāja, atbildīgās juridiskās vai fiziskās personas Savienībā un attiecīgā gadījumā importētāja Savienībā nosaukumu vai vārdu un kontaktinformāciju;
- b) izstrādājumā un tā lietošanas rezultātā radušajās izplūdēs ietverto sastāvdaļu sarakstu, norādot katras sastāvdaļas zīmolvārdu un veidu, kā arī daudzumu;
- c) izstrādājumu sastāvdaļu un izplūdes gāzu toksikoloģiskos datus, tostarp, kad tās ir uzkaršētas, īpaši norādot to ietekmi uz patērētāju veselību, tās ieelpojot, un cita starpā ņemot vērā iespējamu pieradumu izraisīšu ietekmi;
- d) informāciju par nikotīna devu un uzņemšanu organismā normālos vai saprātīgi paredzamos lietošanas apstākļos;
- e) izstrādājuma, tostarp attiecīgā gadījumā elektroniskās cigarettes vai uzpildes flakona atveres un uzpildes mehānisma, sastāvdaļu aprakstu;
- f) ražošanas procesa, tostarp par to, vai tas ietver sērijveida ražošanu, aprakstu un deklarāciju, ka ražošanas procesā ir nodrošināta atbilstība šā panta prasībām;
- g) deklarāciju par to, ka attiecīgi ražotājs un importētājs uzņemas pilnīgu atbildību par izstrādājuma kvalitāti un drošību, ražojumu laižot tirgū un lietojot normālos vai saprātīgi paredzamos apstākļos.

Ja dalībvalstis uzskata, ka sniegtā informācija nav pilnīga, tām ir tiesības pieprasīt, lai šāda informācija tiktu papildināta.

Dalībvalstis var iekasēt ražotājiem un importētājiem samērīgu maksu par tām iesniegtās informācijas saņemšanu, uzglabāšanu, apstrādi un analizēšanu.

3. Dalībvalstis nodrošina, ka:

- a) nikotīnu saturošs šķidrums tiek laists tirgū vienīgi īpaši tam paredzētos uzpildes flakonos, kas nepārsniedz 10 ml tilpumu, vienreizēji lietojamās elektroniskās cigaretēs vai vienreizēji lietojamās kapsulās un ka šādas kapsulas vai rezervuāri nepārsniedz 2 ml tilpumu;
- b) nikotīna koncentrācija nikotīnu saturošā šķidrums nepārsniedz 20 mg/ml;
- c) nikotīnu saturošs šķidrums nesatur 7. panta 6. punktā uzskaitītās piedevas;
- d) nikotīnu saturoša šķidruma ražošanā tiek izmantotas vienīgi augstas tīrības sastāvdaļas. Tādu vielu, kuras nav minētas šā panta 2. punkta otrās daļas b) apakšpunktā, daudzums nikotīnu saturošā šķidrumā ir vienīgi pieļaujamu līmeni, ja ražošanā no tiem nav tehniski iespējams izvairīties;

- e) nikotīnu saturošā šķidrumā bez nikotīna tiek izmantotas vienīgi sastāvdaļas, kuras nedz uzkarsētā, nedz neuzkarsētā veidā nerada apdraudējumu cilvēku veselībai;
- f) elektroniskās cigaretes normālas lietošanas apstākļos izdala nikotīnu nemainīgās devās;
- g) elektroniskās cigaretes un uzpildes flakoni ir droši bērniem un pret manipulācijām, ir aizsargāti pret uzlaušanu un noplūdi, un tiem ir mehānisms, kurš nodrošina uzpildi bez noplūdes.

4. Dalībvalstis nodrošina, ka:

- a) elektronisko cigarešu iepakojuma vienībās un pie uzpildes flakoniem pievieno lapiņu:
 - i) ar informatīviem norādījumiem par izstrādājuma lietojumu un glabāšanu, tostarp norādi, ka izstrādājumu nav ieteicams lietot jauniešiem un nesmēķētājiem;
 - ii) ar kontrindikācijām;
 - iii) ar brīdinājumiem īpašām riska grupām,
 - iv) par iespējamu nevēlamu iedarbību;
 - v) par pieraduma izraisīšanu un toksiskumu; kā arī
 - vi) ar ražotāja vai importētāja un juridisko vai fizisko personu kontaktinformāciju Savienībā;
- b) uz elektronisko cigarešu un uzpildes flakonu iepakojuma vienībām un jebkāda ārējā iepakojuma:
 - i) ietver visu izstrādājumā iekļauto sastāvdaļu sarakstu svara dilstošā secībā un norādi par nikotīna saturu un daudzumu izstrādājumā un katrā devā, partijas numuru un ieteikumu glabāt izstrādājumu bērniem nepieejamā vietā;
 - ii) neskarot šā apakšpunkta i) punktu, neietver 13. pantā minētos elementus vai pazīmes, izņemot tās, kas minētas 13. panta 1. punkta a) un c) apakšpunktā attiecībā uz informāciju par nikotīna saturu un aromātiem;
 - iii) pievieno kādu no turpmāk minētajiem brīdinājumiem par ietekmi uz veselību:

“Šis izstrādājums satur nikotīnu, kas ir spēcīgu pieradumu izraisošā viela. To nav ieteicams lietot nesmēķētājiem.”

vai

“Šis izstrādājums satur nikotīnu, kas ir spēcīgu pieradumu izraisošā viela.”

Dalībvalstis nosaka, kuru no šiem brīdinājumiem par ietekmi uz veselību izmantot;

- c) brīdinājumi par ietekmi uz veselību atbilst 12. panta 2. punktā precizētajām prasībām.

5. Dalībvalstis nodrošina, ka:

- a) komercpaziņojumi informācijas sabiedrības pakalpojumos, preses izdevumos un citos iespieddarbos, kuru mērķis ir tieši vai netieši reklamēt elektroniskās cigaretes un uzpildes flakonus, ir aizliegti, izņemot publikācijas, kas paredzētas vienīgi elektronisko cigarešu vai uzpildes flakonu tirdzniecības profesionāļiem, un publikācijas, kas tiek drukātas un publicētas trešās valstīs, ja vien minētās publikācijas nav paredzētas galvenokārt Savienības tirgum;
- b) komercpaziņojumi radiopārraidēs, kuru mērķis ir tieši vai netieši reklamēt elektroniskās cigaretes un uzpildes flakonus, ir aizliegti;

- c) sabiedriska vai privāts ieguldījums radioprogrammās jebkādā izpausmē, kura mērķis ir tieši vai netieši reklamēt elektroniskās cigaretes un uzpildes flakonus, ir aizliegts;
- d) sabiedriska vai privāts ieguldījums jebkuram pasākumam, nodarbei vai indivīdam jebkādā izpausmē, kura mērķis ir tieši vai netieši reklamēt elektroniskās cigaretes un uzpildes flakonus un kas ir saistīts ar vairākām dalībvalstīm, norisinās vairākās dalībvalstīs vai kam ir citāda pārrobežu ietekme, ir aizliegts;
- e) audiovizuāli komercpaziņojumi, kam ir piemērojama Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2010/13/ES ⁽¹⁾, ir aizliegti attiecībā uz elektroniskajām cigaretēm un uzpildes flakoniem.

6. Šīs direktīvas 18. pants ir piemērojams elektronisko cigarešu un uzpildes flakonu pārrobežu tālpārdošanai.

7. Dalībvalstis pieprasa elektronisko cigarešu un uzpildes flakonu ražotājiem un importētājiem reizi gadā iesniegt kompetentajām iestādēm:

- i) visaptverošas ziņas par pārdošanas apjomu pēc izstrādājuma zīmolvārda un veidiem;
- ii) informāciju par to, kam priekšroku dod dažādas patērētāju grupas, tostarp jaunieši, nesmēķētāji un esošo lietotāju galvenie tipi;
- iii) par izstrādājumu pārdošanas veidiem; un
- iv) tirgus pētījumu kopsavilkumus, kas veikti saistībā ar iepriekš minēto, pievienojot tulkojumu angļu valodā.

Dalībvalstis pārbauda elektronisko cigarešu tirgus un uzpildes flakonu tirgus attīstību, tostarp jebkādas liecības par to, vai to lietošana ir pirmais solis ceļā uz nikotīna atkarību un vēlāku tradicionālās tabakas lietošanas paradumu jauniešu un nesmēķētāju vidū.

8. Dalībvalstis nodrošina atbilstīgi 2. punktam saņemtās informācijas publicēšanu tīmekļa vietnē. Dalībvalstis, publicējot informāciju, atbilstīgi ņem vērā vajadzību aizsargāt komercnoslēpumu.

Pēc pieprasījuma dalībvalstis visu saskaņā ar šo pantu saņemto informāciju dara pieejamu Komisijai un pārējām dalībvalstīm. Dalībvalstis un Komisija nodrošina, lai komercnoslēpumi un cita konfidenciāla informācija tiktu apstrādāta, ievērojot konfidencialitāti.

9. Dalībvalstis pieprasa elektronisko cigarešu un uzpildes flakonu ražotājiem, importētājiem un izplatītājiem izveidot un uzturēt sistēmu informācijas apkopošanai par jebkādam nevēlamas šo izstrādājumu iedarbības uz cilvēku veselību izpausmēm, ja par tādām rodas aizdomas.

Ja kāds no minētajiem ekonomikas dalībniekiem uzskata vai tam ir pamats uzskatīt, ka tā rīcībā esošās elektroniskās cigaretes vai uzpildes flakoni, kurus laiž vai ir paredzēts laist tirgū, nav droši vai neatbilst labas kvalitātes prasībām, vai kādā citādā ziņā neatbilst šīs direktīvas prasībām, attiecīgais ekonomikas dalībnieks nekavējoties veic nepieciešamos korigējošos pasākumus, lai attiecīgā gadījumā panāktu minētā izstrādājuma atbilstību šīs direktīvas prasībām, izņemtu to no tirgus vai atsauktu. Tādā gadījumā minētajam ekonomikas dalībniekam arī pieprasa, lai tas nekavējoties informē to dalībvalstu tirgus uzraudzības iestādes, kurās attiecīgais izstrādājums ir darīts vai paredzēts darīt pieejamu, it īpaši sniedzot informāciju par cilvēku veselības un drošības apdraudējumiem un par jebkādiem korektīviem pasākumiem, kas veikti, un par šādu korektīvu pasākumu rezultātiem.

Dalībvalstis no ekonomikas dalībnieka var pieprasīt arī papildu informāciju, piemēram, par drošības un kvalitātes aspektiem vai jebkādu elektronisko cigarešu vai uzpildes flakonu nevēlamu ietekmi.

10. Komisija līdz 2016. gada 20. maijam un, kad vien vajadzīgs, turpmāk, iesniedz ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei par potenciāliem riskiem sabiedrības veselībai, kas saistīti ar uzpildāmu elektronisko cigarešu lietojumu.

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2010/13/ES (2010. gada 10. marts) par to, lai koordinētu dažus dalībvalstu normatīvajos un administratīvajos aktos paredzētus noteikumus par audiovizuālo mediju pakalpojumu sniegšanu (Audiovizuālo mediju pakalpojumu direktīva) (OV L 95, 15.4.2010., 1. lpp.)

11. Gadījumā, ja elektroniskās cigaretes un uzpildes flakoni atbilst šajā pantā minētajām prasībām, tomēr kompetentā iestāde noskaidro vai tai ir pamatots iemesls uzskatīt, ka konkrētas elektroniskās cigaretes vai uzpildes flakoni vai elektronisko cigarešu vai uzpildes flakonu veids varētu izraisīt nopietnu apdraudējumu cilvēku veselībai, tā drīkst veikt atbilstīgus pasākumus un tā nekavējoties paziņo Komisijai un pārējo dalībvalstu kompetentajām iestādēm par veiktajiem pasākumiem un sniedz visus pamatojuma datus. Komisija pēc iespējas drīzāk pēc minētās informācijas saņemšanas nosaka, vai provizorisks pasākums ir pamatots. Komisija informē attiecīgo dalībvalsti par saviem secinājumiem, lai minētā dalībvalsts varētu nodrošināt atbilstīgus turpmākus pasākumus.

Gadījumā, ja, piemērojot šā punkta pirmo daļu, konkrēta elektronisko cigarešu vai uzpildes flakonu vai elektronisko cigarešu vai uzpildes flakonu veida laišana tirgū ir pamatotu iemeslu dēļ aizliegta vismaz trijās dalībvalstīs, Komisija ir pilnvarota saskaņā ar 27. pantu pieņemt deleģētos aktus, attiecinot šādu aizliegumu uz visām dalībvalstīm, ja vien tas ir pamatoti un samērīgi.

12. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 27. pantu, lai pielāgotu šā panta 4. punkta b) apakšpunktā noteiktā brīdinājuma par ietekmi uz veselību formulējumu. Pielāgojot brīdinājumu par ietekmi uz veselību, Komisija nodrošina, ka tas ir balstīts uz faktiem.

13. Komisija ar īstenošanas aktiem pieņem kopīgu formātu paziņošanai saskaņā ar 2. punktu un 3. punkta g) apakšpunktā paredzētā uzpildes mehānisma tehniskos standartus.

Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 25. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

21. pants

Smēķēšanai paredzēti augu izcelsmes izstrādājumi

1. Uz katras smēķēšanai paredzētu augu izcelsmes izstrādājumu iepakojuma vienības un jebkāda ārējā iepakojuma ir šāds brīdinājums par ietekmi uz veselību:

“Šā izstrādājuma smēķēšana kaitē jūsu veselībai!”

2. Brīdinājumu par ietekmi uz veselību drukā uz iepakojuma vienības priekšējās un aizmugurējās virsmas, kā arī uz jebkāda ārējā iepakojuma.

3. Brīdinājums par ietekmi uz veselību atbilst 9. panta 4. punktā noteiktajām prasībām. Tas sedz 30 % no iepakojuma vienības un jebkāda ārējā iepakojuma attiecīgās virsmas. Šo proporciju palielina līdz 32 % dalībvalstīs ar divām oficiālajām valsts valodām un līdz 35 % dalībvalstīs ar vairāk nekā divām valsts valodām.

4. Uz smēķēšanai paredzētu augu izcelsmes izstrādājumu iepakojuma vienībām un jebkāda to ārējā iepakojuma nav izvietoti 13. panta 1. punkta a), b) un d) apakšpunktā minētie elementi, kā arī apgalvojums, ka izstrādājums nesatur piedevas vai aromatizētājus.

22. pants

Ziņošana par sastāvdaļām smēķēšanai paredzētos augu izcelsmes izstrādājumos

1. Dalībvalstis pieprasa, lai smēķēšanai paredzētu augu izcelsmes izstrādājumu ražotāji un importētāji iesniegtu savām kompetentajām iestādēm sarakstu ar visām sastāvdaļām, ko lieto šādu izstrādājumu ražošanā, un to daudzumiem pēc izstrādājuma zīmolvārda un veida. Ražotāji un importētāji informē attiecīgo dalībvalstu kompetentās iestādes arī tad, ja izstrādājuma sastāvs tiek mainīts un ja tas ietekmē atbilstīgi šim pantam sniegto informāciju. Šajā pantā prasīto informāciju iesniedz pirms jauna vai mainīta augu izcelsmes smēķēšanai paredzēta izstrādājuma laišanas tirgū.

2. Dalībvalstis nodrošina, lai saskaņā ar 1. punktu iesniegtā informācija tiktu publicēta tīmekļa vietnē. Darot šo informāciju publiski pieejamu, dalībvalstis pilnībā ņem vērā nepieciešamību aizsargāt komercnoslēpumu. Ekonomikas dalībnieki precizē, kādu informāciju tie tieši uzskata par komercnoslēpumu.

IV SADAĻA

NOBEIGUMA NOTEIKUMI

23. pants

Sadarbība un izpilde

1. Dalībvalstis nodrošina, lai tabakas un ar to saistīto izstrādājumu ražotāji un importētāji šajā direktīvā noteiktajā termiņā sniegtu Komisijai un dalībvalstu kompetentajām iestādēm pilnīgu un pareizu informāciju, kas pieprasīta saskaņā ar šo direktīvu. Par pieprasītās informācijas sniegšanu galvenokārt ir atbildīgs ražotājs, ja tas veic uzņēmējdarbību Savienībā. Ja ražotājs veic uzņēmējdarbību ārpus Savienības un importētājs veic uzņēmējdarbību Savienībā, par pieprasītās informācijas sniegšanu galvenokārt ir atbildīgs importētājs. Ja gan ražotājs, gan importētājs veic uzņēmējdarbību ārpus Savienības, par pieprasītās informācijas sniegšanu atbild tie abi.

2. Dalībvalstis nodrošina, lai tirgū netiktu laisti tabakas un ar to saistīti izstrādājumi, kas neatbilst šai direktīvai, tostarp tajā paredzētajiem īstenošanas un deleģētajiem aktiem. Dalībvalstis nodrošina, lai tabakas un ar to saistīti izstrādājumi netiktu laisti tirgū, ja attiecībā uz tiem nav izpildīti šajā direktīvā izklāstītie informēšanas pienākumi.

3. Dalībvalstis paredz noteikumus par sankcijām, ko piemēro par to valsts noteikumu pārkāpumiem, kuri pieņemti saskaņā ar šo direktīvu, un veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu šādu sankciju piemērošanu. Paredzētās sankcijas ir iedarbīgas, samērīgas un atturošas. Jebkādas administratīvas finanšu sankcijas, ko var piemērot par tīšiem pārkāpumiem, atbilst ekonomiskajām priekšrocībām, ko mēģināts panākt ar pārkāpumu.

4. Dalībvalstu kompetentās iestādes sadarbojas savstarpēji un ar Komisiju, lai nodrošinātu šīs direktīvas pareizu piemērošanu un pienācīgu izpildi, un apmainās ar vajadzīgo informāciju, lai šo direktīvu piemērotu vienādi.

24. pants

Brīva aprīte

1. Tādu apsvērumu dēļ, kas saistīti ar šajā direktīvā reglamentētajiem aspektiem, dalībvalstis atbilstīgi šā panta 2. un 3. punktam nedrīkst aizliegt vai ierobežot tādu tabakas vai saistīto izstrādājumu laišanu tirgū, kuri atbilst šai direktīvai.

2. Šī direktīva neskar dalībvalstu tiesības saglabāt vai ieviest papildu prasības, kas piemērojamas visiem tās tirgū laistajiem izstrādājumiem, attiecībā uz tabakas izstrādājumu iepakojuma standartizāciju, ja tas ir pamatoti no sabiedrības veselības viedokļa, ņemot vērā ar šo direktīvu panākto augsto cilvēku veselības aizsardzības līmeni. Šādi pasākumi ir samērīgi, un tie nedrīkst tikt izmantoti kā patvaļīgas diskriminācijas vai slēptas ierobežošanas līdzekļi attiecībā uz tirdzniecību starp dalībvalstīm. Par minētajiem pasākumiem paziņo Komisijai kopā ar to saglabāšanas vai ieviešanas pamatojumu.

3. Dalībvalsts var arī aizliegt konkrētu tabakas vai ar to saistīto izstrādājumu kategoriju, pamatojoties uz konkrētiem apstākļiem attiecīgajā dalībvalstī un ar nosacījumu, ka noteikumus attaisno vajadzība aizsargāt sabiedrības veselību, ņemot vērā augsto cilvēku veselības aizsardzības līmeni, kas panākts ar šo direktīvu. Šādus valsts noteikumus paziņo Komisijai kopā ar apsvērumiem, kuru dēļ tie ieviesti. Komisija sešu mēnešu laikā no paziņojuma saņemšanas dienas saskaņā ar šo punktu apstiprina vai noraida valsts noteikumus pēc tam, kad, ņemot vērā augsto cilvēku veselības aizsardzības līmeni, kas panākts ar šo direktīvu, ir pārbaudījusi, vai šie noteikumi ir pamatoti, vajadzīgi un samērīgi to mērķim un neietver patvaļīgu diskrimināciju vai slēptus ierobežojumus tirdzniecībai starp dalībvalstīm. Ja šajā sešu mēnešu laikposmā Komisija lēmumu nav pieņēmusi, valsts noteikumus uzskata par apstiprinātiem.

25. pants

Komitejas procedūra

1. Komisijai palīdz komiteja. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 izpratnē.
2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu.
3. Ja komitejas atzinums jāsaņem rakstiskā procedūrā, minēto procedūru beidz bez rezultāta, ja atzinuma iesniegšanas termiņā tā nolemj komitejas priekšsēdētājs vai ar vienkāršu balsu vairākumu to pieprasa komitejas locekļi.
4. Ja komiteja atzinumu nesniedz, Komisija nepieņem īstenošanas akta projektu, un piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. panta 4. punkta trešo daļu.

26. pants

Kompetentās iestādes

Trīs mēnešu laikā no 2016. gada 20. maija dalībvalstis ieceļ kompetentās iestādes, kas atbildīgas par šajā direktīvā paredzēto pienākumu īstenošanu un izpildi. Dalībvalstis nekavējoties informē Komisiju par šīm kompetentajām iestādēm. Komisija šo informāciju publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

27. pants

Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.
2. Pilnvaras pieņemt 3. panta 2. un 4. punktā, 4. panta 3. un 5. punktā, 7. panta 5., 11. un 12. punktā, 9. panta 5. punktā, 10. panta 3. punktā, 11. panta 6. punktā, 12. panta 3. punktā, 15. panta 12. punktā, 20. panta 11. un 12. punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu no 2014. gada 19. maija. Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu vēlākais deviņus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.
3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 3. panta 2. un 4. punktā, 4. panta 3. un 5. punktā, 7. panta 5., 11. un 12. punktā, 9. panta 5. punktā, 10. panta 3. punktā, 11. panta 6. punktā, 12. panta 3. punktā, 15. panta 12. punktā, 20. panta 11. un 12. punktā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.
4. Tiklīdz tā pieņem deleģētu aktu, Komisija par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.
5. Saskaņā ar 3. panta 2. un 4. punktu, 4. panta 3. un 5. punktu, 7. panta 5., 11. un 12. punktu, 9. panta 5. punktu, 10. panta 3. punktu, 11. panta 6. punktu, 12. panta 3. punktu, 15. panta 12. punktu, 20. panta 11. un 12. punktu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

28. pants

Ziņojums

1. Ne vēlāk kā piecus gadus pēc 2016. gada 20. maija un pēc tam, kad vien nepieciešams, Komisija iesniedz Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai ziņojumu par šīs direktīvas piemērošanu.

Gatavojot ziņojumu, Komisija izmanto zinātnisko un tehnisko ekspertu palīdzību, lai tiktu iegūta visa tai pieejamā vajadzīgā informācija.

2. Ziņojumā Komisija norāda konkrētus direktīvas aspektus, kas būtu jāpārskata vai ar ko jāstrādā, ņemot vērā zinātnes un tehnikas atklājumus, tostarp starptautiski atzītu noteikumu un tabakas un ar to saistītu izstrādājumu standartu attīstību. Komisija pievērš īpašu uzmanību:

- a) pieredzei, kas gūta saistībā ar šīs direktīvas nereglamentēto iepakojumu virsmu dizainu, ņemot vērā valsts, starptautiskās, juridiskās, ekonomikas un zinātnes norises;
- b) jaunieviesto tabakas izstrādājumu tirgus attīstībai, cita starpā ņemot vērā saskaņā ar 19. pantu saņemtos paziņojumus;
- c) tirgus attīstībai, kas rada būtisku apstākļu maiņu;
- d) tādas Eiropas sistēmas pamatojumam, sniegtajiem ieguvumiem un iespējamai ietekmei, ar kuru reglamentē tabakas izstrādājumu sastāvdaļas, tostarp izveidojot Savienības līmeņa sarakstu ar sastāvdaļām, kuras var izmantot vai kuras var ietilpt tabakas izstrādājumos vai var tikt tiem pievienotas, cita starpā ņemot vērā saskaņā ar 5. un 6. pantu saņemto informāciju;
- e) tirgus attīstībai saistībā ar cigaretēm, kuru diametrs ir mazāks par 7,5 mm, kā arī tam, kā patērētājs izprot šādu cigarešu kaitīgo ietekmi un maldinošās īpašības;
- f) tādas Savienības datubāzes pamatojumam, sniegtajiem ieguvumiem un iespējamai ietekmei, kurā apkopota atbilstīgi 5. un 6. pantam savāktā informācija par tabakas izstrādājumu sastāvdaļām un emisijām;
- g) elektronisko cigarešu un uzpildes flakonu tirgus attīstībai, cita starpā ņemot vērā informāciju, kas saņemta atbilstīgi 20. pantam, tostarp par šādu izstrādājumu lietošanas uzsākšanu jauniešu un nesmēķētāju vidū, šādu izstrādājumu ietekmi uz lietošanas atmešanu, kā arī dalībvalstu pasākumus attiecībā uz aromātiem;
- h) tirgus attīstībai un tam, kam priekšroku dod patērētāji, attiecībā uz ūdenspīpi tabaku, īpašu uzmanību pievēršot to aromātiem.

Dalībvalstis palīdz Komisijai un sniedz visu to rīcībā esošo informāciju, lai tā varētu veikt novērtējumu un sagatavot ziņojumu.

3. Minēto ziņojumu papildina ar visiem priekšlikumiem par šīs direktīvas grozījumiem, kurus Komisija uzskata par vajadzīgiem, lai to pielāgotu attīstībai tabakas un saistīto izstrādājumu jomā, ciktāl tas vajadzīgs iekšējā tirgus darbībai, kā arī lai ņemtu vērā visus jaunos atklājumus, kuru pamatā ir zinātnes fakti un starptautiski atzītu ražojumu standartu izstrāde.

29. pants

Transponēšana

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības līdz 2016. gada 20. maijam. Dalībvalstis tūlīt dara Komisijai zināmus minēto noteikumu tekstus.

Tās piemēro minētos pasākumus no 2016. gada 20. maija, neskarot 7. panta 14. punktu, 10. panta 1. punkta e) apakšpunktu, 15. panta 13. punktu un 16. panta 3. punktu.

2. Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Tajos arī iekļauj paziņojumu, ka atsaucē uz direktīvu, kuru atceļ ar šo direktīvu, esošajos normatīvajos un administratīvajos aktos uzskata par atsaucēm uz šo direktīvu. Dalībvalstis nosaka, kā izdarāma šāda atsaucē un kā formulējams minētais paziņojums.

3. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus savu tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

30. pants

Pārejas noteikumi

Dalībvalstis var atļaut līdz 2017. gada 20. maijam laist tirgū šādus izstrādājumus, kuri neatbilst šīs direktīvas prasībām,:

- a) tabakas izstrādājumus, kas ražoti vai laisti brīvā apgrozībā un marķēti saskaņā ar Direktīvu 2001/37/EK pirms 2016. gada 20. maija;
- b) elektroniskās cigaretes vai uzpildes flakonus, kas ražoti vai laisti brīvā apgrozībā pirms 2016. gada 20. novembra;
- c) smēķēšanai paredzētus augu izcelsmes izstrādājumus, kas ražoti vai laisti brīvā apgrozībā pirms 2016. gada 20. maija.

31. pants

Atcelšana

Direktīvu 2001/37/EK atceļ no 2016. gada 20. maija, neskarot dalībvalstu pienākumus attiecībā uz termiņu, kad tām minētā direktīva jātransponē savos tiesību aktos.

Atsaucē uz atcelto direktīvu uzskata par atsaucēm uz šo direktīvu, un tās lasa saskaņā ar III pielikumā iekļauto atbilstības tabulu.

32. pants

Stāšanās spēkā

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

33. pants

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē, 2014. gada 3. aprīlī

Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs
M. SCHULZ

Padomes vārdā –
priekšsēdētājs
D. KOURKOULAS

I PIELIKUMS

RAKSTISKO BRĪDINĀJUMU SARAKSTS**(minēti 10. pantā un 11. panta 1. punktā)**

1. Deviņi no desmit plaušu vēža slimniekiem ir smēķētāji.
 2. Smēķēšana izraisa mutes un rīkles vēzi.
 3. Smēķēšana nopietni kaitē plaušām.
 4. Smēķēšana izraisa sirdslēkmes.
 5. Smēķēšana izraisa insultu un invaliditāti.
 6. Smēķēšana izraisa artēriju nosprostošanos.
 7. Smēķēšana palielina risku kļūt aklam.
 8. Smēķēšana izraisa zobu bojājumus un smaganu saslimšanas.
 9. Smēķēšana var nogalināt jūsu vēl nedzimušo bērnu.
 10. Cigarešu dūmi kaitē jūsu bērniem, ģimenei un draugiem.
 11. Ja smēķējat jūs, paaugstinās risks, ka smēķēs arī jūsu bērni.
 12. Atmetiet smēķēšanu – tuviniekiem jūs esat vajadzīgs dzīvs.
 13. Smēķēšana samazina auglību.
 14. Smēķēšana palielina impotences risku.
-

II PIELIKUMS

ATTĒLU GALERIJA

(MINĒTA 10. PANTA 1. PUNKTĀ)

[Izveido Komisija saskaņā ar 10. panta 3. punkta b) apakšpunktu.]

III PIELIKUMS

ATBILSTĪBAS TABULA

Direktīva 2001/37/EK	Šī direktīva
1. pants	1. pants
2. pants	2. pants
3. panta 1. punkts	3. panta 1. punkts
3. panta 2. un 3. punkts	—
4. panta 1. punkts	4. panta 1. punkts
4. panta 2. punkts	4. panta 2. punkts
4. panta 3. līdz 5. punkts	—
5. panta 1. punkts	—
5. panta 2. punkta a) apakšpunkts	9. panta 1. punkts
5. panta 2. punkta b) apakšpunkts	10. panta 1. punkta a) apakšpunkts un 10. panta 2. punkts, 11. panta 1. punkts
5. panta 3. punkts	10. panta 1. punkts
5. panta 4. punkts	12. pants
5. panta 5. punkta pirmā daļa	9. panta 3. punkta piektā daļa, 11. panta 2. un 3. punkts, 12. panta 2. punkta b) apakšpunkts
5. panta 5. punkta otrā daļa	11. panta 4. punkts
5. panta 6. punkta a) apakšpunkts	9. panta 4. punkta a) apakšpunkts
5. panta 6. punkta b) apakšpunkts	—
5. panta 6. punkta c) apakšpunkts	9. panta 4. punkta b) apakšpunkts
5. panta 6. punkta d) apakšpunkts	8. panta 6. punkts un 11. panta 5. punkta otrā daļa
5. panta 6. punkta e) apakšpunkts	8. panta 1. punkts
5. panta 7. punkts	8. panta 3. un 4. punkts
5. panta 8. punkts	—

Direktīva 2001/37/EK	Šī direktīva
5. panta 9. punkta pirmā daļa	15. panta 1. un 2. punkts
5. panta 9. punkta otrā daļa	15. panta 11. punkts
6. panta 1. punkta pirmā daļa	5. panta 1. punkta pirmā daļa
6. panta 1. punkta otrā daļa	5. panta 2. un 3. punkts
6. panta 1. punkta trešā daļa	—
6. panta 2. punkts	5. panta 4. punkts
6. panta 3. un 4. punkts	—
7. pants	13. panta 1. punkta b) apakšpunkts
8. pants	17. pants
9. panta 1. punkts	4. panta 3. punkts
9. panta 2. punkts	10. panta 2. punkts un 3. punkta a) apakšpunkts
9. panta 3. punkts	16. panta 2. punkts
10. panta 1. punkts	25. panta 1. punkts
10. panta 2. un 3. punkts	25. panta 2. punkts
11. panta pirmā un otrā daļa	28. panta 1. punkta pirmā un otrā daļa
11. panta trešā daļa	28. panta 2. punkta pirmā daļa
11. panta ceturtā daļa	28. panta 3. punkts
12. pants	—
13. panta 1. punkts	24. panta 1. punkts
13. panta 2. punkts	24. panta 2. punkts
13. panta 3. punkts	
14. panta 1. punkta pirmā daļa	29. panta 1. punkta pirmā daļa

Direktīva 2001/37/EK	Šī direktīva
14. panta 1. punkta otrā daļa	29. panta 2. punkts
14. panta 2. un 3. punkts	30. panta a) punkts
14. panta 4. punkts	29. panta 3. punkts
15. pants	31. pants
16. pants	32. pants
17. pants	33. pants
I pielikums (Papildu brīdinājumu par ietekmi uz veselību saraksts)	I pielikums (Rakstisko brīdinājumu saraksts)
II pielikums (Termini atcelto direktīvu transponēšanai un izpildīšanai)	—
III pielikums (Korelācijas tabula)	III pielikums (Atbilstības tabula)

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2014/42/ES**(2014. gada 3. aprīlis)****par nozieguma rīku un noziedzīgi iegūtu līdzekļu iesaldēšanu un konfiskāciju Eiropas Savienībā**

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 82. panta 2. punktu un 83. panta 1. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁽¹⁾,ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ⁽²⁾,saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru ⁽³⁾,

tā kā:

- (1) Galvenais motīvs pārrobežu organizētajai noziedzībai, tostarp mafijas veida noziedzīgajām organizācijām, ir finansiāls ieguvums. Tāpēc kompetento iestāžu rīcībā būtu jānodod līdzekļi noziedzīgi iegūto līdzekļu izsekošanai, iesaldēšanai, pārvaldīšanai un konfiscēšanai. Tomēr organizētās noziedzības efektīva novēršana un apkarošana būtu jāpanāk ar noziedzīgi iegūto līdzekļu neitralizēšanu, un dažos gadījumos tā būtu jāpaplašina, attiecinot to uz jebkuru īpašumu, kas iegūts saistībā ar krimināla rakstura darbībām.
- (2) Organizētu noziedzīgu grupu darbībai robežas nav šķērslis, un tās arvien vairāk iegūst aktīvus dalībvalstīs, kurās nav to pamata atrašanās vieta, un trešās valstīs. Palielinās nepieciešamība pēc efektīvas starptautiskas sadarbības attiecībā uz līdzekļu atgūšanu un savstarpējo tiesisko palīdzību.
- (3) Visefektīvākais organizētās noziedzības apkarošanas veids ir stingru juridisko seku paredzēšana par šādu noziegumu veikšanu, kā arī nozieguma rīku un noziedzīgi iegūto līdzekļu efektīva atklāšana, iesaldēšana un konfiskācija.
- (4) Lai gan pašreizējais statistikas datu apjoms ir ierobežots, atgūtais noziedzīgi iegūto līdzekļu apmērs Savienībā šķiet nepietiekošs salīdzinājumā ar aplēsto noziedzīgi iegūto līdzekļu summu. Pētījumi liecina, ka konfiskācijas procedūras joprojām netiek pietiekami izmantotas, lai gan tās ir reglamentētas Savienības un valstu tiesību aktos.
- (5) Minimālo noteikumu pieņemšana ļaus tuvināt iesaldēšanas un konfiskācijas režīmus dalībvalstīs, tādējādi veicinot savstarpējo uzticēšanos un efektīvu pārrobežu sadarbību.

⁽¹⁾ OV C 299, 4.10.2012., 128. lpp.⁽²⁾ OV C 391, 18.12.2012., 134. lpp.⁽³⁾ Eiropas Parlamenta 2014. gada 25. februāra nostāja (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēta) un Padomes 2014. gada 14. marta lēmums.

- (6) Stokholmas programmā un 2010. gada jūnijā pieņemtajos Tieslietu un iekšlietu padomes secinājumos par konfiskāciju un līdzekļu atgūšanu ir uzsvērts, ka ir svarīgi panākt efektīvāku noziedzīgi iegūto aktīvu identifikāciju, konfiskāciju un atkārtotu izmantošanu.
- (7) Pašreizējo Savienības tiesisko regulējumu par aktīvu iesaldēšanu, izņemšanu un konfiscēšanu veido Vienotā rīcība 98/699/TI ⁽¹⁾, Padomes Pamatlēmums 2001/500/TI ⁽²⁾, Padomes Pamatlēmums 2003/577/TI ⁽³⁾, Padomes Pamatlēmums 2005/212/TI ⁽⁴⁾ un Padomes Pamatlēmums 2006/783/TI ⁽⁵⁾.
- (8) Komisijas īstenošanas ziņojumos par Pamatlēmumiem 2003/577/TI, 2005/212/TI un 2006/783/TI ir secināts, ka paplašinātas konfiskācijas un iesaldēšanas un konfiskācijas rīkojumu savstarpējās atzišanas pašreizējās sistēmas nav pilnībā efektīvas. Konfiskācija tiek kavēta dalībvalstu tiesību aktu atšķirību dēļ.
- (9) Šīs direktīvas mērķis ir grozīt un paplašināt Pamatlēmumu 2001/500/TI un 2005/212/TI noteikumus. Attiecībā uz dalībvalstīm, kam šī direktīva ir saistoša, minētie pamatlēmumi būtu daļēji jāaizstāj.
- (10) Dalībvalstis var brīvi ierosināt konfiskācijas procedūras, kas ir saistītas ar kādu krimināllietu, jebkurā kompetentā tiesā.
- (11) Ir jāprecizē pašreizējais jēdziens “noziedzīgi iegūti līdzekļi”, iekļaujot līdzekļus, kas iegūti tieši, veicot noziedzīgu darbību, un visus netiešos labumus, tostarp tieši noziedzīgi iegūtu līdzekļu vēlāku atkārtotu ieguldīšanu vai pārveidošanu. Tādējādi noziedzīgi iegūti līdzekļi var iekļaut jebkuru īpašumu, tostarp tādu, kas ir bijis pilnībā vai daļēji pārveidots vai pārvērsts par citu īpašumu, un tādu, kas ir bijis apvienots ar īpašumu, kas iegūts no likumīgiem avotiem, līdz pat apvienoto noziedzīgi iegūto līdzekļu novērtētajai vērtībai. Tie var iekļaut arī ieņēmumus vai citus labumus, kas izriet no noziedzīgi iegūtiem līdzekļiem vai no īpašuma, kurā vai ar kuru minētie līdzekļi ir pārveidoti vai pārvērsti vai ar kuru tie ir apvienoti.
- (12) Šajā direktīvā paredz plašu definīciju īpašumam, kuram var piemērot iesaldēšanu un konfiskāciju. Minētajā definīcijā ietver juridiskus dokumentus vai instrumentus, kas apliecina īpašumtiesības uz šādu īpašumu vai tiesības uz tā daļu. Šādi dokumenti vai instrumenti varētu būt, piemēram, finanšu instrumenti vai dokumenti, kuri var būt pamatā kreditoru prasībām un kuri parasti ir atrodami tās personas rīcībā, kuru skar attiecīgās procedūras. Šī direktīva neskar spēkā esošās valstu procedūras, kuras saskaņā ar valsts tiesību aktiem piemēro kompetentās valsts iestādes vai publiskās struktūras un kuras attiecas uz tādu juridisku dokumentu vai instrumentu turēšanu, kas apliecina īpašumtiesības uz īpašumu vai tiesības uz tā daļu.
- (13) Saskaņā ar šo direktīvu iesaldēšana un konfiskācija ir atsevišķi jēdzieni, un tam nebūtu jākavē dalībvalstis īstenot šo direktīvu ar tādiem instrumentiem, kas saskaņā ar valsts tiesību aktiem tiktu uzskatīti par sankcijām vai cita veida pasākumiem.

⁽¹⁾ Padomes Vienotā rīcība 98/699/TI (1998. gada 3. decembris), kas pieņemta, pamatojoties uz K3. pantu Līgumā par Eiropas Savienību, par nelikumīgi iegūtu līdzekļu legalizēšanu un nozieguma rīku un nelikumīgi iegūtu līdzekļu identifikāciju, meklēšanu, iesaldēšanu, arestu un konfiskāciju (OV L 333, 9.12.1998., 1. lpp.).

⁽²⁾ Padomes Pamatlēmums 2001/500/TI (2001. gada 26. jūnijs) par noziedzīgi iegūtu līdzekļu legalizēšanu un nozieguma rīku un noziedzīgi iegūto līdzekļu identifikāciju, meklēšanu, iesaldēšanu, arestēšanu un konfiskāciju (OV L 182, 5.7.2001., 1. lpp.).

⁽³⁾ Padomes Pamatlēmums 2003/577/TI (2003. gada 22. jūlijs) par to, kā Eiropas Savienībā izpilda īpašuma vai pierādījumu iesaldēšanas rīkojumus (OV L 196, 2.8.2003., 45. lpp.).

⁽⁴⁾ Padomes Pamatlēmums 2005/212/TI (2005. gada 24. februāris) par noziedzīgi iegūtu līdzekļu, nozieguma rīku un īpašuma konfiskāciju (OV L 68, 15.3.2005., 49. lpp.).

⁽⁵⁾ Padomes Pamatlēmums 2006/783/TI (2006. gada 6. oktobris) par savstarpējās atzišanas principa piemērošanu konfiskācijas rīkojumiem (OV L 328, 24.11.2006., 59. lpp.).

- (14) Nozieguma rīku un noziedzīgi iegūtu līdzekļu konfiskācijai saskaņā ar tiesas galīgu lēmumu un minēto nozieguma rīku un noziedzīgi iegūto līdzekļu vērtībai atbilstoša īpašuma konfiskācijai būtu jāpiemēro paplašināts noziedzīga nodarījuma jēdziens, uz ko attiecas šī direktīva. Pamatlēmumā 2001/500/TI ir noteikts, ka dalībvalstīm jāspēj konfiscēt nozieguma rīkus un noziedzīgi iegūtus līdzekļus pēc galīgā notiesājošā sprieduma pieņemšanas un jāspēj konfiscēt īpašumu, kura vērtība atbilst šādiem nozieguma rīkiem un noziedzīgi iegūtiem līdzekļiem. Šādi pienākumi būtu jāsaģlabā attiecībā uz noziedzīgiem nodarījumiem, kas nav ietverti šajā direktīvā, un noziedzīgi iegūtu līdzekļu jēdziens, kā definēts šajā direktīvā, būtu jāinterpretē tāpat kā attiecībā uz tiem noziedzīgajiem nodarījumiem, kas nav ietverti šajā direktīvā. Dalībvalstis saskaņā ar valsts tiesību aktiem var brīvi noteikt līdzvērtīgas vērtības īpašuma konfiskāciju kā tiešas konfiskācijas aizstājēju vai kā alternatīvu tai.
- (15) Ņemot vērā galīgu notiesājošu spriedumu par noziedzīgu nodarījumu, vajadzētu būt iespējai konfiscēt nozieguma rīkus un noziedzīgi iegūtus līdzekļus vai īpašumu, kura vērtība atbilst šādiem nozieguma rīkiem vai noziedzīgi iegūtiem līdzekļiem. Šāds galīgs notiesājošs spriedums var tikt pieņemts arī *in absentia* tiesas procesā. Ja konfiskācija nav iespējama, pamatojoties uz galīgu notiesājošu spriedumu, tomēr joprojām vajadzētu būt iespējai noteiktos apstākļos konfiscēt nozieguma rīkus un noziedzīgi iegūtus līdzekļus, vismaz aizdomās turētās vai apsūdzētās personas slimības vai bēgulošanas gadījumos. Tomēr šādos slimības vai bēgulošanas gadījumos šā pienākuma izpildei pietiktu ar to, ka dalībvalstis pastāv *in absentia* tiesas process. Ja aizdomās turētā vai apsūdzētā persona bēgulo, dalībvalstīm būtu jāveic visi atbilstīgie pasākumi un tās var prasīt, lai attiecīgā persona tiktu izsaukta uz konfiskācijas procedūru vai informēta par to.
- (16) Šajā direktīvā slimība būtu jāsaprot ar to, ka aizdomās turētā vai apsūdzētā persona garākā laikposmā nespēj piedalīties kriminālprocesā, kā rezultātā tiesvedību nevar turpināt normālos apstākļos. Aizdomās turētajai vai apsūdzētajai personai var lūgt sniegt slimības pierādījumu, piemēram, ārsta izziņu, kuru tiesa var ņemt vērā, ja uzskata to par nepietiekamu. Tam nevajadzētu skart minētās personas tiesības uz advokāta pārstāvību tiesā.
- (17) Īstenojot šo direktīvu attiecībā uz tāda īpašuma konfiskāciju, kura vērtība atbilst nozieguma rīkiem, attiecīgie noteikumi varētu būt piemērojami, ja, ievērojot konkrētās lietas īpašos apstākļus, šādi pasākumi ir samērīgi, jo īpaši ņemot vērā attiecīgo nozieguma rīku vērtību. Dalībvalstis var ņemt vērā arī to, vai un kādā mērā notiesātā persona ir atbildīga par to, ka nozieguma rīku konfiskācija ir padarīta neiespējama.
- (18) Īstenojot šo direktīvu, dalībvalstis, pamatojoties uz attiecīgās atsevišķās lietas apstākļiem, kam vajadzētu būt izšķirošiem, var noteikt, ka ārkārtas apstākļos konfiskācija nebūtu jāpiemēro, ciktāl tā saskaņā ar valsts tiesību aktiem radītu nepamatotas grūtības attiecīgajai personai. Dalībvalstīm šī iespēja būtu jāizmanto ļoti ierobežoti, un tām būtu jāatļauj paredzēt, ka konfiskācija netiek piemērota, tikai gadījumos, kad konfiskācija radītu attiecīgajai personai situāciju, kurā tai būtu ļoti grūti izdzīvot.
- (19) Noziedzīgas grupas iesaistās dažādās noziedzīgās darbībās. Lai efektīvi vērstos pret organizētām noziedzīgām darbībām, var būt situācijas, kad jāpanāk, lai pēc notiesājoša sprieduma krimināllietā tiktu konfiscēts ne tikai tāds īpašums, kas saistīts ar konkrētu noziegumu, bet arī papildu īpašums, ko tiesa atzīst par citu noziegumu izdarīšanas rezultātā noziedzīgi iegūtu līdzekli. Šo pieeju dēvē par paplašinātu konfiskāciju. Pamatlēmumā 2005/212/TI ir paredzēti trīs dažādi minimālo prasību veidi, no kuriem dalībvalstis var izvēlēties, lai piemērotu paplašinātu konfiskāciju. Taču minētā pamatlēmuma transponēšanas gaitā dalībvalstis izvēlējās dažādus risinājumus, kuru dēļ valstu jurisdikcijās radās atšķirīgi paplašinātas koncepcijas jēdzieni. Minētās atšķirības kavē pārrobežu sadarbību, kam ir būtiska nozīme attiecībā uz konfiskācijas lietām. Tādēļ ir jāturpina saskaņot noteikumus par paplašinātu konfiskāciju, nosakot vienotu minimālo standartu.
- (20) Nosakot to, vai noziedzīga nodarījuma rezultātā tiek gūts ekonomisks labums, dalībvalstis var ņemt vērā *modus operandi*, piemēram, ja nodarījuma apstākļi ir tādi, ka tas veikts saistībā ar organizētu noziedzību vai ar nodomu radīt regulāru peļņu noziedzīgu nodarījumu rezultātā. Tomēr kopumā tam nevajadzētu skart iespēju izmantot paplašinātu konfiskāciju.

- (21) Paplašinātai konfiskācijai vajadzētu būt iespējamai, ja tiesa ir pārliecināta, ka attiecīgais īpašums ir gūts no noziedzīgas darbības. Tas nenozīmē, ka ir jāpierāda, ka attiecīgais īpašums ir gūts no noziedzīgas darbības. Dalībvalstis var paredzēt, ka, piemēram, varētu būt pietiekami, ja tiesa, izvērtējot iespējamību, uzskata vai pamatoti pieņem, ka ir daudz lielākas iespējas, ka attiecīgais īpašums ir drīzāk gūts no noziedzīgas darbības nekā no citām darbībām. Šajā sakarā tiesai ir jāņem vērā lietas konkrētie apstākļi, tostarp fakti un pieejamie pierādījumi, pamatojoties uz kuriem varētu pieņemt lēmumu par paplašinātu konfiskāciju. Tas, ka personas īpašums nav samērīgs ar personas likumīgajiem ienākumiem, varētu būt viens no faktiem, ar ko pamato tiesas secinājumu, ka īpašums ir iegūts noziedzīgā veidā. Dalībvalstis varētu arī noteikt prasību attiecībā uz konkrētu laikposmu, kurā iegūto īpašumu varētu uzskatīt par iegūtu noziedzīgā veidā.
- (22) Šī direktīva paredz minimālos noteikumus. Tas neliedz dalībvalstīm savos valsts tiesību aktos paredzēt plašākas pilnvaras, tostarp, piemēram, saistībā ar to noteikumiem par pierādījumiem.
- (23) Šo direktīvu piemēro noziedzīgiem nodarījumiem, kas ietverti tajā uzskaitīto instrumentu darbības jomā. Ievērojot šo instrumentu darbības jomu, dalībvalstīm būtu jāpiemēro paplašināta konfiskācija vismaz dažiem noziedzīgiem nodarījumiem, kas definēti šajā direktīvā.
- (24) Aizdomās turētās vai apsūdzētās personas rīcība, nododot informētai trešai personai īpašumu, lai izvairītos no tā konfiskācijas, ir ierasta prakse, kas kļūst arvien izplatītāka. Pašreizējā Savienības tiesiskajā regulējumā nav saistošu noteikumu par tāda īpašuma konfiskāciju, kas nodots trešām personām. Tādēļ kļūst aizvien vairāk nepieciešams atļaut trešām personām nodota vai trešo personu iegūta īpašuma konfiskāciju. Trešās personas iegūti līdzekļi vai īpašums attiecas uz situācijām, kurās, piemēram, trešā persona ir tieši vai netieši, piemēram, izmantojot starpnieku, ieguvusi īpašumu no aizdomās turētās vai apsūdzētās personas, tostarp – ja noziedzīgais nodarījums ir paveikts šīs trešās personas vārdā vai labā, un ja apsūdzētajai personai nav īpašuma, ko var konfiscēt. Šādai konfiskācijai vajadzētu būt iespējamai vismaz tādos gadījumos, kad trešās personas zināja vai tām vajadzēja zināt, ka nodošanas vai iegādes mērķis bija izvairīties no konfiskācijas, pamatojoties uz konkrētiem faktiem un apstākļiem, tostarp to, ka nodošana ir notikusi bez maksas vai apmaiņā pret summu, kas ir būtiski zemāka par tirgus vērtību. Noteikumiem par trešām personām piemērotu konfiskāciju būtu jāattiecas gan uz fiziskām, gan juridiskām personām. Jebkurā gadījumā tam nevajadzētu skart *bona fide* trešo pušu tiesības.
- (25) Dalībvalstis kā tiesās konfiskācijas aizstājēju vai alternatīvu var brīvi noteikt konfiskāciju, ko saskaņā ar valsts tiesību aktiem piemēro trešām personām.
- (26) Konfiskācijas rezultātā notiek īpašuma galīgā atņemšana. Tomēr īpašuma saglabāšana var būt priekšnoteikums konfiskācijai un tā var būt būtiska konfiskācijas rīkojuma izpildei. Īpašumu saglabā iesaldējot. Lai novērstu īpašuma izšķērdēšanu, pirms var tikt izdots iesaldēšanas rīkojums, dalībvalstu kompetentās iestādes būtu jāpilnvaro neka- vējoties rīkoties, lai nodrošinātu šādu īpašumu.
- (27) Tā kā īpašumu bieži saglabā konfiskācijas mērķiem, iesaldēšana un konfiskācija ir cieši saistīti pasākumi. Dažās tiesību sistēmās iesaldēšana konfiskācijas mērķiem tiek uzskatīta par atsevišķu provizorisku procesuālu pasākumu, kam var sekot konfiskācijas rīkojums. Neskarot dažādās valstu tiesību sistēmas un Pamatlēmumu 2003/577/TI, ar šo direktīvu būtu jātuvinā daži aspekti valstu iesaldēšanas sistēmās konfiskācijas mērķiem.
- (28) Iesaldēšanas pasākumi neskar iespēju kādu konkrētu īpašumu uzskatīt par pierādījumu visa procesa laikā ar noteikumu, ka tas beigās ir pieejams konfiskācijas rīkojuma efektīvai izpildei.

- (29) Īpašumu saistībā ar kriminālprocesu var iesaldēt arī tādēļ, lai to vēlāk atdotu vai lai nodrošinātu kompensāciju par noziedzīga nodarījuma radītiem zaudējumiem.
- (30) Bieži vien aizdomās turētā vai apsūdzētā persona slēpj īpašumu visā kriminālprocesa laikā. Tādēļ konfiskācijas rīkojumus nevar izpildīt un veidojas situācijas, kad personas, pret kuru īpašumu ir vērsti konfiskācijas rīkojumi, pēc soda izciešanas gūst labumu no sava īpašuma. Tādējādi ir jārada iespēja noteikt precīzu tā īpašuma apmēru, kas ir jākonfiscē pat pēc galīgā notiesājošā sprieduma par noziedzīga nodarījuma izdarīšanu, lai būtu iespējama konfiskācijas rīkojumu pilnīga izpilde gadījumos, kad sākotnēji nav identificēts nekāds īpašums vai arī tā apmērs nav pietiekams un konfiskācijas rīkojums netiek izpildīts.
- (31) Tā kā iesaldēšanas rīkojumi ierobežo tiesības uz īpašumu, šādus pagaidu pasākumus nevajadzētu izmantot ilgāk, nekā tas ir nepieciešams īpašuma pieejamības saglabāšanas nolūkā, ņemot vērā iespējamu vēlāku konfiskāciju. Tādēļ varētu būt nepieciešama lietas pārskatīšana tiesā, lai nodrošinātu, ka mērķis novērst īpašuma izšķērdēšanu paliek spēkā.
- (32) Īpašums, kas iesaldēts, ņemot vērā tā iespējamu vēlāku konfiskāciju, būtu pienācīgi jāpārvalda, lai tas nezaudētu savu saimniecisko vērtību. Dalībvalstīm būtu jāveic nepieciešamie pasākumi, tostarp jānodrošina iespēja īpašumu pārdot vai nodot, lai mazinātu šādus zaudējumus. Dalībvalstīm būtu jāveic attiecīgi pasākumi, piemēram, jāizveido nacionālie centralizētie līdzekļu pārvaldības biroji, specializētu biroju kopums vai līdzvērtīgi mehānismi, lai efektīvi pārvaldītu pirms konfiskācijas iesaldētos aktīvus un saglabātu to vērtību līdz brīdim, kad tiesu iestādes noteiks nolēmumu.
- (33) Šī direktīva būtiski ietekmē personu tiesības – ne tikai aizdomās turēto vai apsūdzēto personu, bet arī tādu trešo personu tiesības, kurām netiek piemērota kriminālvajāšana. Tādēļ ir jāparedz konkrēti aizsardzības pasākumi un tiesiskās aizsardzības līdzekļi, lai šīs direktīvas īstenošanas gaitā nodrošinātu šo personu pamattiesību saglabāšanu. Tas ietver to trešo personu tiesības tikt uzklaustām, kas apgalvo, ka ir attiecīgā īpašuma īpašnieki, vai kas apgalvo, ka tām ir cita veida īpašuma tiesības ("reālas tiesības", "*ius in re*"), piemēram, lietojuma tiesības. Iesaldēšanas rīkojums iesaistītajai personai būtu jāpaziņo, cik drīz vien iespējams pēc lēmuma pieņemšanas. Tomēr izmeklēšanas vajadzību dēļ kompetentās iestādes var atlikt šādu rīkojumu paziņošanu iesaistītajai personai.
- (34) Iesaldēšanas rīkojuma paziņošanas mērķis ir, *inter alia*, ļaut iesaistītajai personai rīkojumu pārsūdzēt. Tāpēc šādā paziņojumā būtu vismaz īsumā jānorāda attiecīgā rīkojuma iemesls vai iemesli; ar to saprot, ka šāda norāde var būt ļoti kodolīga.
- (35) Dalībvalstīm būtu jāizskata iespēja īstenot pasākumus, kas ļautu konfiscēto īpašumu izmantot publiskām interesēm vai sociāliem mērķiem. Šādi pasākumi *inter alia* var ietvert īpašuma iezīmēšanu tiesībaizsardzības un noziegumu prevencijas projektiem, kā arī citiem projektiem, kas ir sabiedrības interesēs un sociāli noderīgi. Minētais pienākums izskatīt iespēju īstenot pasākumus uzliek dalībvalstīm procesuālu pienākumu, piemēram, veikt juridisko analīzi vai apspriest pasākumu ieviešanas priekšrocības un trūkumus. Rīkojoties ar iesaldētu īpašumu un īstenojot pasākumus saistībā ar konfiscēto īpašumu, dalībvalstīm būtu atbilstoši jārikojas, lai nepieļautu noziedzīgu vai nelikumīgu iefiltrēšanos.
- (36) Ir ļoti maz uzticamu informācijas avotu par noziedzīgi iegūto līdzekļu iesaldēšanu un konfiskāciju. Lai šo direktīvu varētu novērtēt, ir jāvērtē statistikas datu salīdzināmais minimums par īpašuma iesaldēšanu un konfiskāciju, aktīvu izsekošanu, tiesu iestāžu darbību un aktīvu atsavināšanas darbībām.

- (37) Dalībvalstīm būtu jācenšas apkopot konkrētus statistikas datus centralizētā līmenī, lai tos nosūtītu Komisijai. Tas nozīmē, ka dalībvalstīm jādara viss iespējamais, lai apkopotu attiecīgos datus. Tas tomēr nenozīmē, ka dalībvalstīm ir pienākums veikt datu apkopošanu tad, ja tas attiecīgajai dalībvalstij rada nesamērīgu administratīvo slogu vai lielas izmaksas.
- (38) Šajā direktīvā ir ievērotas pamattiesības un principi, kas atzīti Eiropas Savienības Pamattiesību hartā ("harta") un Eiropas Cilvēktiesību un pamatbrīvību aizsardzības konvencijā ("ECTK"), kā tas interpretēts Eiropas Cilvēktiesību tiesas judikatūrā. Šī direktīva būtu jāīsteno saskaņā ar minētajām tiesībām un principiem. Šai direktīvai nebūtu jāskar valsts tiesību akti attiecībā uz juridisko palīdzību, un tā nerada pienākumus dalībvalstu juridiskās palīdzības sistēmām, kuri būtu jāpiemēro saskaņā ar hartu un ECTK.
- (39) Būtu jāievieš īpaši aizsardzības pasākumi, lai nodrošinātu to, ka konfiskācijas rīkojumi parasti tiktu pamatoti, izņemot nenozīmīgas lietas vienkāršotos kriminālprocesos, ja iesaistītā persona ir atteikusies no tiesībām par pamatojuma sniegšanu.
- (40) Šī direktīva būtu jāīsteno, ņemot vērā noteikumus Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2010/64/ES ⁽¹⁾, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2012/13/ES ⁽²⁾ un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2013/48/ES ⁽³⁾ par procesuālajām tiesībām.
- (41) Ņemot vērā to, ka šīs direktīvas mērķi, proti, uzlabot īpašuma konfiskāciju krimināllietās, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet minēto mērķi var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību (LES) 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionālītātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minētā mērķa sasniegšanai.
- (42) Saskaņā ar 3. pantu un 4.a panta 1. punktu Protokolā (Nr. 21) par Apvienotās Karalistes un Īrijas nostāju saistībā ar brīvības, drošības un tiesiskuma telpu, kas pievienots LES un Līgumam par Eiropas Savienības darbību (LESD), Īrija ir paziņojusi, ka vēlas piedalīties šīs direktīvas pieņemšanā un piemērošanā. Saskaņā ar minēto protokolu, šī direktīva ir Īrijai saistoša tikai attiecībā uz nodarījumiem, uz ko attiecas instrumenti, kuri ir tai saistoši.
- (43) Saskaņā ar 1. un 2. pantu un 4.a panta 1. punktu Protokolā (Nr. 21) par Apvienotās Karalistes un Īrijas nostāju saistībā ar brīvības, drošības un tiesiskuma telpu, kas pievienots LES un LESD, un neskarot minētā protokola 4. pantu, Apvienotā Karaliste nepiedalās šīs direktīvas pieņemšanā, un šī direktīva tai nav saistoša un nav jāpiemēro. Ievērojot tās piedalīšanos saskaņā ar minētā protokola 4. pantu, šī direktīva ir Apvienotajai Karalistei saistoša tikai attiecībā uz nodarījumiem, uz ko attiecas instrumenti, kuri ir tai saistoši.
- (44) Saskaņā ar 1. un 2. pantu Protokolā (Nr. 22) par Dānijas nostāju, kas pievienots LES un LESD, Dānija nepiedalās šīs direktīvas pieņemšanā, un Dānijai šī direktīva nav saistoša un nav jāpiemēro,

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2010/64/ES (2010. gada 20. oktobris) par tiesībām uz mutisko un rakstisko tulkojumu kriminālprocesā (OV L 280, 26.10.2010., 1. lpp.).

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2012/13/ES (2012. gada 22. maijs) par tiesībām uz informāciju kriminālprocesā (OV L 142, 1.6.2012., 1. lpp.).

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2013/48/ES (2013. gada 22. oktobris) par tiesībām uz advokāta palīdzību kriminālprocesā un Eiropas apcietināšanas ordera procesā, par tiesībām uz to, ka pēc brīvības atņemšanas informē trešo personu, un par tiesībām, kamēr atņemta brīvība, sazināties ar trešām personām un konsulārajām iestādēm (OV L 294, 6.11.2013., 1. lpp.).

IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Priekšmets

1. Šajā direktīvā ir noteikts noteikumu minimums, kas attiecas uz īpašuma iesaldēšanu, ņemot vērā tā iespējamu vēlāku konfiskāciju, un uz īpašuma konfiskāciju krimināllietās.
2. Šī direktīva neskar procedūras, ko dalībvalstis var izmantot, lai attiecīgo īpašumu konfiscētu.

2. pants

Definīcijas

Šajā direktīvā piemēro šādas definīcijas:

- 1) "noziedzīgi iegūti līdzekļi" ir jebkāds ekonomisks ieguvums, kas tieši vai netieši gūts, izdarot noziedzīgu nodarījumu; tas var būt jebkāda veida īpašums un ietver tiešu noziedzīgi iegūtu līdzekļu turpmāku atkārtotu ieguldīšanu vai pārveidošanu un jebkādas vērtīgus labumus;
- 2) "īpašums" ir jebkāds īpašums neatkarīgi no tā, vai tā ir ķermeniska vai bezķermeniska, kustama vai nekustama manta, un juridiski dokumenti vai instrumenti, kas apliecina īpašumtiesības uz šo mantu vai cita veida tiesības uz to;
- 3) "nozieguma rīki" ir jebkāds īpašums, kurš jebkādā veidā, pilnīgi vai daļēji, tika izmantots vai kuru bija paredzēts izmantot, lai izdarītu noziedzīgu nodarījumu vai noziedzīgus nodarījumus;
- 4) "konfiskācija" ir īpašuma galīga atņemšana, ko tiesa norīkojusi saistībā ar noziedzīgu nodarījumu;
- 5) "iesaldēšana" ir pagaidu aizliegums nodot, iznīcināt, pārveidot, atsavināt vai pārvietot īpašumu vai īpašuma pagaidu uzraudzība vai kontrole;
- 6) "noziedzīgs nodarījums" ir nodarījums, uz ko attiecas jebkurš no 3. pantā uzskaitītajiem instrumentiem.

3. pants

Darbības joma

Šo direktīvu piemēro noziedzīgiem nodarījumiem, uz kuriem attiecas:

- a) Konvencija, kas izstrādāta, pamatojoties uz Līguma par Eiropas Savienību K3. panta 2. punkta c) apakšpunktu par cīņu pret korupciju, kurā iekļautas Eiropas Kopienas amatpersonas vai Eiropas Savienības dalībvalstu amatpersonas ⁽¹⁾ ("Konvencija par cīņu pret korupciju, kurā iekļautas amatpersonas");
- b) Padomes Pamatlēmums 2000/383/TI (2000. gada 29. maijs) par pastiprinātu aizsardzību, izmantojot kriminālsodus un citas sankcijas, pret naudas viltošanu saistībā ar euro ieviešanu ⁽²⁾;
- c) Padomes Pamatlēmums 2001/413/TI (2001. gada 28. maijs) par krāpšanas un viltošanas apkarošanu attiecībā uz bezskaidras naudas maksāšanas līdzekļiem ⁽³⁾;

⁽¹⁾ OV C 195, 25.6.1997., 1. lpp.

⁽²⁾ OV L 140, 14.6.2000., 1. lpp.

⁽³⁾ OV L 149, 2.6.2001., 1. lpp.

- d) Padomes Pamatlēmums 2001/500/TI (2001. gada 26. jūnijs) par noziedzīgi iegūtu līdzekļu legalizēšanu un nozieguma rīku un noziedzīgi iegūto līdzekļu identifikāciju, meklēšanu, iesaldēšanu, arestēšanu un konfiskāciju ⁽¹⁾;
- e) Padomes Pamatlēmums 2002/475/TI (2002. gada 13. jūnijs) par terorisma apkarošanu ⁽²⁾;
- f) Padomes Pamatlēmums 2003/568/TI (2003. gada 22. jūlijs) par korupcijas apkarošanu privātajā sektorā ⁽³⁾;
- g) Padomes Pamatlēmums 2004/757/TI (2004. gada 25. oktobris), ar ko paredz minimuma noteikumus par noziedzīgu darbību pazīmēm un sodiem narkotisko vielu nelikumīgas tirdzniecības jomā ⁽⁴⁾;
- h) Padomes Pamatlēmums 2008/841/TI (2008. gada 24. oktobris) par cīņu pret organizēto noziedzību ⁽⁵⁾;
- i) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2011/36/ES (2011. gada 5. aprīlis) par cilvēku tirdzniecības novēršanu un apkarošanu un cietušo aizsardzību, ar kuru aizstāj Padomes Pamatlēmumu 2002/629/TI ⁽⁶⁾;
- j) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2011/93/ES (2011. gada 13. decembris) par seksuālas vardarbības pret bērniem, bērnu seksuālas izmantošanas un bērnu pornogrāfijas apkarošanu, ar kuru aizstāj Padomes Pamatlēmumu 2004/68/TI ⁽⁷⁾;
- k) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2013/40/ES (2013. gada 12. augusts) par uzbrukumiem informācijas sistēmām, un ar kuru aizstāj Padomes Pamatlēmumu 2005/222/TI ⁽⁸⁾,

kā arī citi juridiskie instrumenti, ja minētajos instrumentos ir īpaši paredzēts, ka šo direktīvu piemēro noziedzīgiem nodarījumiem, kas tajos saskaņoti.

4. pants

Konfiskācija

1. Dalībvalstis veic nepieciešamos pasākumus, kuri ļauj pilnībā vai daļēji konfiscēt nozieguma rīkus un noziedzīgi iegūtus līdzekļus vai īpašumu, kura vērtība atbilst šādu nozieguma rīku vai noziedzīgi iegūtu līdzekļu vērtībai, ņemot vērā galīgu notiesājošu spriedumu par noziedzīgu nodarījumu, kas var tikt pieņemts arī *in absentia* tiesas procesā.

2. Ja konfiskācija, pamatojoties uz 1. pantu, nav iespējama, vismaz tad, ja tas nav iespējams aizdomās turētās vai apsūdzētās personas slimības vai bēgulošanas dēļ, dalībvalstis veic nepieciešamos pasākumus, kuri ļauj konfiscēt nozieguma rīkus un noziedzīgi iegūtus līdzekļus gadījumos, kad ir ierosināta krimināllieta par noziedzīgu nodarījumu, kas var būt par pamatu ekonomiska labuma tiešai vai netiešai ieguvei, un šādā kriminālprocesā varētu pieņemt notiesājošu spriedumu, ja aizdomās turētā vai apsūdzētā persona būtu varējusi stāties tiesas priekšā.

5. pants

Paplašinātā konfiskācija

1. Dalībvalstis pieņem nepieciešamos pasākumus, kuri ļauj pilnībā vai daļēji konfiscēt īpašumu, kas pieder personai, kura notiesāta par tādu noziedzīgu nodarījumu, kas var būt par pamatu ekonomiska labuma tiešai vai netiešai ieguvei, ja tiesa, pamatojoties uz lietas apstākļiem, tostarp konkrētiem faktiem un pieejamiem pierādījumiem, piemēram, ka attiecīgā īpašuma vērtība nav samērīga ar notiesātās personas likumīgiem ienākumiem, ir pārliecināta, ka attiecīgais īpašums ir iegūts noziedzīgā veidā.

⁽¹⁾ OV L 182, 5.7.2001., 1. lpp.

⁽²⁾ OV L 164, 22.6.2002., 3. lpp.

⁽³⁾ OV L 192, 31.7.2003., 54. lpp.

⁽⁴⁾ OV L 335, 11.11.2004., 8. lpp.

⁽⁵⁾ OV L 300, 11.11.2008., 42. lpp.

⁽⁶⁾ OV L 101, 15.4.2011., 1. lpp.

⁽⁷⁾ OV L 335, 17.12.2011., 1. lpp.

⁽⁸⁾ OV L 218, 14.8.2013., 8. lpp.

2. Šā panta 1. punkta nozīmē jēdziens “noziedzīgs nodarījums” ietver vismaz šādus elementus:

- a) aktīva un pasīva korupcija privātajā sektorā, kā paredzēts Pamatlēmuma 2003/568/TI 2. pantā, kā arī aktīva un pasīva korupcija, kurā iesaistītas Savienības iestāžu vai dalībvalstu amatpersonas, kā paredzēts attiecīgi 2. un 3. pantā Konvencijā par cīņu pret korupciju, kurā iesaistītas amatpersonas;
- b) nodarījumi saistībā ar līdzdalību noziedzīgā organizācijā, kā paredzēts Pamatlēmuma 2008/841/TI 2. pantā, vismaz gadījumos, kad nodarījuma rezultātā ir gūts ekonomisks labums;
- c) bērna iesaistīšana vai vervēšana dalībai pornogrāfiskā priekšnesumā vai labuma gūšana no tā, vai bērna citāda izmantošana šādā nolūkā, ja bērns ir sasniedzis dzimumpilngadības vecumu, kā paredzēts Direktīvas 2011/93/ES 4. panta 2. punktā; bērnu pornogrāfijas realizācija, izplatīšana vai pārsūtīšana, kā paredzēts minētās direktīvas 5. panta 4. punktā; bērnu pornogrāfijas piedāvāšana, piegāde vai tās pieejamības nodrošināšana, kā paredzēts minētās direktīvas 5. panta 5. punktā; bērnu pornogrāfijas izgatavošana, kā paredzēts minētās direktīvas 5. panta 6. punktā;
- d) nelikumīga ieviešana sistēmā un nelikumīga ieviešana datos, kā paredzēts attiecīgi Direktīvas 2013/40/ES 4. un 5. pantā, ja ir ietekmēts ievērojams skaits informācijas sistēmu, izmantojot rīku, kas paredzēts minētās direktīvas 7. pantā un kas izstrādāts vai pielāgots galvenokārt minētajam mērķim; vismaz gadījumos, kas nav mazsvarīgi, noziedzīgu nodarījumu izdarīšanas rīku izstrāde, pārdošana, iepirkšana izmantošanai, imports, izplatīšana vai citāda veida pieejamības nodrošināšana, ja tā veikta ar nodomu, kā paredzēts minētās direktīvas 7. pantā;
- e) noziedzīgs nodarījums, kas ir sodāms saskaņā ar attiecīgo 3. pantā minēto instrumentu vai gadījumā, ja attiecīgajā instrumentā nav noteikta soda robeža, saskaņā ar atbilstīgo valsts tiesību aktu, sodot ar brīvības atņemšanu, kuras maksimālais ilgums ir vismaz četri gadi.

6. pants

Konfiskācija, ko piemēro trešai personai

1. Dalībvalstis veic nepieciešamos pasākumus, kas ļauj konfiscēt tādus noziedzīgi iegūtus līdzekļus vai citu īpašumu, kura vērtība atbilst noziedzīgi iegūto līdzekļu vērtībai, kurus aizdomās turētā vai apsūdzētā persona ir tieši vai netieši nodevusi trešām personām vai kurus trešās personas ir ieguvušas no aizdomās turētās vai apsūdzētās personas, vismaz tad, ja minētās trešās personas zināja vai tām vajadzēja zināt, ka nodošanas vai iegādes mērķis bija izvairīties no konfiskācijas, pamatojoties uz konkrētiem faktiem un apstākļiem, tostarp to, ka nodošana vai iegūšana ir notikusi bez maksas vai apmaiņā pret summu, kas ir būtiski zemāka par tirgus vērtību.

2. Šā panta 1. punkts neskar *bona fide* trešo personu tiesības.

7. pants

Iesaldēšana

1. Dalībvalstis veic nepieciešamos pasākumus, lai varētu iesaldēt īpašumu ar nolūku to, iespējams, vēlāk konfiscēt. Minētie pasākumi, par kuriem rīkojumu dod kompetentā iestāde, ietver steidzamu rīcību, kas vajadzības gadījumā jāveic, lai saglabātu īpašumu.

2. Īpašumam, kas pieder trešai personai, kā minēts 6. pantā, var piemērot iesaldēšanas pasākumus nolūkā, iespējams, vēlāk veikt īpašuma konfiskāciju.

8. pants

Aizsargpasākumi

1. Dalībvalstis veic nepieciešamos pasākumus ar mērķi nodrošināt personām, kuras skar šajā direktīvā noteiktie pasākumi, tiesības uz efektīviem aizsardzības līdzekļiem un taisnīgu tiesu, lai saglabātu šo personu tiesības.
2. Dalībvalstis veic nepieciešamos pasākumus ar mērķi nodrošināt, ka iesaldēšanas rīkojumu iespējami drīz pēc tā pieņemšanas paziņo attiecīgajai personai. Šādā paziņojumā vismaz īsumā norāda attiecīgā rīkojuma iemeslu vai iemeslus. Ja tas ir nepieciešams, lai izvairītos traucēt kriminālizmeklēšanai, kompetentās iestādes var atlikt iesaldēšanas rīkojuma paziņošanu iesaistītajai personai.
3. Iesaldēšanas rīkojums paliek spēkā tikai tik ilgi, cik tas ir nepieciešams nolūkā saglabāt īpašumu, lai to, iespējams, vēlāk konfiscētu.
4. Dalībvalstis nodrošina attiecīgajai personai, kuras īpašums tiek skarts, efektīvu iespēju pārsūdzēt tiesā iesaldēšanas rīkojumu saskaņā ar valsts tiesību aktos paredzētajām procedūrām. Ar šādām procedūrām var paredzēt, ka, ja sākotnējo iesaldēšanas rīkojumu pieņem kompetentā iestāde, kas nav tiesu iestāde, šādu rīkojumu, pirms to var pārsūdzēt tiesā, vispirms iesniedz apstiprināšanai vai pārskatīšanai tiesu iestādē.
5. Iesaldētu īpašumu, kas pēc tam netiek konfiscēts, nekavējoties atdod atpakaļ. Nosacījumus vai procesuālos noteikumus par šāda īpašuma atdošanu nosaka valsts tiesību aktos.
6. Dalībvalstis veic nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu, ka ikviens konfiskācijas rīkojums tiek pamatots un ka rīkojums tiek paziņots iesaistītajai personai. Dalībvalstis nodrošina personai, pret kuru tiek vērsta konfiskācija, efektīvu iespēju pārsūdzēt tiesā konfiskācijas rīkojumu.
7. Neskarot Direktīvu 2012/13/ES un Direktīvu 2013/48/ES, personām, kuru īpašumu skar konfiskācijas rīkojums, ir tiesības uz piekļuvi advokātam visas konfiskācijas procedūras laikā saistībā ar noziedzīgi iegūtu līdzekļu un nozieguma rīku noteikšanu, tādējādi nodrošinot, ka tiek saglabātas attiecīgo personu tiesības. Attiecīgās personas informē par minētajām tiesībām.
8. Direktīvas 5. pantā minēto procedūru gadījumā attiecīgajai personai ir efektīva iespēja pārsūdzēt lietas apstākļus, tostarp konkrētus faktus un pieejamos pierādījumus, uz kuru pamata attiecīgo īpašumu uzskata par īpašumu, kas iegūts no noziedzīgas darbības.
9. Trešās personas ir tiesīgas pretendēt uz īpašuma tiesībām vai citām ar īpašumu saistītām tiesībām, tostarp 6. pantā minētajos gadījumos.
10. Ja noziedzīga nodarījuma rezultātā cietušajiem ir prasījumi pret personu, uz kuru attiecas šajā direktīvā paredzētais konfiskācijas pasākums, dalībvalstis veic nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu to, ka konfiskācijas pasākums neliedz minētajiem cietušajiem savos prasījumos pieprasīt kompensāciju.

*9. pants***Efektīva konfiskācija un izpilde**

Dalībvalstis veic nepieciešamos pasākumus, lai varētu atklāt un meklēt iesaldējamo un konfiscējamo īpašumu arī pēc galīgā notiesājošā sprieduma par noziedzīgo nodarījumu vai pēc tiesvedības, piemērojot 4. panta 2. punktu, un lai nodrošinātu konfiskācijas rīkojuma efektīvu izpildi, ja tāds rīkojums ir jau izdots.

*10. pants***Iesaldēta un konfiscēta īpašuma pārvaldība**

1. Dalībvalstis veic nepieciešamos pasākumus, piemēram, izveidojot centralizētus birojus, specializētu biroju kopumu vai līdzvērtīgus mehānismus, ar kuriem nodrošina, ka iesaldētais īpašums tiek pienācīgi pārvaldīts, lai to, iespējams, vēlāk konfiscētu.
2. Dalībvalstis nodrošina, lai 1. punktā minētie pasākumi ietvertu iespēju pārdot vai nodot īpašumu, ja nepieciešams.
3. Dalībvalstis izskata iespēju īstenot pasākumus, kas ļautu konfiscēto īpašumu izmantot publiskām interesēm vai sociāliem mērķiem.

*11. pants***Statistikas dati**

1. Dalībvalstis regulāri vāc un glabā attiecīgo iestāžu visaptverošus statistikas datus. Apkopotos statistikas datus katru gadu nosūta Komisijai un tajos ietver:
 - a) izpildīto iesaldēšanas rīkojumu skaitu;
 - b) izpildīto konfiskācijas rīkojumu skaitu;
 - c) iesaldētā īpašuma aplēsto vērtību vismaz tam iesaldētajam īpašumam, par kuru iesaldēšanas brīdī zināms, ka tam vēlāk iespējama konfiskācija;
 - d) atgūtā īpašuma aplēsto vērtību konfiskācijas brīdī.
2. Dalībvalstis arī katru gadu Komisijai nosūta šādus statistikas datus, ja tie ir pieejami centralizētā līmenī attiecīgajā dalībvalstī:
 - a) citā dalībvalstī izpildāmu iesaldēšanas rīkojumu pieprasījumu skaitu;
 - b) citā dalībvalstī izpildāmu konfiskācijas rīkojumu pieprasījumu skaitu;
 - c) tā īpašuma vērtību vai aplēsto vērtību, kas atgūts pēc rīkojumu izpildes citā dalībvalstī.
3. Dalībvalstis cenšas 2. punktā minētos datus apkopot centralizētā līmenī.

*12. pants***Transponēšana**

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības līdz 2015. gada 4. oktobrim. Dalībvalstis par to tūlīt informē Komisiju.
2. Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka paņēmienus, kā izdarāma šāda atsauce.
3. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus to tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

*13. pants***Ziņošana**

Komisija līdz 2018. gada 4. oktobrim Eiropas Parlamentam un Padomei iesniedz ziņojumu, kurā novērtē spēkā esošos valstu tiesību aktus par konfiskāciju un īpašuma atgūšanu un kuram vajadzības gadījumā pievieno atbilstīgus priekšlikumus.

Komisija minētajā ziņojumā izvērtē arī to, vai ir nepieciešams pārskatīt 5. panta 2. punktā minēto nodarījumu sarakstu.

*14. pants***Vienotās rīcības 98/699/TI un dažu Pamatlēmumu 2001/500/TI un 2005/212/TI noteikumu aizstāšana**

1. Neskarot dalībvalstu saistības attiecībā uz minēto pamatlēmumu transponēšanai valstu tiesību aktos noteikto termiņu, ar šo direktīvu attiecībā uz dalībvalstīm, kurām tā ir saistoša, aizstāj Vienoto rīcību 98/699/TI, Pamatlēmuma 2001/500/TI 1. panta a) punktu un 3. un 4. pantu un Pamatlēmuma 2005/212/TI 1. panta pirmos četrus ievilkumus un 3. pantu.
2. Attiecībā uz dalībvalstīm, kurām šī direktīva ir saistoša, 1. punktā minētās atsauces uz Vienoto rīcību 98/699/TI un noteikumiem pamatlēmumos 2001/500/TI un 2005/212/TI uzskata par atsaucēm uz šo direktīvu.

*15. pants***Stāšanās spēkā**

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

*16. pants***Adresāti**

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm saskaņā ar Līgumiem.

Briselē, 2014. gada 3. aprīlī

Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs
M. SCHULZ

Padomes vārdā –
priekšsēdētājs
D. KOURKOULAS

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2014/45/ES**(2014. gada 3. aprīlis)****par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju periodiskajām tehniskajām apskatēm un par Direktīvas 2009/40/EK atcelšanu****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

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

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁽¹⁾,

pēc apspriešanās ar Reģionu komiteju,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru ⁽²⁾,

tā kā:

- (1) Komisija 2011. gada 28. marta Baltajā grāmatā ar nosaukumu "Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu" izklāsta tā saukto "nulles vīzijas" mērķi, saskaņā ar kuru Savienībai līdz 2050. gadam ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaits jāsamazina līdz 0. Lai sasniegtu šo mērķi, tiek sagaidīts, lai autotransporta drošības rādītāju uzlabošanā lielā mērā ieguldījumu sniegtu transportlīdzekļu tehnoloģijas.
- (2) Komisija paziņojumā ar nosaukumu "Virzoties uz Eiropas ceļu satiksmes drošības telpu: satiksmes drošības politikas ievirzes 2011.–2020. gadam" ierosināja ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu Savienībā līdz 2020. gadam samazināt vēl uz pusi, sākot no 2010. gada. Lai sasniegtu šo mērķi, Komisija formulēja septiņus stratēģiskos mērķus, identificēja pasākumus transportlīdzekļu drošības uzlabošanai, stratēģiju cietušo skaita samazināšanai, kā arī pasākumus neaizsargātāko ceļu satiksmes dalībnieku, jo īpaši motociklu vadītāju, drošības uzlabošanai.
- (3) Tehniskās apskates iekļaujas plašākā regulējumā, ar kuru nodrošina, ka transportlīdzekļi to lietošanas laikā tiek uzturēti drošā un vides standartu ievērošanas ziņā pieņemamā stāvoklī. Minētais regulējums aptver visu transportlīdzekļu periodiskās tehniskās apskates un to transportlīdzekļu tehniskās pārbaudes uz ceļiem, kuri iesaistīti komerciālos autotransporta pārvadājumos, kā arī noteikumus par transportlīdzekļu reģistrācijas procedūrām, lai ļautu apturēt atļauju izmantot transportlīdzekli ceļu satiksmē, ja transportlīdzeklis rada tūlītēju risku ceļu satiksmes drošībai. Periodiskajai apskatei vajadzētu būt galvenajam instrumentam, ar ko nodrošināt tehniskā stāvokļa atbilstību. Komerciālo transportlīdzekļu tehniskās pārbaudes uz ceļa būtu jāveic vienīgi papildus periodiskajām apskatēm.
- (4) Dalībvalstīm būtu jāļauj noteikt augstākus tehniskās apskates standartus par šajā direktīvā noteiktajiem.
- (5) Tehniskās apskates pasākumi var ietvert transportlīdzekļu īpašnieku izpratnes veicināšanas kampaņas, kurās galvenā uzmanība ir pievērsta labas prakses un ieradumu veidošanai saistībā ar transportlīdzekļu pamatpārbaūzu veikšanu.
- (6) Ja transportlīdzekļu tehniskās sistēmas darbojas nepareizi, tas ietekmē satiksmes drošību un var izraisīt ceļu satiksmes negadījumus ar ciešajiem vai bojāgājušajiem. Šo ietekmi varētu mazināt, ja tehniskās apskates sistēmā tiktu ieviesti pienācīgi uzlabojumi. Transportlīdzekļa tehniskās atbilstības trūkumu savlaicīga atklāšana veicinātu šo trūkumu novēršanu, tādējādi novēršot arī satiksmes negadījumus.

⁽¹⁾ OV C 44, 15.2.2013., 128. lpp.⁽²⁾ Eiropas Parlamenta 2014. gada 11. marta nostāja (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēta) un Padomes 2014. gada 24. marta lēmums.

- (7) Transportlīdzekļiem, kuru emisiju kontroles sistēmas darbojas nepareizi, ir lielāka ietekme uz vidi nekā pienācīgi uzturētiem transportlīdzekļiem. Tādējādi periodiskās tehniskās apskates veicinātu vides uzlabošanu, samazinot transportlīdzekļu emisiju vidējos rādītājus.
- (8) Dalībvalstīm būtu jāapsver pienācīgi pasākumi, kuru mērķis ir novērst ļaunprātīgas manipulācijas ar transportlīdzekļa daļām un komponentiem vai to izmaiņšanu, kas varētu negatīvi ietekmēt nepieciešamos transportlīdzekļa drošības un vides raksturlielumus, un kurus veic jo īpaši periodiskās tehniskās apskates laikā, tostarp iedarbīgas, proporcionālas, preventīvas un nediskriminējošas sankcijas.
- (9) Pēdējās divās desmitgadēs prasības transportlīdzekļu emisijām attiecībā uz tipa apstiprinājumu ir kļuvušas aizvien stingrākas. Tomēr, padarot stingrākus transportlīdzekļu emisiju standartus, gaisa kvalitāte nav uzlabojusies tādā mērā, kā bija plānots, jo īpaši attiecībā uz slāpekļa oksīdu (NOx) un smalko daļiņu apjomu. Izstrādājot turpmākos risinājumus, būtu rūpīgi jāizvērtē iespējas uzlabot testa ciklus, lai panāktu atbilstību apstākļiem uz ceļa, tostarp jāizstrādā testa metodes NOx līmeņa un NOx emisiju robežvērtību mērīšanai.
- (10) Transportlīdzekļiem, kuri atbilst *Euro 6* un *Euro VI* emisiju klasēm, aizvien efektīvākas emisiju apjoma novērtēšanai kļūst bortdiagnosticēšanas (OBD) sistēmas, kuras tehniskajās apskatēs var izmantot kā ekvivalentu emisiju standarteida pārbaudēm. Lai nodrošinātu OBD sistēmu izmantošanu to transportlīdzekļu tehniskajās apskatēs, kuru emisiju klase nav augstāka par *Euro 5* un *Euro V*, dalībvalstīm šī pārbaudes metode šādiem transportlīdzekļiem būtu jāatļauj saskaņā ražotāja ieteikumiem un citām prasībām, ja ekvivalence, attiecīgā gadījumā ņemot vērā visus attiecīgos tipa apstiprinājuma tiesību aktus, ir tikusi neatkarīgi pārbaudīta.
- (11) Savienībā ir pieņemta virkne tehnisku standartu un prasību attiecībā uz transportlīdzekļu drošību. Ar šādu periodiskās tehniskās apskates režīmu ir svarīgi garantēt, ka transportlīdzekļi turpina atbilst drošības standartiem. Minēto režīmu vajadzētu piemērot noteiktām transportlīdzekļu kategorijām atbilstīgi tam, kā definēts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvās 2002/24/EK ⁽¹⁾, 2003/37/EK ⁽²⁾ un 2007/46/EK ⁽³⁾.
- (12) Vietējā transporta izmantošanā un komerciāliem kravu autopārvadājumiem kravas automobiļu vietā arvien biežāk izmanto riteņtraktoros, kuru maksimālais projektētais ātrums pārsniedz 40 km/h. Ņemot vērā, ka potenciālais risks, kas saistās ar šīs kategorijas transportlīdzekļiem, kurus izmanto galvenokārt uz koplietošanas ceļiem, ir identisks kravas automobiļu radītajam riskam, tiem būtu jāveic tehniskās apskates.
- (13) Tiek uzskatīts, ka vēsturiskie spēkrati saglabā tā laikmeta mantojumu, kurā tie tika būvēti, bet uz koplietošanas ceļiem tos izmanto reti. Tāpēc noteikumiem par šādu transportlīdzekļu periodiskajām tehniskajām apskatēm un to termiņu būtu jāpaliek dalībvalstu ziņā. Dalībvalstu kompetencē vajadzētu būt arī regulējumam citu tipu specializētu transportlīdzekļu tehniskajām apskatēm.
- (14) Transportlīdzekļus, kurus izmanto vienīgi dalībvalstu nomaļās teritorijās, jo īpaši uz mazām salām, kuru iedzīvotāju skaits ir mazāks par 5 000, vai mazapdzīvotos apgabalos, kuros iedzīvotāju blīvums ir mazāks par pieciem cilvēkiem uz kvadrātkilometru, izmanto apstākļos, saistībā ar kuriem var būt vajadzīgs īpašs tehniskās apskates režīms. Tāpēc būtu jānosaka pilnvaras dalībvalstīm izslēgt minētos transportlīdzekļus no šīs direktīvas piemērošanas jomas.
- (15) Tehniskās apskates ir suverēna darbība, kas būtu jāveic dalībvalstīm vai dalībvalstu uzraudzībā esošām valsts vai privātām struktūrām, kurām šādu pārbaudi veikšana uzticēta. Dalībvalstīm būtu jāsaģlabā atbildība par tehniskajām apskatēm visos gadījumos, pat ja nacionālā sistēma atļauj tehniskās apskates veikšanas nolūkā pilnvarot privātas struktūras, tostarp tādas, kas iesaistītas arī transportlīdzekļu remontdarbu veikšanā.

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2002/24/EK (2002. gada 18. marts), kas attiecas uz divriteņu vai trīsriteņu mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 92/61/EEK (OV L 124, 9.5.2002., 1. lpp.).

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2003/37/EK (2003. gada 26. maijs), kas attiecas uz tipa apstiprinājumu lauksaimniecības vai mežsaimniecības traktoriem, to piekabēm un maināmām velkamām mašīnām kopā ar to sistēmām, detaļām un atsevišķām tehniskām vienībām un ar ko atceļ Direktīvu 74/150/EEK (OV L 171, 9.7.2003., 1. lpp.).

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2007/46/EK (2007. gada 5. septembris), ar ko izveido sistēmu mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanai (OV L 263, 9.10.2007., 1. lpp.).

- (16) Dalībvalstīm būtu jānosaka iespēja izraudzīties tehniskās apskates stacijas, kuras nav to teritorijā, veikt tehniskās apskates to teritorijā reģistrētiem transportlīdzekļiem, ja minētās tehniskās apskates stacijas no dalībvalstīm, kurās tās atrodas, jau ir saņēmušas pilnvarojumu veikt transportlīdzekļu tehniskās apskates.
- (17) Lai pārbaudītu transportlīdzekļus, un jo īpaši to elektronisko drošības aprīkojumu, ir ļoti svarīgi, lai būtu pieejamas katra atsevišķa transportlīdzekļa tehniskās specifikācijas. Tālab transportlīdzekļu ražotājiem būtu jāsniedz dati, kas nepieciešami, lai pārbaudītu, kā darbojas ar drošību un vides prasību ievērošanu saistītie komponenti. Līdzīgā veidā šajā nolūkā būtu jāpiemēro noteikumi attiecībā uz piekļuvi informācijai par remontu un tehnisko apkopi, lai tehniskās apskates stacijām, būtu pieejama visa nepieciešamā informācija apskates veikšanai. Datus būtu jāiekļauj detalizēta informācija, ar kuras palīdzību var uzraudzīt transportlīdzekļa drošības sistēmu darbību tā, lai tās būtu iespējams pārbaudīt periodiskas tehniskās apskates apstākļos. Šie noteikumi ir īpaši svarīgi elektroniski kontrolēto sistēmu jomā, un tiem būtu jāattiecas uz visām ražotāja uzstādītajām pozīcijām.
- (18) Transportlīdzekļiem, ko izmanto uz koplietošanas ceļiem, ir jābūt braukšanas kārtībā, kad tos izmanto. Reģistrācijas apliecības turētājam un attiecīgā gadījumā transportlīdzekļa lietotājam vajadzētu būt atbildīgam par transportlīdzekļa uzturēšanu braukšanas kārtībā.
- (19) Ceļu satiksmes drošības un tās ietekmes uz sabiedrību kontekstā ir svarīgi, lai transportlīdzekļi, kurus izmanto uz ceļiem, būtu pienācīgā tehniskā stāvoklī. Šā iemesla dēļ nevajadzētu liegt dalībvalstīm brīvprātīgi atļaut papildu tehniskās apskates.
- (20) Lai transportlīdzekļu reģistrācijas apliecības turētājiem un lietotājiem atvēlētu zināmu elastību, dalībvalstīm ir jābūt iespējai definēt vairāku nedēļu periodu, kura laikā periodiskā tehniskā apskate ir jāveic.
- (21) Apskatēm transportlīdzekļa aprites ciklā vajadzētu būt samērā vienkāršām, ātrām un lētām, taču vienlaikus efektīvām šīs direktīvas mērķu sasniegšanā.
- (22) Tehniskajām apskatēm būtu jāattiecas uz visām pozīcijām, kas saistītas ar pārbaudāmā transportlīdzekļa projektu, konstrukciju un aprīkojumu. Par kritisku drošības elementu būtu jāuzskata daļu un komponentu savienojamība, piemēram, riteņu un riteņu rumbu savienojamība, un tā jāpārbauda tehniskajā apskatē. Ņemot vērā transportlīdzekļu tehnoloģiju attīstības pašreizējo pakāpi, modernās elektronikas sistēmas būtu jāiekļauj pārbaudāmo pozīciju sarakstā. Lai panāktu tehniskās apskates saskaņotību, katrai no pārbaudāmajām pozīcijām būtu jāparedz attiecīgas pārbaudes metodes. Šie elementi būtu jāatjaunina, lai ņemtu vērā jaunākos pētījumus un tehnikas attīstību transportlīdzekļu drošības jomā.
- (23) Lai atvieglotu saskaņošanu un nodrošinātu standartu konsekventi, attiecībā uz visām pārbaudāmajām pozīcijām būtu jānodrošina neizsmeļošs saraksts, kurā uzskaitīti galvenie neatbilstības cēloņi. Lai pārbaudāmā transportlīdzekļa stāvoklis tiktu novērtēts konsekventi, konstatētie trūkumi būtu jānovērtē attiecībā pret vienotu standartu.
- (24) Lai uzlabotu brīvas pārvietošanās principa piemērošanu Savienībā, dalībvalstīm pārreģistrācijas nolūkā būtu jāatzīst citās dalībvalstīs izdoti tehniskās apskates sertifikāti. Tas neietekmē dalībvalsts tiesības pārreģistrācijas brīdī pārbaudīt tehniskās apskates sertifikātu un transportlīdzekļa identifikāciju un saskaņā ar šajā direktīvā izklāstītajiem nosacījumiem pieprasīt veikt jaunu tehnisko apskati.
- (25) Krāpšanās ar nobraukuma rādījumiem būtu jāuzskata par pārkāpumu, par ko piemērojams sods, jo odometra rādījumu izmaiņš dēļ var tikt nepareizi novērtēts transportlīdzekļa tehniskais stāvoklis. Jebkādas odometra izmaiņas vai manipulācijas ar to būtu vienkāršāk konstatēt, ja kilometrāža tiktu reģistrēta tehniskās apskates sertifikātā un šī informācija būtu pieejama tehniskās apskates inspektoriem. Komisijai būtu jāpārbauda dalībvalstu kompetento iestāžu veiktā informācijas apmaiņa par odometru rādījumiem.

- (26) Tehniskās apskates sertifikāts būtu jāizdod pēc katras apskates. Tajā cita starpā būtu jāiekļauj informācija par transportlīdzekļa identifikāciju un par apskates rezultātiem. Tehniskās apskates rezultāti būtu jā dara pieejami elektroniski. Lai pēc tehniskās apskates nodrošinātu pienācīgus izpildes nodrošināšanas pasākumus, dalībvalstīm minētā informācija būtu jāapkopo un jā saglabā datubāzē, jo īpaši, lai veiktu periodiskās tehniskās apskates rezultātu analīzi.
- (27) Personai, kas ir tā attiecīgā transportlīdzekļa reģistrācijas apliecības turētājs un attiecīgā gadījumā lietotājs, kam tiek veikta tehniskā apskate, kuras laikā ir konstatēti trūkumi (jo īpaši tādi, kas rada risku ceļu satiksmes drošībai), konstatētie trūkumi bez kavēšanās būtu jā novērš. Bīstamu trūkumu gadījumā var būt nepieciešams ierobežot transportlīdzekļa izmantošanu, kamēr konstatētie trūkumi nav pilnībā novērsti.
- (28) Ja pārbaudītais transportlīdzeklis ir tādas kategorijas transportlīdzeklis, kam nepiemēro reģistrācijas pienākumu dalībvalstī, kurā to izmanto, attiecīgajai dalībvalstij vajadzētu ļaut pieprasīt, lai apliecinājumu par apskates izturēšanu novieto transportlīdzeklī redzamā vietā.
- (29) Lai nodrošinātu augstu kvalitāti visā Savienībā veiktajām apskatēm, būtu jā pārbauda apskašu laikā izmantojamais aprīkojums un tas, kā šis aprīkojums jā uztur un kā tas jā kalibrē, ņemot vērā dalībvalstu vai ražotāju sniegtās norādes.
- (30) Var izmantot alternatīvu aprīkojumu, kas atbilst tehnoloģiskiem jauninājumiem un inovācijām, ja vien tiek nodrošināta vienlīdz augsta apskates kvalitāte.
- (31) Dalībvalstīm, pilnvarojot tehniskās apskates stacijas savā teritorijā, būtu jā ņem vērā, ka Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2006/123/EK ⁽¹⁾ no tās darbības jomas ir izslēgti vispārējas nozīmes pakalpojumi transporta jomā.
- (32) Tehniskās apskates stacijām būtu jā nodrošina transportlīdzekļu apskates objektivitāte un augsta kvalitāte. Tādēļ, lai izpildītu kvalitātes vadības minimālās prasības, tehniskās apskates stacijām būtu jā ievēro pilnvarojumu izsniegušās dalībvalsts noteiktās prasības.
- (33) Lai tehniskās apskates standarti būtu augsti, ir nepieciešams, lai personālam, kas šīs apskates veic, būtu augsts iemaņu un prasmju līmenis. Būtu jā ievieš mācību sistēma, kurā tiktu ietverta sākotnējā apmācība un periodiskas kvalifikācijas celšanas mācības vai attiecīgi pārbaudījumi. Būtu jā nosaka pārejas periods, lai personāls, kas iesaistīts tehniskās apskates veikšanā, varētu raiti pāriet uz periodisko mācību vai pārbaudījumu shēmu. Lai nodrošinātu augstus mācību, kompetences un apskašu standartus, dalībvalstīm būtu jā ļauj noteikt papildu prasības attiecībā uz personāla kompetenci un atbilstošu apmācību.
- (34) Inspektoriem, kas veic tehnisko apskati, būtu jā darbojas neatkarīgi, un viņu viedokli nevajadzētu ietekmēt interešu konfliktiem, tostarp ekonomiskai vai personiskai ieinteresētībai. Tādējādi inspektoru atalgojumam nevajadzētu būt tieši saistītam ar tehniskās apskates rezultātiem. Dalībvalsts var paredzēt prasības attiecībā uz darbību nošķiršanu vai pilnvarot privātu struktūru veikt gan tehniskās apskates, gan transportlīdzekļu remontdarbus, pat vienam un tam pašam transportlīdzeklim, gadījumos, ja uzraugošā iestāde ir pienācīgi pārliecinājusies, ka tiek nodrošināta augsta līmeņa objektivitāte.
- (35) Tehniskās apskates rezultātus nedrīkstētu grozīt ekonomisku apsvērumu labad. Tikai tādā gadījumā, ja izrādās, ka inspektora veiktā tehniskā apskate ir acīmredzami aplama, uzraugošajai iestādei vajadzētu būt tiesīgai grozīt minētās apskates rezultātus.
- (36) Lai ilgtermiņā uzturētu augstu tehniskās apskates kvalitāti, dalībvalstīm būtu jā izveido kvalitātes nodrošināšanas sistēma, kas attiecas uz visiem iespējamiem procesiem saistībā ar atļauju tehniskās apskates veikšanai – atļaujas izsniegšanu, uzraudzību un anulēšanu, apturēšanu vai atcelšanu.

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2006/123/EK (2006. gada 12. decembris) par pakalpojumiem iekšējā tirgū (OV L 376, 27.12.2006., 36. lpp.).

- (37) Tehniskās apskates staciju akreditācija saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 765/2008 ⁽¹⁾ nebūtu jāuzliek par pienākumu dalībvalstīm.
- (38) Vairākās dalībvalstīs tehniskās apskates veikšana ir uzticēta lielam skaitam privātu apstiprinātu tehniskās apskates staciju. Lai šajā ziņā nodrošinātu efektīvu informācijas apmaiņu starp dalībvalstīm, būtu jāizraugās valsts kontaktpunkti.
- (39) Tehniskās apskates iekļaujas plašākā regulatīvā satvarā, ar ko pārvalda transportlīdzekļus visā ekspluatācijas laikā, sākot no to apstiprināšanas, reģistrācijas un apskates fāzes līdz pat to nodošanai metāllūžņos. Gan valstu, gan ražotāju uzturēto elektronisko datubāzu informācijas apmaiņai principā būtu jāsekmē visas transportlīdzekļu pārvaldības ķēdes efektivitāte un jāpalīdz samazināt izmaksas un administratīvais slogs. Komisijai būtu jāizpēta iespējas, izmaksas un ieguvumi saistībā ar elektroniskas transportlīdzekļu informācijas platformas izveidi, izmantojot pašreizējos un jau īstenotos IT risinājumus attiecībā uz starptautisko datu apmaiņu, lai mazinātu izmaksas un izvairītos no dublēšanās. Veicot šo izvērtējumu, Komisijai būtu jāapsver vispiemērotākais veids, kā savienot valstīs pastāvošās sistēmas, lai nodrošinātu informācijas apmaiņu par tehniskās apskates datiem un nolasītajiem odometra rādījumiem starp dalībvalstu kompetentajām iestādēm, kuras atbild par transportlīdzekļu tehniskajām apskatēm, reģistrāciju un apstiprināšanu, tehniskās apskates stacijām, tehniskās apskates aprīkojuma ražotājiem un transportlīdzekļu ražotājiem. Komisijai būtu arī jāizpēta iespējas, izmaksas un ieguvumi no tā, ka tiktu apkopota un uzglabāta pieejamā informācija par svarīgākajiem ar drošību saistītajiem komponentiem transportlīdzekļos, kuri bijuši iesaistīti nopietnos negadījumos, kā arī iespēja nodrošināt, lai inspektoriem, reģistrācijas apliecību turētājiem un negadījumu pētniekiem anonīmā formā būtu pieejama informācija par negadījuma vēsturi un odometra rādījumiem.
- (40) Lai nodrošinātu vienādus šīs direktīvas īstenošanas nosacījumus, īstenošanas pilnvaras būtu jāpiešķir Komisijai. Minētās īstenošanas pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011 ⁽²⁾.
- (41) Īstenošanas akti, kas saistīti ar informāciju, kura transportlīdzekļu ražotājiem jādara pieejama tehniskās apskates vajadzībām, Komisijai nebūtu jāpieņem, ja saskaņā ar šo direktīvu izveidotā komiteja nesniedz atzinumu par Komisijas iesniegto īstenošanas akta projektu.
- (42) Lai atjauninātu transportlīdzekļu kategoriju apzīmējumus, kas norādīti 2. panta 1. punktā un 5. panta 1. un 2. punktā, lai atjauninātu I pielikuma 3. punktu attiecībā uz metodēm gadījumā un pielāgotu I pielikuma 3. punktu attiecībā uz pārbaudāmo pozīciju sarakstu, pārbaudes metodēm un trūkumu novērtējumu, Komisijai būtu jādeleģē pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī. Komisijai, sagatavojot un izstrādājot deleģētos aktus, būtu jānodrošina vienlaicīga, savlaicīga un atbilstīga attiecīgo dokumentu nosūtīšana Eiropas Parlamentam un Padomei.
- (43) Transportlīdzekļu atbilstība tieši ietekmē ceļu satiksmes drošību un tālab ir periodiski jāpārbauda. Komisijai būtu jāziņo par šīs direktīvas noteikumu efektivitāti, tostarp par tās darbības jomu, apskates biežumu, tehniskās apskates sistēmas turpmāku pilnveidi, izmantojot elektronisku informācijas apmaiņu, kā arī tehniskās apskates sertifikātu iespējamu savstarpēju atzīšanu nākotnē.
- (44) Iekārtām un aprīkojumam, ko izmanto, veicot apskates tehniskās apskates stacijās, būtu jāatbilst prasībām, kas noteiktas tehniskās apskates veikšanai. Tā kā ar to saistās nozīmīgi ieguldījumi un pielāgojumi, kuru īstenošanai ir nepieciešams laiks, būtu jāparedz pieci gadi, kuru laikā ir jānodrošina atbilstība šīm izvirzītajām prasībām. Līdzīgs piecu gadu termiņš būtu jāpiešķir uzraudzības struktūrām, kura laikā tām jānodrošina atbilstība visiem kritērijiem un prasībām attiecībā uz atļauju piešķiršanu tehniskās apskates stacijām un to uzraudzību.

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 765/2008 (2008. gada 9. jūlijs), ar ko nosaka akreditācijas un tirgus uzraudzības prasības attiecībā uz produktu tirdzniecību un atceļ Regulu (EEK) Nr. 339/93 (OV L 218, 13.8.2008., 30. lpp.).

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

- (45) Ņemot vērā to, ka šīs direktīvas mērķi, proti, uzlabot ceļu satiksmes drošību, nosakot kopējo prasību un saskaņoto noteikumu minimumu attiecībā uz transportlīdzekļu tehniskajām apskatēm Savienībā, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet ka vēriena un seku dēļ minēto mērķi var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionālītātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minētā mērķa sasniegšanai.
- (46) Šajā direktīvā ir respektētas pamattiesības un ievēroti principi, kas jo īpaši atzīti Eiropas Savienības Pamattiesību hartā, kā minēts Līguma par Eiropas Savienību 6. pantā.
- (47) Šajā direktīvā ir iestrādāti un atjaunināti noteikumi, kas paredzēti Komisijas Ieteikumā 2010/378/ES ⁽¹⁾, nolūkā sekmīgāk regulēt tehniskās apskates rezultātus.
- (48) Ar šo direktīvu tiek atjauninātas tehniskās prasības, kas noteiktas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2009/40/EK ⁽²⁾, un paplašināta minētās direktīvas darbības joma, lai tā aptvertu tehniskās apskates staciju un to darbības uzraudzības struktūru izveidi, kā arī to inspektoru iecelšanu, kuriem uztic tehniskās apskates veikšanu. Tālab minētā direktīva būtu jāatceļ.

IR PIENĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

I NODAĻA

PRIEKŠMETS, DEFINĪCIJAS UN DARBĪBAS JOMA

1. pants

Priekšmets

Ar šo direktīvu nosaka minimālās prasības to transportlīdzekļu periodiskajām tehniskajām apskatēm, kurus izmanto uz koplietošanas ceļiem.

2. pants

Darbības joma

1. Šī direktīva attiecas uz transportlīdzekļiem, kuru projektētais ātrums pārsniedz 25 km/h un kuri atbilst turpmāk uzskaitītajām kategorijām, kā minēts Direktīvā 2002/24/EK, Direktīvā 2003/37/EK un Direktīvā 2007/46/EK:

- M₁ kategorija – mehāniskie transportlīdzekļi, kuri konstruēti un izgatavoti galvenokārt pasažieru un viņu bagāžas pārvadājumiem un kuros bez vadītāja sēdvietas ir ne vairāk kā astoņas pasažieru sēdvietas,
- M₂ un M₃ kategorija – mehāniskie transportlīdzekļi, kuri konstruēti un izgatavoti galvenokārt pasažieru un viņu bagāžas pārvadājumiem un kuros bez vadītāja sēdvietas ir vairāk nekā astoņas pasažieru sēdvietas,
- N₁ kategorija – mehāniskie transportlīdzekļi, kuri konstruēti un izgatavoti galvenokārt kravu pārvadājumiem un kuru maksimālā masa nepārsniedz 3,5 tonnas,
- N₂ un N₃ kategorija – mehāniskie transportlīdzekļi, kuri konstruēti un izgatavoti galvenokārt kravu pārvadājumiem un kuru maksimālā masa pārsniedz 3,5 tonnas,
- O₃ un O₄ kategorija – piekabes, kuras konstruētas un izgatavotas kravu un pasažieru pārvadājumiem, kā arī cilvēku izmitināšanai un kuru maksimālā masa pārsniedz 3,5 tonnas,
- L3e, L4e, L5e un L7e kategorija – no 2022. gada 1. janvāra divriteņu vai trīsriteņu transportlīdzekļi, kuru motora darba tilpums ir vairāk nekā 125 cm³,
- T5 kategorijas ritenštraktori, kurus izmanto galvenokārt uz koplietošanas ceļiem un kuru maksimālais projektētais ātrums pārsniedz 40 km/h.

⁽¹⁾ Komisijas 2010. gada 5. jūlija Ieteikums 2010/378/ES par defektu novērtējumu tehniskajā apskatē saskaņā ar Direktīvu 2009/40/EK par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju tehniskajām apskatēm (OV L 173, 8.7.2010., 74. lpp.).

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

2. Dalībvalstis var šo direktīvu nepiemērot šādiem transportlīdzekļiem, kas reģistrēti to teritorijā:

- transportlīdzekļiem, kurus izmanto ārkārtas apstākļos, un transportlīdzekļiem, kurus nekad vai gandrīz nekad neizmanto uz koplietošanas ceļiem, tādiem kā vēsturiski spēkrati vai sacīkšu transportlīdzekļi,
- transportlīdzekļiem, uz kuriem attiecas diplomātiskā imunitāte,
- transportlīdzekļiem, ko izmanto bruņotie spēki, tiesībsardzības un sabiedriskās kārtības uzturēšanas spēki, ugunsdzēsības dienesti, civilās aizsardzības, avārijas vai glābšanas dienesti,
- transportlīdzekļiem, ko izmanto lauksaimniecības, dārzkopības, mežsaimniecības, lopkopības vai zivsaimniecības nolūkā tikai attiecīgās dalībvalsts teritorijā un galvenokārt šādai darbībai paredzētā platībā, tostarp uz lauksaimniecības ceļiem, mežsaimniecības ceļiem vai lauksaimniecības laukiem,
- transportlīdzekļiem, kurus izmanto vienīgi uz mazām salām vai mazapdzīvotos apgabalos,
- specializētiem transportlīdzekļiem, ar kuriem pārvadā cirkus un atrakciju iekārtas un kuru maksimālais projektētais ātrums nepārsniedz 40 km/h, un kurus ekspluatē tikai attiecīgās dalībvalsts teritorijā,
- L3e, L4e, L5e un L7e kategorijas transportlīdzekļiem, kuru motora darba tilpums ir vairāk nekā 125 cm³, ja dalībvalstis ir ieviesušas efektīvus alternatīvus ceļu satiksmes drošības pasākumus divriteņu vai trīsriteņu transportlīdzekļiem, jo īpaši ņemot vērā attiecīgos pēdējo piecu gadu ceļu satiksmes drošības statistikas datus. Dalībvalstis šādus atbrīvojumus paziņo Komisijai.

3. Dalībvalstis var noteikt valsts prasības attiecībā uz tehniskām apskatēm transportlīdzekļiem, kuri ir reģistrēti to teritorijā un uz kuriem neattiecas šī direktīva, un transportlīdzekļiem, kuri uzskaitīti 2. punktā.

3. pants

Definīcijas

Tikai šajā direktīvā piemēro šādas definīcijas:

- 1) “transportlīdzeklis” ir jebkurš mehānisks transportlīdzeklis, kas nepārvietojas pa sliedēm, vai tā piekabe;
- 2) “mehānisks transportlīdzeklis” ir jebkurš motorizēts transportlīdzeklis ar riteņiem, kurš pārvietojas ar savu spēku un kura maksimālais projektētais ātrums pārsniedz 25 km/h;
- 3) “piekabe” ir jebkurš transportlīdzeklis uz riteņiem, kurš nepārvietojas ar savu spēku un kurš ir projektēts un būvēts tā, lai to vilktu kāds mehānisks transportlīdzeklis;
- 4) “puspiekabe” ir jebkura piekabe, kas projektēta savienošanai ar mehānisku transportlīdzekli tā, lai daļa no tās balstītos uz mehāniskā transportlīdzekļa un lai mehāniskais transportlīdzeklis nestu būtisku gan šīs piekaves, gan tajā iekrautās kravas masas daļu;
- 5) “divriteņu vai trīsriteņu transportlīdzeklis” ir jebkurš motorizēts transportlīdzeklis uz diviem riteņiem, ar blakusvāģi vai bez tā, kā arī tricikli un kvadricikli;
- 6) “dalībvalstī reģistrēts transportlīdzeklis” ir transportlīdzeklis, kurš ir reģistrēts vai nodots ekspluatācijā kādā dalībvalstī;
- 7) “vēsturisks spēkrats” ir jebkurš transportlīdzeklis, kuru reģistrācijas dalībvalsts vai viena no tās ieceltajām apstiprināšanas iestādēm atzinusi par vēsturisku un kurš atbilst visiem turpmāk uzskaitītajiem kritērijiem:
 - tas ražots vai sākotnēji reģistrēts vismaz pirms 30 gadiem,
 - tā īpašais tips, kas noteikts attiecīgajos Savienības vai valsts tiesību aktos, vairs netiek ražots,
 - tas ir saglabāts tā sākotnējā vēsturiskajā stāvoklī, un nav veiktas nekādas būtiskas izmaiņas tā galveno komponentu tehniskajos parametros;

- 8) "reģistrācijas apliecības turētājs" ir juridiska vai fiziska persona, uz kuras vārda transportlīdzeklis ir reģistrēts;
- 9) "tehniskā apskate" ir pārbaude saskaņā ar I pielikumu, lai nodrošinātu, ka transportlīdzeklis ir drošs ekspluatācijai uz koplietošanas ceļiem un atbilst nepieciešamajiem un obligātajiem drošības un vides parametriem;
- 10) "apstiprinājums" ir procedūra, ar kuru dalībvalsts apliecina, ka transportlīdzeklis atbilst attiecīgajiem administratīvajiem noteikumiem un tehniskajām prasībām, kas noteiktas Direktīvā 2002/24/EK, Direktīvā 2003/37/EK un Direktīvā 2007/46/EK;
- 11) "trūkumi" ir tehniski defekti un citas tehniskajā apskatē konstatētas neatbilstības;
- 12) "tehniskās apskates sertifikāts" ir kompetentās iestādes vai tehniskās apskates stacijas izdots tehniskās apskates ziņojums, kurā ietverti tehniskās apskates rezultāti;
- 13) "inspektors" ir persona, kuru dalībvalsts vai tās kompetentā iestāde ir pilnvarojusi tehniskās apskates veikšanai tehniskās apskates stacijā vai attiecīgā gadījumā kompetentās iestādes vārdā;
- 14) "kompetentā iestāde" ir iestāde vai publiska struktūra, kuru pilnvarojusi dalībvalsts un kura atbild par tehniskās apskates sistēmas pārvaldību, tostarp – attiecīgā gadījumā – par tehniskās apskates veikšanu;
- 15) "apskates stacija" ir publiskas vai privātas struktūras vai iestādes, ko dalībvalsts pilnvarojusi tehniskās apskates veikšanai;
- 16) "uzraudzības struktūra" ir dalībvalsts izveidota struktūra vai struktūras, kas atbild par tehniskās apskates staciju uzraudzību. Uzraudzības struktūra var būt daļa no kompetentās iestādes vai kompetentajām iestādēm;
- 17) "maza sala" ir sala, kuras iedzīvotāju skaits ir mazāks par 5 000 un kuru ar citu teritoriju nesaista ceļu tilti vai ceļu tuneļi;
- 18) "mazapdzīvots apgabals" ir iepriekš noteikts apgabals, kurā iedzīvotāju blīvums ir mazāks par pieciem cilvēkiem uz kvadrātkilometru;
- 19) "koplietošanas ceļš" ir visas sabiedrības izmantošanai pieejams ceļš, piemēram, vietējas, reģionālas vai valsts nozīmes ceļš, lielceļš, automaģistrāle vai ātrgaitas šoseja.

II NODAĻA

VISPĀRĒJI PIENĀKUMI

4. pants

Atbildība

1. Katra dalībvalsts nodrošina, ka tās teritorijā reģistrētos transportlīdzekļus saskaņā ar šo direktīvu periodiski pārbauda tehniskās apskates stacijās, ko pilnvarojusi dalībvalsts, kurā minētie transportlīdzekļi ir reģistrēti.
2. Tehniskās apskates veic reģistrācijas dalībvalsts vai publiskā struktūra, kurai dalībvalsts uzticējusi šo uzdevumu, vai struktūras vai uzņēmumi, kas izraudzīti šim nolūkam un kas ir minētās dalībvalsts uzraudzībā, tostarp attiecīgi pilnvarotas privātas struktūras.
3. Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 715/2007 ⁽¹⁾ un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 595/2009 ⁽²⁾ noteiktajiem principiem par informācijas pieejamību Komisija, izmantojot īstenošanas aktus, līdz 2018. gada 20. maijam pieņem:

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 715/2007 (2007. gada 20. jūnijs) par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem ("Euro 5" un "Euro 6") un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai (OV L 171, 29.6.2007., 1. lpp.).

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 595/2009 (2009. gada 18. jūnijs) par mehānisko transportlīdzekļu un motoru tipa apstiprinājumu attiecībā uz lielas celtségas/kravnesības transportlīdzekļu radītām emisijām (Euro VI), par piekļuvi transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes informācijai, par grozījumiem Regulā (EK) Nr. 715/2007 un Direktīvā 2007/46/EK un par Direktīvu 80/1269/EEK, 2005/55/EK un 2005/78/EK atcelšanu (OV L 188, 18.7.2009., 1. lpp.).

a) tehnisku noteikumu kopumu par bremžu iekārtu, stūres iekārtu, redzamību, lukturiem, atstarotājiem, elektriskajām iekārtām, asīm, riteņiem, riepām, balstiekārtu, šasiju, šasijas detaļām, citām iekārtām un traucējumiem, kas pārbaudāmi tehniskajās apskatēs saistībā ar konkrētām pārbaudāmajām pozīcijām, un ieteicamo testa metožu izmantošanu saskaņā ar I pielikuma 3. punktu; kā arī

b) detalizētus noteikumus par datu formātu un procedūrām, lai piekļūtu attiecīgajai tehniskajai informācijai.

Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 19. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

Tehnisko informāciju, kas minēta pirmās daļas a) apakšpunktā, ražotāji bez maksas vai par saprātīgu cenu un nediskriminējošā veidā dara pieejamu apskates stacijām vai attiecīgajām kompetentajām iestādēm.

Komisija izvērtē iespēju izveidot vienotu piekļuves punktu minētajai tehniskajai informācijai.

4. Dalībvalstis nodrošina, lai valsts tiesību aktos būtu noteikta atbildība par transportlīdzekļa saglabāšanu drošā stāvoklī un braukšanas kārtībā.

III NODAĻA

MINIMĀLĀS PRASĪBAS TEHNISKAJĀM APSKATĒM

5. pants

Apskates veikšanas datums un biežums

1. Transportlīdzekļiem veic tehniskās apskates, ievērojot vismaz šādus intervālus un neskarot elastības periodu, ko dalībvalstīs piemēro saskaņā ar 3. punktu:

a) M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļiem – četrus gadus pēc transportlīdzekļa sākotnējās reģistrācijas datuma un pēc tam – ik pēc diviem gadiem;

b) M_1 kategorijas transportlīdzekļiem, kurus izmanto kā taksometrus vai neatliekamās medicīniskās palīdzības transportlīdzekļus, M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O_3 un O_4 kategorijas transportlīdzekļiem – gadu pēc transportlīdzekļa sākotnējās reģistrācijas datuma un pēc tam – ik gadu;

c) $T5$ kategorijas transportlīdzekļiem, kurus komerciālo autopārvadājumu nolūkā izmanto galvenokārt uz koplietošanas ceļiem, – četrus gadus pēc transportlīdzekļa sākotnējās reģistrācijas datuma un pēc tam – ik pēc diviem gadiem.

2. Dalībvalstis paredz pienācīgus intervālus, kuros $L3e$, $L4e$, $L5e$ un $L7e$ kategorijas transportlīdzekļiem, kuru motora darba tilpums ir vairāk nekā 125 cm^3 , ir jāiziet tehniskā apskate.

3. Dalībvalsts vai kompetentā iestāde var noteikt saprātīgu laikposmu, kurā veic tehnisko apskati, nepārsniedzot 1. punktā noteiktos intervālus.

4. Neatkarīgi no dienas, kad notikusi transportlīdzekļa iepriekšējā tehniskā apskate, dalībvalsts vai kompetentā iestāde šādos gadījumos var pieprasīt transportlīdzeklim veikt tehnisko apskati pirms 1. un 2. punktā minētās dienas:

— pēc negadījuma, kas ietekmējis galvenos transportlīdzekļa komponentus, kas saistīti ar drošību, tādus kā riteņi, balstiekārta, deformācijas zonas, drošības spilvenu sistēmas, stūres vai bremžu sistēmas,

— ja transportlīdzekļa drošības un vides sistēmas un komponenti ir mainīti vai pārveidoti,

— ja ir mainījies transportlīdzekļa reģistrācijas apliecības turētājs,

— kad transportlīdzekļa nobraukums sasniedz $160\,000\text{ km}$,

— gadījumos, kas būtiski ietekmē ceļu satiksmes drošību.

6. pants

Apskates saturs un metodes

1. Attiecībā uz transportlīdzekļu kategorijām, uz kurām attiecas šīs direktīvas darbības joma, izņemot $L3e$, $L4e$, $L5e$ un $L7e$ kategoriju transportlīdzekļus, kuru motora darba tilpums ir vairāk nekā 125 cm^3 , dalībvalstis nodrošina, ka tehniskās apskates attiecas vismaz uz jomām, kas minētas I pielikuma 2. punktā.

2. Katrā no jomām, kas minētas 1. punktā, dalībvalsts kompetentās iestādes vai tehniskās apskates stacijas veic tehnisko apskati, pārbaudot vismaz tās pozīcijas, kas izklāstītas I pielikuma 3. punktā, izmantojot šo pozīciju pārbaudei ieteiktās vai līdzvērtīgas metodes, kuras apstiprinājusi kompetentā iestāde, kā noteikts I pielikuma 3. punktā. Apskatē var iekļaut arī pārbaudi, vai minētā transportlīdzekļa attiecīgās daļas un komponenti atbilst nepieciešamajiem drošības un vides raksturlielumiem, kas bija spēkā apstiprināšanas laikā vai attiecīgā gadījumā modernizācijas laikā.

Apskati veic ar pašreiz pieejamiem paņēmieniem un aprīkojumu, neizmantojot instrumentus kādas transportlīdzekļa daļas demontāžai vai noņemšanai.

3. L3e, L4e, L5e un L7e kategorijas transportlīdzekļiem, kuru motora darba tilpums ir vairāk nekā 125 cm³, dalībvalstis nosaka pārbaudes jomas, pozīcijas un attiecīgas metodes.

7. pants

Trūkumu novērtēšana

1. Par katru pārbaudāmo pozīciju I pielikumā ir sniegts iespējamo trūkumu minimālais saraksts un šo trūkumu smaguma pakāpe.

2. Transportlīdzekļu periodiskajās apskatēs konstatētos trūkumus klasificē šādās grupās:

a) sīki trūkumi, kas būtiski neietekmē transportlīdzekļa drošību vai ietekmi uz vidi, un citas sīkas neatbilstības;

b) būtiski trūkumi, kas var mazināt transportlīdzekļa drošību vai pasliktināt ietekmi uz vidi, vai apdraudēt pārējos satiksmes dalībniekus, vai citas nozīmīgākas neatbilstības;

c) bīstami trūkumi, kuri tieši un tūlītēji apdraud ceļu satiksmes drošību vai ietekmē vidi un kuru dēļ ir pamatots tas, ka dalībvalsts vai tās kompetentās iestādes var aizliegt transportlīdzekli izmantot uz koplietošanas ceļiem.

3. Ja transportlīdzeklim konstatētie trūkumi ietilpst vairākās no 2. punktā minētajām trūkumu grupām, to klasificē grupā, kas atbilst nopietnākajam trūkim. Ja transportlīdzeklim konstatēti vairāki trūkumi vienā un tajā pašā pārbaudes jomā, kā noteikts I pielikuma 2. punktā norādītajā apskates apjomā, tos var klasificēt smaguma ziņā nākamajā grupā gadījumā, ja var pierādīt, ka minēto trūkumu kumulatīvā ietekme rada augstāku risku ceļu satiksmes drošībai.

8. pants

Tehniskās apskates sertifikāts

1. Dalībvalstis nodrošina, ka tehniskās apskates stacijas vai attiecīgā gadījumā kompetentās iestādes, kas veikušas transportlīdzekļa tehnisko apskati, izdod šim transportlīdzeklim tehniskās apskates sertifikātu, kurā ietverti vismaz II pielikumā uzskaitītās atbilstošo saskaņoto Savienības kodu standartizētās pozīcijas.

2. Dalībvalstis nodrošina, ka tehniskās apskates stacijas vai attiecīgā gadījumā kompetentās iestādes personai, kas uzrāda transportlīdzekli apskatei, dara pieejamu tehniskās apskates sertifikātu vai – elektroniski noformēta tehniskās apskates sertifikāta gadījumā – šāda sertifikāta apstiprinātu izdrukā.

3. Neskarot 5. pantu, pārreģistrējot transportlīdzekli, kurš jau reģistrēts citā dalībvalstī, dalībvalsts atzīst citas dalībvalsts izdotu tehniskās apskates sertifikātu kā pašas izdotu sertifikātu, ja apskates sertifikāts atbilst pārreģistrēšanas dalībvalstī noteiktajam apskates biežumam un joprojām ir spēkā. Šābu gadījumā dalībvalsts, kurā transportlīdzekli reģistrē, var pirms atzīšanas pārbaudīt tehniskās apskates sertifikāta derīgumu. Dalībvalstis līdz 2018. gada 20. maijam nosūta Komisijai tehniskās apskates sertifikāta aprakstu. Komisija informē 19. pantā minēto komiteju. Šo punktu nepiemēro L3e, L4e, L5e un L7e kategorijas transportlīdzekļiem.

4. Neskarot 5. panta 4. punktu un šā panta 3. punktu, dalībvalstis principā atzīst tehniskās apskates sertifikāta derīgumu, ja mainās īpašnieks transportlīdzeklim, kuram ir derīgs periodiskās tehniskās apskates sertifikāts.

5. No 2018. gada 20. maija, bet ne vēlāk kā 2021. gada 20. maijā tehniskās apskates stacijas elektroniskā veidā paziņo dalībvalsts kompetentajai iestādei šīs stacijas izsniegtajos tehniskās apskates sertifikātos ietverto informāciju. Šo informāciju paziņo saprātīgā termiņā pēc tehniskās apskates sertifikāta izdošanas. Līdz iepriekš minētajam datumam tehniskās apskates stacijas attiecīgo informāciju kompetentajai iestādei var nosūtīt jebkurā citā veidā. Dalībvalstis nosaka laikposmu, kurā kompetentā iestāde glabā minēto informāciju. Minētais laikposms nav mazāks par 36 mēnešiem, neskarot dalībvalstu valsts nodokļu sistēmas.

6. Dalībvalstis nodrošina, ka odometra rādījumu kontroles nolūkā, ja tas parasti uzstādīts, inspektoriem tiek nodrošināta informācija no iepriekšējām tehniskām apskatēm, tiklīdz tā kļūst pieejama elektroniski. Par manipulācijām ar odometru, lai samazinātu vai nepareizi uzrādītu transportlīdzekļa reģistrēto nobraukumu, ja tās tiek pierādītas, piemēro iedarbīgas, proporcionālas, preventīvas un nediskriminējošas sankcijas.

7. Dalībvalstis nodrošina, ka tehniskās apskates rezultātus nekavējoties paziņo vai elektroniski dara zināmus iestādei, kas atbildīga par attiecīgā transportlīdzekļa reģistrāciju. Minētajā paziņojumā ietver tehniskās apskates sertifikātā norādīto informāciju.

9. pants

Trūkumu novērtēšana

1. Ja konstatēti vienīgi sīki trūkumi, apskati uzskata par izturētu, trūkumus novērš un atkārtotu tehnisko apskati transportlīdzeklim neveic.

2. Ja konstatēti būtiski trūkumi, apskati neuzskata par izturētu. Dalībvalsts vai kompetentā iestāde lemj par laikposmu, kādā attiecīgo transportlīdzekli var izmantot pirms vēl vienas tehniskās apskates veikšanas. Šai nākamajai apskatei jānotiek dalībvalsts vai kompetentās iestādes noteiktajā laikposmā, bet ne vēlāk kā divu mēnešu laikā pēc sākotnējās apskates.

3. Ja konstatēti bīstami trūkumi, apskati neuzskata par izturētu. Dalībvalsts vai kompetentā iestāde var nolemt, ka attiecīgo transportlīdzekli aizliegts izmantot satiksmē uz koplietošanas ceļiem un ka uz ierobežotu laikposmu aptur atļauju to izmantot ceļu satiksmē, nenosakot jaunu reģistrācijas procesu, kamēr trūkumi nav novērsti un nav izdots jauns tehniskās apskates sertifikāts, kas apliecina, ka transportlīdzeklis ir braukšanas kārtībā.

10. pants

Apliecinājums par apskati

1. Tehniskās apskates stacija vai attiecīgā gadījumā dalībvalsts kompetentā iestāde, kas veikusi tehnisko apskati tās teritorijā reģistrētam transportlīdzeklim, visiem transportlīdzekļiem, kas sekmīgi izturējuši apskati, izdod apliecinājumu, piemēram, norādi transportlīdzekļa reģistrācijas dokumentā, uzlīmi, sertifikātu vai jebkādu citu viegli pieejamu informāciju. Šajā apliecinājumā norāda datumu, līdz kuram veicama nākamā tehniskā apskate.

Dalībvalstis līdz 2018. gada 20. maijam nosūta Komisijai šāda apliecinājuma aprakstu. Komisija informē 19. pantā minēto komiteju.

2. Ja pārbaudītais transportlīdzeklis ir tādas kategorijas transportlīdzeklis, kam nepiemēro reģistrācijas pienākumu dalībvalstī, kurā to izmanto, attiecīgā dalībvalsts var pieprasīt, lai apliecinājumu par apskates iziešanu novieto minētajā transportlīdzeklī redzamā vietā.

3. Brīvas aprites labad katra dalībvalsts atzīst citas dalībvalsts tehniskās apskates stacijas vai kompetentās iestādes saskaņā ar 1. punktu izdoto apstiprinājumu.

IV NODAĻA

ADMINISTRATĪVIE NOTEIKUMI

11. pants

Diagnostikas iekārtas un aprīkojums

1. Dalībvalstis nodrošina, ka diagnostikas iekārtas un aprīkojums, ko izmanto tehniskās apskates veikšanā, atbilst minimālajām tehniskajām prasībām, kas noteikts III pielikumā.

2. Dalībvalstis nodrošina, ka tehniskās apskates stacijas vai attiecīgā gadījumā kompetentā iestāde uztur diagnostikas iekārtas un aprīkojumu saskaņā ar ražotāja sniegtajām specifikācijām.

3. Aprīkojumu, ko izmanto mērījumu veikšanā, periodiski kalibrē saskaņā ar III pielikumu un pārbauda saskaņā ar attiecīgās dalībvalsts vai aprīkojuma ražotāja sniegtajām specifikācijām.

12. pants

Tehniskās apskates stacijas

1. Tehniskās apskates stacijas, kurās inspektori veic tehniskās apskates, apstiprina dalībvalsts vai tās kompetentā iestāde.

2. Lai izpildītu minimālās kvalitātes pārvaldības prasības, tehniskās apskates stacijas atbilst tās dalībvalsts prasībām, kura ir tās apstiprinājusi. Tehniskās apskates stacijas nodrošina tehniskās apskates objektivitāti un augstu kvalitāti.

13. pants

Inspektori

1. Dalībvalstis nodrošina, ka tehniskās apskates veic inspektori, kas atbilst IV pielikumā noteiktajām minimālajām prasībām attiecībā uz kompetenci un apmācību. Dalībvalstis var noteikt papildu kompetences un atbilstošas apmācības prasības.

2. Kompetentās iestādes vai attiecīgā gadījumā apstiprināti apmācību centri inspektoriem, kuri atbilst minimālām prasībām attiecībā uz kompetenci un apmācību, nodrošina sertifikātu. Minētajā sertifikātā ietver vismaz to informāciju, kas minēta IV pielikuma 3. punktā.

3. Inspektoros, ko 2018. gada 20. maijā nodarbina vai ir pilnvarojušas dalībvalstu kompetentās iestādes vai tehniskās apskates stacijas, atbrīvo no IV pielikuma 1. punktā izklāstīto prasību izpildes.

4. Veicot tehnisko apskati, inspektoram jābūt brīvam no jebkāda interešu konflikta, tādējādi garantējot attiecīgajai dalībvalstij vai kompetentajai iestādei, ka tiek nodrošināta augsta līmeņa ticamība un objektivitāte.

5. Personu, kas uzrādījusi transportlīdzekli tehniskajai apskatei, informē par transportlīdzeklim konstatētajiem trūkumiem, kuri ir jānovērš.

6. Tehniskās apskates rezultātus vajadzības gadījumā var grozīt tikai uzraudzības struktūra vai atbilstīgi kompetentās iestādes noteiktajai procedūrai gadījumā, ja tehniskās apskates slēdzieni ir acīmredzami nepareizi.

14. pants

Tehniskās apskates staciju uzraudzība

1. Dalībvalstis nodrošina tehniskās apskates staciju uzraudzību.

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

Dalībvalstis publisko noteikumus un procedūras, kas attiecas uz organizāciju, uzdevumiem un prasībām, kuras piemēro uzraudzības struktūras personālam, tostarp attiecībā uz neatkarību.

3. Tehniskās apskates stacijas, kuras darbojas tiešā kompetentās iestādes pakļautībā, ir atbrīvotas no prasībām attiecībā uz apstiprinājuma saņemšanu un uzraudzību, ja uzraudzības struktūra ir daļa no kompetentās iestādes.

4. Var uzskatīt, ka šā panta 2. un 3. punktā minētās prasības ir izpildījušas tās dalībvalstis, kuras pieprasa, lai tehniskās apskates stacijas būtu akreditētas atbilstīgi Regulai (EK) Nr. 765/2008.

V NODAĻA

SADARBĪBA UN INFORMĀCIJAS APMAIŅA

15. pants

Dalībvalstu administratīvā sadarbība

1. Dalībvalstis izraugās valsts kontaktpunktus, kas ir atbildīgi par informācijas apmaiņu ar citām dalībvalstīm un Komisiju saistībā ar šīs direktīvas piemērošanu.
2. Dalībvalstis pārsūta Komisijai valsts kontaktpunktu vārdu/nosaukumu un kontaktinformāciju ne vēlāk kā 2015. gada 20. maijā un to nekavējoties informē par jebkurām izmaiņām minētajā informācijā. Komisija sagatavo visu kontaktpunktu sarakstu un nosūta to dalībvalstīm.

16. pants

Elektroniskā transportlīdzekļu informācijas platforma

Komisija izpēta iespējas, apzina izmaksas un ieguvumus, kas saistās ar elektroniskās transportlīdzekļu informācijas platformas izveidi, izmantojot esošos un jau īstenotos IT risinājumus attiecībā uz starptautisko datu apmaiņu, lai mazinātu izmaksas un izvairītos no dublēšanās. Veicot pētījumu, Komisija apsver vispiemērotāko veidu, kā savienot valstīs pastāvošās sistēmas, lai veicinātu informācijas apmaiņu ar tehniskās apskates datiem un nolasītajiem odometra rādījumiem starp dalībvalstu kompetentajām iestādēm, kuras atbild par transportlīdzekļu tehniskajām apskatēm, reģistrāciju un apstiprināšanu, tehniskās apskates stacijām, tehniskās apskates iekārtu ražotājiem un transportlīdzekļu ražotājiem.

Komisija arī izpēta iespējas, izmaksas un ieguvumus tam, ka tiktu apkopota un uzglabāta pieejamā informācija par svarīgākajiem ar drošību saistītajiem komponentiem transportlīdzekļos, kuri bijuši iesaistīti nopietnos negadījumos, kā arī iespēju nodrošināt, lai inspektoriem, reģistrācijas turētājiem un negadījumu pētniekiem anonīmā formā būtu pieejama informācija par negadījuma vēsturi un odometra rādījumiem.

VI NODAĻA

DELEĢĒTIE UN ĪSTENOŠANAS AKTI

17. pants

Deleģētie akti

Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 18. pantu, lai:

- atjauninātu tikai transportlīdzekļu kategoriju apzīmējumus attiecīgi 2. panta 1. punktā un 5. panta 1. un 2. punktā gadījumā, ja rodas izmaiņas transportlīdzekļu kategorijās, kuras izriet no grozījumiem 2. panta 1. punktā minētajos tiesību aktos, neskarot tehniskās apskates apmēru un biežumu,
- atjauninātu I pielikuma 3. punktu attiecībā uz metodēm gadījumā, ja kļūst pieejamas labākas un efektīvākas pārbaudes metodes, nepaplašinot pārbaudāmo pozīciju sarakstu,
- pēc pozitīva izmaksu un ieguvumu novērtējuma pielāgotu I pielikuma 3. punktu saistībā ar pārbaudāmo pozīciju sarakstu, metodēm, neatbilstības cēloņiem un trūkumu novērtējumu, ja Savienības drošības vai vides tiesību aktos mainās obligātās prasības saistībā ar tipa apstiprinājumu.

18. pants

Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.
2. Pilnvaras pieņemt 17. pantā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu no 2014. gada 19. maija. Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu vēlākais deviņus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.

3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 17. pantā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.

4. Tiklīdz tā pieņem deleģētu aktu, Komisija par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.

5. Deleģētais akts, kas pieņemts saskaņā ar 17. pantu, stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

19. pants

Komitejas procedūra

1. Komisijai palīdz komiteja ("Transportlīdzekļu atbilstības komiteja"). Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu. Ja komiteja nesniedz atzinumu, Komisija nepieņem īstenošanas akta projektu un tiek piemērota Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. panta 4. punkta trešā daļa.

VII NODAĻA

NOBEIGUMA NOTEIKUMI

20. pants

Ziņošana

1. Komisija līdz 2020. gada 30. aprīlim iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par šīs direktīvas īstenošanu un ietekmi, jo īpaši attiecībā uz periodiskās tehniskās apskates saskaņošanas līmeni, noteikumu par darbības jomu efektivitāti, tehniskās apskates veikšanas biežumu, tehniskās apskates sertifikātu savstarpēju atzīšanu gadījumos, kad tiek pārreģistrēts transportlīdzeklis no citas dalībvalsts, kā arī attiecībā uz rezultātiem, kas gūti, izvērtējot iespēju ieviest elektronisko transportlīdzekļu informācijas platformu, kā minēts 16. pantā. Šajā ziņojumā analizē arī to, vai nav nepieciešams atjaunināt pielikumus, jo īpaši saistībā ar tehnisko progresu un praksi. Minēto ziņojumu iesniedz pēc tā apspriešanas komitejā, kas minēta 19. pantā un vajadzības gadījumā papildina ar leģislatīvu aktu priekšlikumiem.

2. Ne vēlāk kā 2019. gada 30. aprīlī Komisija Eiropas Parlamentam un Padomei iesniedz uz neatkarīgiem pētījumiem balstītu ziņojumu par to, cik efektīvi būtu šīs direktīvas darbības jomā iekļaut vieglās piekabes un divriteņu vai trīsriteņu transportlīdzekļus. Ziņojumā novērtē ceļu satiksmes drošības stāvokļa attīstību Savienībā un attiecībā uz katru L kategorijas transportlīdzekļu apakšgrupu salīdzina valstu ceļu satiksmes drošības pasākumu rezultātus, ņemot vērā vidējo nobraukto attālumu ar šiem transportlīdzekļiem. Jo īpaši Komisija novērtē to, vai standarti un izmaksas katras kategorijas transportlīdzekļu periodiskajām tehniskajām apskatēm ir samērīgi ar noteiktajiem ceļu satiksmes drošības mērķiem. Ziņojumam pievieno sīki izstrādātu ietekmes novērtējumu, analizējot izmaksas un ieguvumus visā Savienībā, tostarp īpatnības dalībvalstīs. Attiecīgā gadījumā ziņojumu dara pieejamu vismaz sešus mēnešus pirms jebkāda tiesību akta priekšlikuma, lai šīs direktīvas darbības jomā iekļautu jaunas kategorijas.

21. pants

Sankcijas

Dalībvalstis paredz noteikumus par sankcijām, ko piemēro par šīs direktīvas pārkāpumiem, un veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to īstenošanu. Šīs sankcijas ir iedarbīgas, samērīgas, preventīvas un nediskriminējošas.

22. pants

Pārejas noteikumi

1. Dalībvalstis var atļaut izmantot diagnostikas iekārtas un aprīkojumu, kas minēts 11. pantā, bet kas neatbilst III pielikumā noteiktajām minimālajām prasībām, tehniskās apskates veikšanā ne ilgāk kā piecus gadus pēc 2018. gada 20. maija.

2. Dalībvalstis piemēro V pielikumā noteiktās prasības vēlākais 2023. gada 1. janvārī.

23. pants

Transponēšana

1. Dalībvalstis līdz 2017. gada 20. maijam pieņem un publicē normatīvos un administratīvos aktus, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības. Dalībvalstis nekavējoties par to informē Komisiju.

Tās piemēro minētos pasākumus no 2018. gada 20. maija.

Kad dalībvalstis pieņem minētos pasākumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka veidu, kā izdarāma šāda atsaucē.

2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus to valsts tiesību aktu galvenos pasākumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

24. pants

Atcelšana

Direktīvu 2009/40/EK atceļ no 2018. gada 20. maija.

25. pants

Stāšanās spēkā

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

26. pants

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē, 2014. gada 3. aprīlī

Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs
M. SCHULZ

Padomes vārdā –
priekšsēdētājs
D. KOURKOULAS

I PIELIKUMS

MINIMĀLĀS PRASĪBAS APSKATES SATURAM UN IETEICAMAJĀM METODĒM

1. VISPĀRĪGAS PRASĪBAS

Šajā pielikumā noteiktas pārbaudāmās transportlīdzekļu sistēmas un komponenti; aprakstīta to apskates ieteicamā metode un kritēriji, pēc kuriem nosaka, vai transportlīdzeklis ir pieņemamā tehniskā stāvoklī.

Apskatē jāpārbauda vismaz turpmāk 3. punktā uzskaitītās pozīcijas, ja tā ir daļa no attiecīgajā dalībvalstī pārbaudāmā transportlīdzekļa obligātā aprīkojuma. Var arī pārbaudīt, vai minētā transportlīdzekļa attiecīgās daļas un detaļas atbilst nepieciešamajiem drošības un vides raksturlielumiem, kas bija spēkā transportlīdzekļa apstiprināšanas laikā vai attiecīgā gadījumā modernizēšanas laikā.

Ja transportlīdzekļa konstrukcija neļauj piemērot šajā pielikumā minētās apskates metodes, pārbaudi veic saskaņā ar ieteicamajām apskates metodēm, ko pieņēmušas kompetentās iestādes. Kompetentajai iestādei jāgūst pārliecība, ka tiks ievēroti drošības un vides standarti.

Periodiskās transportlīdzekļu apskates laikā visas turpmāk norādītās pozīcijas uzskata par obligātām, izņemot tās, kas apzīmētas ar "X", kas saistītas ar transportlīdzekļa tehnisko stāvokli un tā piemērotību izmantošanai uz ceļa, bet nav uzskatāmas par būtiskām periodiskās tehniskās apskates laikā.

"Neatbilstības cēloņus" nepiemēro gadījumos, kad tie attiecas uz prasībām, kas nav aprakstītas atbilstošos transportlīdzekļu apstiprināšanas tiesību aktos pirmās reģistrācijas laikā, pirmo reizi nododot ekspluatācijā vai modernizēšanas prasībās.

Ja noteikta vizuāla pārbaude, tas nozīmē, ka inspektoram attiecīgais elements ne tikai jāapskata, bet, ja iespējams, arī jāpārbauda ar rokām, jānovērtē skaņa vai jāizmanto citi pārbaudes paņēmieni, nelietojot aprīkojumu.

2. APSKATES APMĒRS

Apskate attiecas vismaz uz šādām jomām:

- 0) transportlīdzekļa identifikācija;
- 1) bremžu iekārta;
- 2) stūres iekārta;
- 3) redzamība;
- 4) gaismas ierīces un elektrosistēmas detaļas;
- 5) asis, riteņi, riepas, balstiekārta;
- 6) šasija un šasijas detaļas;
- 7) cits aprīkojums;
- 8) traucējumi;
- 9) papildu pārbaudes M₂ un M₃ kategorijas pasažieru transportlīdzekļiem.

3. APSKATES SATURS UN METODES, TRANSPORTLĪDZEKĻIEM KONSTATĒTO TRŪKUMU NOVĒRTĒJUMS

Apskatē pārbauda vismaz turpmāk uzskaitītos elementus un izmanto turpmāk norādītajā tabulā uzskaitītos obligātos standartus un metodes.

Attiecībā uz visām transportlīdzekļa sistēmām un detaļām, kuras pārbauda tehniskās apskates laikā, trūkumu novērtējumu veic saskaņā ar tabulā izklāstītajiem kritērijiem, katru gadījumu izskatot atsevišķi.

Šajā pielikumā neminētos trūkumus novērtē atbilstoši satiksmes drošības apdraudējumam.

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Sīks	Būtisks	Bīstams
0. TRANSPORTLĪDZEKĻA IDENTIFIKĀCIJA					
0.1. Reģistrācijas numura zīmes (ja noteikts prasībās ¹)	Vizuāla pārbaude.	a) Numura zīmes(-ju) nav, vai tā (tās) ir nepareizi nostiprināta(-as)/piestiprināta(-as) tā, ka var nokrist.		X	
		b) Uzraksta nav, vai arī tas nav salasāms.		X	
		c) Neatbilst transportlīdzekļa dokumentiem vai ierakstiem.		X	
0.2. Transportlīdzekļa identifikācijas šasijas/sērijas numurs	Vizuāla pārbaude.	a) Numura nav vai arī to nevar atrast.		X	
		b) Nepilnīgs, nesalasāms, acīmredzami viltots vai neatbilst transportlīdzekļa dokumentiem.		X	
		c) Nesalasāmi transportlīdzekļa dokumenti vai pareizrakstības neprecizitātes.	X		
1. BREMŽU IEKĀRTA					
1.1. Mehāniskais stāvoklis un darbība					
1.1.1. Darba bremzes pedāļa/rokas sviras šarnīrs	Detaļu vizuāla pārbaude, bremžu sistēmai darbojoties. Piezīme: transportlīdzekļi ar bremžu pastiprinātāja sistēmu jāpārbauda ar izslēgtu motoru.	a) Šarnīrs pārāk stingrs.		X	
		b) Pārmērīgs nodilums vai brīvģājiens.		X	
1.1.2. Pedāļa / rokas sviras stāvoklis un bremzes darbināšanas ierīces gājiens	Detaļu vizuāla pārbaude, bremžu sistēmai darbojoties. Piezīme: transportlīdzekļi ar bremžu pastiprinātāja sistēmu jāpārbauda ar izslēgtu motoru.	a) Pārlietu liels gājiens vai nepietiekama gājiena rezerve.		X	
		b) Nepietiekami brīva bremzes darbināšanas ierīces atgriešanās sākumstāvoklī. Ja ir ietekmēta funkcionalitāte.	X		X
		c) Nav pretslīdēšanas pārklājuma uz bremzes pedāļa, vai arī tas ir vaļīgs vai nodilis gluds.		X	

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Sīks	Būtisks	Bīstams
1.1.3. Vakuumsūknis vai kompresors un cilindri	Vizuāla detaļu pārbaude pie normāla darba spiediena. Pārbaudiet laiku, kas nepieciešams, lai vakuuma vai gaisa spiediens sasniegtu drošu darba vērtību un signālierīces, daudzkontūru aizsargvārsta un spiediena izlīdzināšanas vārsta darbību.	a) Spiediens/vakuums nav pietiekams bremžu darbināšanai vismaz četras reizes pēc signālierīces ieslēgšanās (vai kad mērinstrumenta rādījums ir nedrošs). Bremžu darbināšana vismaz divas reizes pēc signālierīces ieslēgšanās (vai kad mērinstrumenta rādījums ir nedrošs).		X	X
		b) Laiks, kas nepieciešams, lai gaisa spiediens/vakuums sasniegtu drošu darba vērtību, ir ilgāks, nekā noteikts prasībās ¹ .		X	
		c) Daudzkontūru aizsargvārsts vai spiediena izlīdzināšanas vārsts nedarbojas.		X	
		d) Gaisa noplūde rada būtisku spiediena pazemināšanos vai dzirdamas gaisa noplūdes.		X	
		e) Ārējie bojājumi, iespējams, ietekmē bremžu sistēmas darbību. Papildu bremžu darbības rādītāji neatbilst prasībām.		X	X
1.1.4. Zema spiediena brīdinājuma mēraparāts vai indikators	Darbības pārbaude.	Indikatora vai mēraparāta nepareiza darbība vai bojājums. Zemu spiedienu nevar konstatēt.	X	X	
1.1.5. Ar roku darbināms bremžu vadības vārsts	Detaļu vizuāla pārbaude, bremžu sistēmai darbojoties.	a) Ieplaisājusi, bojāta vai pārmērīgi nolietojusies vadības ierīce.		X	
		b) Vadības ierīces vaļīgs stiprinājums uz vārsta vai nedrošs vārsta stiprinājums.		X	
		c) Vaļīgi savienojumi vai noplūde sistēmā.		X	
		d) Neapmierinoša darbība.		X	

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Sīks	Būtisks	Bīstams
1.1.6. Stāvbremzes aktivators, vadības svira, stāvbremzes sprūdrats, elektroniskā stāvbremze	Detaļu vizuāla pārbaude, bremžu sistēmai darbojoties.	a) Sprūdrats nenotur pietiekami.		X	
		b) Nodilums pie sviras viras vai sprūdrata mehānismā. Pārmērīgs nodilums.	X	X	
		c) Sviras pārmērīgs kustīgums, kas liecina par nepareizu regulējumu.		X	
		d) Aktivatora nav, tas ir bojāts vai nedarbojas.		X	
		e) Nepareiza darbība, brīdinājuma indikators norāda uz nepareizu darbību.		X	
1.1.7. Bremžu vārsti (kājas vārsti, atslogošanas vārsti, regulatori)	Detaļu vizuāla pārbaude, bremžu sistēmai darbojoties.	a) Bojāts vārsts vai pārmērīga gaisa noplūde. Ja ir ietekmēta funkcionalitāte.		X	X
		b) Pārmērīga eļļas noplūde no kompresora.	X		
		c) Vaļīgs vai nepareizs vārsta stiprinājums.		X	
		d) Hidrauliskā šķidruma noplūde. Ja ir ietekmēta funkcionalitāte.		X	X
1.1.8. Piekabes bremžu savienojums (elektriskās un pneimatiskās)	Atvienojiet un pievienojiet bremžu sistēmas sakabes ierīci starp velkošo transportlīdzekli un piekabi.	a) Bojāts krāns vai hermetizējošais vārsts. Ja ir ietekmēta funkcionalitāte.	X	X	
		b) Vaļīgs krāna vai vārsta stiprinājums vai nepareizs stiprinājums. Ja ir ietekmēta funkcionalitāte.	X	X	
		c) Pārmērīgas noplūdes. Ja ir ietekmēta funkcionalitāte.		X	X

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Sīks	Būtisks	Bīstams
		d) Nepareiza darbība. Ietekmē bremžu darbību.		X	X
1.1.9. Energoakumulatora spiedtvertne	Vizuāla pārbaude.	a) Neliels bojājums vai neliela korozija. Tvertne ievērojami bojāta. Korozija vai noplūde.	X	X	
		b) Ietekmēta drenāžas ierīces darbība. Nedarbojas drenāžas ierīce.	X	X	
		c) Vaļīgs cilindra spiedtvertnes stiprinājums vai nepareizs stiprinājums.		X	
1.1.10. Bremžu pastiprinātāji, galvenais cilindrs (hidrauliskās sistēmas)	Ja iespējams, detaļu vizuāla pārbaude, bremžu sistēmai darbojoties.	a) Bojāts vai neefektīvs pastiprinātājs. Ja tas nedarbojas.		X	X
		b) Bojājums galvenajā cilindrā, bet bremzes vēl darbojas. Bojājums vai noplūde galvenajā cilindrā.		X	X
		c) Vaļīgi nostiprināts galvenais cilindrs, bet bremzes vēl darbojas. Vaļīgi nostiprināts galvenais cilindrs.		X	X
		d) Nepietiekams bremžu šķidruma daudzums – zem MIN atzīmes. Bremžu šķidruma daudzums būtiski zem MIN atzīmes. Bremžu šķidrums nav redzams.	X	X	X
		e) Nav galvenā cilindra rezervuāra vāciņa.	X		
		f) Bremžu šķidruma signāllampiņa iedegusies vai bojāta.	X		
		g) Bremžu šķidruma līmeņa signālierīces nepareiza darbība.	X		

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Sīks	Būtisks	Bīstams
1.1.11. Nelokanās bremžu caurulītes	Ja iespējams, detaļu vizuāla pārbaude, bremžu sistēmai darbojoties.	a) Ievērojams bojājuma vai plīsuma risks.			X
		b) Noplūde no caurulītēm vai savienojumiem (pneimatisko bremžu sistēmas). Noplūde no caurulītēm vai savienojumiem (hidraulisko bremžu sistēmas).		X	X
		c) Caurulīšu bojājums vai pārmērīga korozija. Ietekmēta bremžu darbība, jo pastāv bloķēšanas vai tūlītējas noplūdes risks.		X	X
		d) Nepareizs caurulīšu novietojums. Bojājuma risks.	X	X	
1.1.12. Lokanās bremžu šļūtenes	Ja iespējams, detaļu vizuāla pārbaude, bremžu sistēmai darbojoties.	a) Ievērojams bojājuma vai plīsuma risks.			X
		b) Šļūteņu bojājums, noberzums, savērpsšanās vai nepietiekams garums. Šļūtenes bojātas vai nodilušas.	X	X	
		c) Noplūde no šļūtenēm vai savienojumiem (pneimatisko bremžu sistēmas). Noplūde no šļūtenēm vai savienojumiem (hidraulisko bremžu sistēmas).		X	X
		d) Šļūteņu deformēšanās spiediena ietekmē. Bojāts šļūteņu apvalks.		X	X
		e) Šļūtenes ar porām.		X	
1.1.13. Bremžu uzlikas un kluči	Vizuāla pārbaude.	a) Pārmērīgs uzliku vai kluču nodilums (sasniegta MIN atzīme). Pārmērīgs uzliku vai kluču nodilums (MIN atzīme nav redzama).		X	X

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Sīks	Būtisks	Bīstams
		b) Uzlikas vai kluči piesārņoti (eļļa, smērvielas u. tml.). Ietekmēta bremzēšanas efektivitāte.		X	X
		c) Nav uzliku vai kluču, vai arī tie ir nepareizi uzstādīti.			X
1.1.14. Bremžu trumuļi, bremžu diski	Vizuāla pārbaude.	a) Trumuļu vai disku nodilums Trumuļu vai disku pārmērīgs nodilums, pārmērīgs robežums, plaisas, nepietiekams nostiprinājums vai lūzumi.		X	X
		b) Trumuļi vai diski piesārņoti (eļļa, smērvielas u. tml.). Ietekmēta bremzēšanas efektivitāte.		X	X
		c) Nav trumuļa vai diska.			X
		d) Vaļīgi nostiprināts atbalsta paliktnis.		X	
1.1.15. Bremžu troses, vilcējstieņi, sviru savienojumi	Ja iespējams, detaļu vizuāla pārbaude, bremžu sistēmai darbojoties.	a) Trose bojāta vai samezglota. Ietekmēta bremzēšanas efektivitāte.		X	X
		b) Pārmērīgs detaļu nodilums vai korozija. Ietekmēta bremzēšanas efektivitāte.		X	X
		c) Vaļīga trose, stienis vai savienojums.		X	
		d) Troses vadīklas bojājums.		X	
		e) Bremžu sistēmas komponentu brīvas kustības ierobežojums.		X	
		f) Pārmērīga sviru, savienojumu kustība, kas liecina par nepareizu regulējumu vai pārmērīgu nodilumu.		X	

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Sīks	Būtisks	Bīstams
1.1.16. Bremžu spēka pievads (ieskaitot bremžu energoakumulatorus vai hidrauliskos cilindrus)	Ja iespējams, detaļu vizuāla pārbaude, bremžu sistēmai darbojoties.	a) Spēka pievada plaisas vai bojājumi. Ietekmēta bremzēšanas efektivitāte.		X	X
		b) Noplūde no spēka pievada. Ietekmēta bremzēšanas efektivitāte.		X	X
		c) Vaļīgs vai nepareizi uzstādīts spēka pievads. Ietekmēta bremzēšanas efektivitāte.		X	X
		d) Pārmērīga spēka pievada korozija. Ir paredzams, ka ieplīsīs.		X	X
		e) Nepietiekams vai pārmērīgs darba virzuļa vai membrānas mehānisma gājiens. Ietekmēta bremzēšanas efektivitāte (nepietiekama kustības rezerve).		X	X
		f) Bojāts putekļusargs. Nav putekļusarga, vai tas ir pārmērīgi bojāts.	X	X	
1.1.17. Bremžu spēka regulators	Ja iespējams, detaļu vizuāla pārbaude, bremžu sistēmai darbojoties.	a) Savienojuma bojājums.		X	
		b) Nepareizs savienojuma regulējums.		X	
		c) Regulators iekļējies vai nedarbojas (ABS darbojas). Regulators iekļējies vai nedarbojas.		X	X
		d) Regulatora nav (ja tas ir paredzēts).			X
		e) Nav datu plāksnītes.	X		

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Sīks	Būtisks	Bīstams
		f) Dati nav salasāmi vai neatbilst prasībām ¹ .	X		
1.1.18. Pašregulēšanas mehānismi un indikatori	Vizuāla pārbaude.	a) Pašregulēšanas mehānisma bojājums, iekļīšanās vai pārmērīgs gājiens, pārmērīgs nodilums vai nepareizs regulējums.		X	
		b) Pašregulēšanas mehānisma bojājums.		X	
		c) Nepareizi uzstādīts vai nomainīts.		X	
1.1.19. Papildbremze (ja tāda ir vai tāai jābūt)	Vizuāla pārbaude.	a) Vaļīgi savienojumi vai stiprinājumi. Ja ir ietekmēta funkcionalitāte.	X	X	
		b) Sistēmai ir redzami bojājumi, vai tās nav.		X	
1.1.20. Automātiska piekabes bremžu darbība	Atvieno bremžu sakabes ierīci starp velkošo transportlīdzekli un piekabi.	Piekabes bremžu savienojuma atvienošana neieslēdzas automātiski.			X
1.1.21. Visa bremžu sistēma	Vizuāla pārbaude.	a) Citas sistēmas ierīču (piemēram, antifrīza sūkņa, sausinātāja u. tml.) ārējs bojājums vai pārmērīga korozija, kas rada negatīvu ietekmi uz bremžu sistēmu. Ietekmēta bremzēšanas efektivitāte.		X	X
		b) Gaisa vai antifrīza noplūde. Ietekmēta sistēmas funkcionalitāte.	X	X	
		c) Vaļīgs jebkuras detaļas stiprinājums vai nepareizs stiprinājums.		X	
		d) Jebkuras detaļas nedrošs pārveidojums ³ . Ietekmēta bremzēšanas efektivitāte.		X	X

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Sīks	Būtisks	Bīstams
1.1.22. Pārbaudes iekārtas pieslēgvietas (ja tādas ir vai tādām jābūt)	Vizuāla pārbaude.	a) Nav.		X	
		b) Bojātas. Nelietojamas vai konstatēta noplūde.	X	X	
1.1.23. Inerces bremzes	Vizuāla un darbības pārbaude.	Nepietiekama efektivitāte.		X	

1.2. Darba bremzes darbības rādītāji un efektivitāte

1.2.1. Darbības rādītāji	Testējot ar statisko bremžu apskates iekārtu vai, ja tas nav iespējams, testējot uz ceļa, pakāpeniski palieliniet bremzēšanas spēku līdz maksimālajai piepūlei.	a) Nepietiekams bremzēšanas spēks uz vienu vai vairākiem riteņiem. Nav bremzēšanas spēka uz vienu vai vairākiem riteņiem.		X	X
		b) Bremzēšanas spēks uz kāda riteņa ir mazāks par 70 % no lielākā bremzēšanas spēka, kāds reģistrēts citam ritenim uz tās pašas ass. Testējot uz ceļa, transportlīdzeklis pārāk novirzās no taisnas līnijas. Vadāmo asu gadījumā bremzēšanas spēks no kāda riteņa ir mazāks par 50 % no maksimālā bremzēšanas spēka, kāds ir reģistrēts otram ritenim uz tās pašas ass.		X	X
		c) Bremzēšanu nav iespējams veikt plūstoši (rāviens).		X	
		d) Bremzēšanas pārmērīga aizkavēšanās jebkuram no riteņiem.		X	
		e) Bremzēšanas spēka pārmērīgas svārstības katra pilna riteņa apgrieziena laikā.		X	

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Sīks	Būtisks	Bīstams
1.2.2. Efektivitāte	Pārbaude ar bremžu pārbaudes iekārtu vai, ja to nevar veikt tehnisku iemeslu dēļ, tests uz ceļa, izmantojot reģistrējošo deselerometru, lai noteiktu bremzēšanas koeficientu attiecībā pret maksimāli pieļaujamo masu, vai – puspiekabju gadījumā – attiecībā pret atļauto slodžu uz asi summu. Transportlīdzekļi vai piekabes ar maksimālo pilnu masu virs 3,5 tonnām jāpārbauda, ievērojot ISO 21069 standartus vai ekvivalentas metodes. Testi uz ceļa jāveic sausos apstākļos uz līdzena, taisna ceļa.	Netiek sasniegtas pat šādas minimālas vērtības ⁽¹⁾: 1. Transportlīdzekļi, kas pirmo reizi reģistrēti pēc 1.1.2012.: — M₁ kategorija – 58 %, — M₂ un M₃ kategorija – 50 %, — N₁ kategorija – 50 %, — N₂ un N₃ kategorija – 50 %, — O₂, O₃ un O₄ kategorija: — puspiekabēm – 45 % ⁽²⁾, — puspiekabēm ar regulējama augstuma piekabes iekārtu – 50 %.		X	
		2. Transportlīdzekļi, kas pirmo reizi reģistrēti pirms 1.1.2012.: — M₁, M₂ un M₃ kategorija – 50 % ⁽³⁾, — N₁ kategorija – 45 %, — N₂ un N₃ kategorija – 43 % ⁽⁴⁾, — O₂, O₃ un O₄ kategorija: 40 % ⁽⁵⁾.		X	
		3. Citas kategorijas: L kategorijas (abas bremzes kopā): — L1e kategorija – 42 %, — L2e, L6e kategorija – 40 %, — L3e kategorija – 50 %, — L4e kategorija – 46 %, — L5e, L7e kategorija – 44 %. L kategorijas (aizmugurējo riteņu bremzes): visas kategorijas – 25 % no kopējās transportlīdzekļa masas. Sasniegti mazāk nekā 50 % no minētajiem lielumiem.		X	X

Elements	Metode	Neatbilstības cēlopi	Trūkumu novērtējums		
			Sīks	Būtisks	Bīstams

1.3. Papildu (avārijas) bremžu darbība un efektivitāte (ja to nodrošina atsevišķa sistēma)

1.3.1. Darbības rādītāji	Ja papildu bremžu sistēma ir atsevišķi no darba bremžu sistēmas, izmantojiet metodi, kas norādīta 1.2.1. punktā.	a) Nepietiekams bremzēšanas spēks uz vienu vai vairākiem riteņiem. Nav bremzēšanas spēka uz vienu vai vairākiem riteņiem.		X	X
		b) Bremzēšanas spēks uz kāda riteņa ir mazāks par 70 % no lielākā bremzēšanas spēka, kāds reģistrēts otram ritenim uz tās pašas ass. Vai, testējot uz ceļa, transportlīdzeklis pārāk novirzās no taisnas līnijas. Vadāmo asu gadījumā bremzēšanas spēks no kāda riteņa ir mazāks par 50 % no maksimālā bremzēšanas spēka, kāds ir reģistrēts otram ritenim uz tās pašas ass.		X	X
		c) Bremzēšanu nav iespējams veikt plūstoši (rāviens).		X	
1.3.2. Efektivitāte	Ja papildu bremžu sistēma ir atsevišķi no darba bremžu sistēmas, izmantojiet metodi, kas norādīta 1.2.2. punktā.	Bremzēšanas spēks ir mazāks par 50 % ⁽⁶⁾ no darba bremzes efektivitātes rādītājiem, kas noteikti 1.2.2. punktā atkarībā no pilnas masas. Sasniegti mazāk nekā 50 % no bremžu efektivitātes rādītājiem.		X	X

1.4. Stāvbremzes darbības rādītāji un efektivitāte

1.4.1. Darbības rādītāji	Pielietojiet bremzi, pārbaudot ar bremžu apskates iekārtu.	Bremze nedarbojas vienā pusē, vai, testējot uz ceļa, transportlīdzeklis pārāk novirzās no taisnas līnijas. Mazāk nekā 50 % no 1.4.2. punktā minētajiem bremžu efektivitātes rādītājiem efektivitātes vērtībām sasniegti attiecībā pret transportlīdzekļa masu pārbaudes laikā.		X	X
--------------------------	--	---	--	---	---

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Sīks	Būtisks	Bīstams
1.4.2. Efektivitāte	Pārbaude ar bremžu pārbaudes iekārtu. Ja nav iespējams, tad uz ceļa, vai nu ar deselerometru, vai transportlīdzeklim esot novietotam konkrētā slīpumā.	Visiem transportlīdzekļiem bremzēšanas koeficients nav vismaz 16 % attiecībā pret transportlīdzekļa pilnu masu vai mehāniskajiem transportlīdzekļiem – vismaz 12 % attiecībā pret transportlīdzekļa sastāva pilnu masu, izvēloties lielāko no minētajām vērtībām. Sasniegti mazāk nekā 50 % no bremžu efektivitātes rādītājiem.		X	X
1.5. Papildbremzes darbības rādītāji	Vizuāla pārbaude, un, ja iespējams, pārbaudiet, vai sistēma darbojas.	a) Efektivitāte nav variējama pakāpeniski (nav piemērojams motorbremzes sistēmām).		X	
		b) Sistēma nedarbojas.		X	
1.6. Bremžu pretbloķēšanas sistēma (ABS)	Vizuāla pārbaude un signālierīces pārbaude un/vai izmantojot elektronisku transportlīdzekļa saskarni.	a) Signālierīces nepareiza darbība.		X	
		b) Signālierīce norāda uz nepareizu darbību.		X	
		c) Riteņu ātruma sensoru nav, vai tie ir bojāti.		X	
		d) Bojāta elektroinstalācija.		X	
		e) Nav citu sastāvdaļu, vai tās ir bojātas.		X	
		f) Izmantojot elektronisku transportlīdzekļa saskarni, sistēma norāda uz kļūmi.		X	

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Sīks	Būtisks	Bīstams
1.7. Elektroniskā bremžu sistēma (EBS)	Vizuāla pārbaude un signālierīces pārbaude un/vai izmantojot elektronisku transportlīdzekļa saskarni.	a) Signālierīces nepareiza darbība.		X	
		b) Signālierīce norāda uz nepareizu darbību.		X	
		c) Izmantojot elektronisku transportlīdzekļa saskarni, sistēma norāda uz kļūmi.		X	
1.8. Bremžu šķidrums	Vizuāla pārbaude.	Bremžu šķidruma piesārņojums vai nogulsnes tajā. Tūlītējs bojājuma risks.		X	X

2. STŪRES IEKĀRTA

2.1. Mehāniskais stāvoklis

2.1.1. Stūres pārvada stāvoklis	Kad transportlīdzeklis atrodas virs remontebedres vai uz pacēlāja, riteņiem esot virs zemes vai uz grozāmgaldiņiem, griežiet stūri no atdures līdz atdurei. Stūres pārvada darbības vizuāla pārbaude.	a) Smaga ierīces darbība.		X	
		b) Sektora vārpsta savērpusies, vai arī nodilis ķīlis. Ietekmē funkcionalitāti.		X	X
		c) Pārmērīgi nodilusi sektora vārpsta. Ietekmē funkcionalitāti.		X	X
		d) Pārmērīgi kustīga sektora vārpsta. Ietekmē funkcionalitāti.		X	X
		e) Noplūde. Veidojas pilieni.	X	X	

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Sīks	Būtisks	Bīstams
2.1.2. Stūres pārvada korpusa stiprinājums	Kad transportlīdzeklis atrodas uz remontbedres vai pacēlāja un transportlīdzekļa svārs balstās uz riteņiem, griežiet stūri / motocikla stūri pulksteņa rādītāja kustības virzienā un pretēji tam vai izmantojiet īpaši pielāgotu stūres brīvģājiena detektoru. Vizuāla pārbaude vadības ierīču korpusa stiprinājumiem pie šasijas.	a) Stūres pārvada korpus nav pareizi nostiprināts. Stiprinājumi ir bīstami vaļīgi vai atrodas relatīvā kustībā attiecībā pret šasiju/virsbūvi.		X	X
		b) Pagarinātas stiprinājuma vietas šasijā. Stiprinājumi ir būtiski ietekmēti.		X	X
		c) Stiprinājuma skrūvju nav, vai tās saplaisājušas. Stiprinājumi ir būtiski ietekmēti		X	X
		d) Stūres pārvada korpus saplaisājis. Ietekmēta korpusa stabilitāte vai stiprinājumi.		X	X
2.1.3. Stūres pārvada savienojumu stāvoklis	Kad transportlīdzeklis atrodas virs remontbedres vai uz pacēlāja un riteņi balstās uz zemes, griežiet stūri pulksteņa rādītāja kustības virzienā un pretēji tam vai izmantojiet īpaši pielāgotu stūres rata brīvģājiena detektoru. Vizuāla stūres pārvada detaļu nolietojuma, plaisu, drošības pārbaude.	a) Relatīva detaļu kustība, kas jānovērš. Pārmērīga kustība vai savienojuma izjukšanas iespējamība.		X	X
		b) Pārmērīgs savienojumu nodilums. Pastāv ļoti nopietns risks savienojuma izjukšanai.		X	X
		c) Kādas detaļas lūzums vai deformācija. Ietekmēta darbība.		X	X
		d) Nav fiksatoru		X	
		e) Detaļu nobīde (piemēram, stūres šķērssstieņa vai stūres garenstieņa).		X	
		f) Nedrošs pārveidojums ³ . Ietekmēta darbība.		X	X

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Sīks	Būtisks	Bīstams
		g) Nav putekļusarga, vai tas ir bojāts. Nav putekļusarga, vai tas ir ļoti bojāts.	X	X	
2.1.4. Stūres pārvada savienojumu darbība	Kad transportlīdzeklis atrodas virs remontbedres vai uz pacelāja un riteņi balstās uz zemes, griežiet stūri pulksteņa rādītāja kustības virzienā un pretēji tam vai izmantojiet īpaši pielāgotu stūres rata brīvģājiena detektoru. Vizuāla stūres pārvada detaļu nolietojuma, plaisu, drošības pārbaude.	a) Kustīgs stūres pārvada savienojums saskaras ar fiksētu šasijas daļu.		X	
		b) Stūres pagrieziņa ierobežotājs nedarbojas, vai tā vispār nav.		X	
2.1.5. Stūres pastiprinātājs	Pārbaudīt, vai stūres sistēmā nav noplūdes, un hidrauliskā šķidruma tvertnes līmeni (ja redzams). Riteņiem esot uz zemes un motoram darbojoties, pārbaudiet, vai stūres pastiprinātāja sistēma darbojas.	a) Šķidruma noplūde vai ietekmēta darbība.		X	
		b) Nepietiekams šķidruma daudzums (zem MIN atzīmes). Nepietiekams rezervuārs.	X	X	
		c) Mehānisms nedarbojas. Ietekmēta stūrēšana.		X	X
		d) Vaļīgs mehānisma stiprinājums, vai tas saplaisājis. Ietekmēta stūrēšana.		X	X
		e) Detaļu nobīde vai aizķeršanās. Ietekmēta stūrēšana.		X	X
		f) Nedrošs pārveidojums ³ . Ietekmēta stūrēšana.		X	X

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Sīks	Būtisks	Bīstams
		g) Bojātas, pārmērīgi sarūsējušas troses/caurules. Ietekmēta stūrēšana.		X	X

2.2. Stūres rats, statnis un motocikla stūre

2.2.1. Stūres rats un motocikla stūre	Kad transportlīdzeklis atrodas virs remontbedres vai uz pacēlāja un transportlīdzekļa masa balstās uz zemes, pastumiet un pavelciet stūres ratu vienā līmenī ar statni, pastumiet stūres ratu / motocikla stūri dažādos virzienos taisnā leņķī pret statni/dakšām. Brīvģājiena un lokano savienojumu vai kardanā savienojumu stāvokļa vizuāla pārbaude.	a) Relatīva kustība starp stūres ratu un statni, kas liecina par vaļīgu savienojumu. Pastāv ļoti nopietns risks savienojuma izjukšanai.		X	X
		b) Stūres rata rumbai nav fiksatora. Pastāv ļoti nopietns risks savienojuma izjukšanai		X	X
		c) Stūres rata rumba, loks vai spieķi ir ieplaisājuši vai vaļīgi. Pastāv ļoti nopietns risks savienojuma izjukšanai.		X	X
2.2.2. Stūres statnis un dakšas un stūres vibrāciju slāpētāji	Kad transportlīdzeklis atrodas virs remontbedres vai uz pacēlāja un transportlīdzekļa masa balstās uz zemes, pastumiet un pavelciet stūres ratu vienā līmenī ar statni, pastumiet stūres ratu / motocikla stūri dažādos virzienos taisnā leņķī pret statni/dakšām. Vizuāla brīvģājiena pārbaude un lokano savienojumu vai kardanā savienojumu stāvoklis.	a) Stūres rata centra pārmērīga kustība augšup un lejup.		X	
		b) Pārmērīga statņa augšdaļas kustība radiāli no ass uz statņa pusi.		X	
		c) Bojāts lokanais savienojums.		X	
		d) Bojāts stiprinājums. Pastāv ļoti nopietns risks, ka tas atdalīsies.		X	X
		e) Nedrošs pārveidojums ³ .			X

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Sīks	Būtisks	Bīstams
2.3. Stūres brīvgājiens	Ja iespējams, kad transportlīdzeklis atrodas virs remontbedres vai uz pacēlāja, transportlīdzekļa masa balstās uz riteņiem, transportlīdzekļa ar stūres pastiprinātāju motors darbojas (ja tas iespējams), riteņiem atrodoties uz priekšu vērstā novietojumā, viegli pagriežiet stūres ratu pulksteņa rādītāja kustības virzienā un pretēji tam, cik tālu vien iespējams, nekustinot riteņus. Brīvas kustības vizuāla pārbaude.	Pārmērīgs stūres pārvada brīvgājiens (piemēram, stūres loka punkta kustība pārsniedz vienu piektdaļu no stūres rata diametra vai nav saskaņā ar prasībām) ¹ . Ietekmēta stūrēšanas drošība.		X	X
2.4. Riteņu iestatījums (X) ²	Pārbaudiet stūres ratu regulējumu ar piemērotu aprīkojumu.	Iestatījums neatbilst transportlīdzekļa ražotāja datiem vai prasībām ¹ . Ietekmēta braukšana taisni; traucēta virziena stabilitāte.	X	X	
2.5. Piekabes stūrējamās ass pagrieziens	Vizuāla pārbaude vai īpaši pielāgota rata brīvgaits detektora izmantošana.	a) Neliels detaļas bojājums. Stipri bojāta vai saplaisājusi detaļa.		X	X
		b) Pārāk liels brīvgaits. Ietekmēta braukšana taisni; traucēta virziena stabilitāte.		X	X
		c) Bojāts stiprinājums. Stiprinājums ir būtiski ietekmēts.		X	X
2.6. Elektriskais stūres pastiprinātājs (EPS)	Vizuāla un atbilstības pārbaude starp stūres rata leņķi un riteņu leņķi, ieslēdzot/izslēdzot motoru un/vai izmantojot elektronisku transportlīdzekļa saskarni.	a) EPS kļūmes vizuālsindikators (MIL) norāda uz sistēmas kļūdu.		X	
		b) Neatbilstība starp stūres rata leņķi un riteņu leņķi. Ietekmēta stūrēšana.		X	X

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Sīks	Būtisks	Bīstams
		c) Stūres pastiprinātājs nedarbojas.		X	
		d) Izmantojot elektronisku transportlīdzekļa saskarni, sistēma norāda uz kļūmi.		X	
3. REDZAMĪBA					
3.1. Redzamības lauks	Vizuāla pārbaude no vadītāja sēdekļa.	Šķēršļi vadītāja redzamības laukā, kas būtiski ietekmē redzamību uz priekšu un uz sāniem (ārpus vējstikla tīrītāju darbības zonas). Ietekmēta vējstikla tīrītāju darbības zonas iekšpuse, vai nav redzami ārējie spoguļi.	X	X	
3.2. Stikla stāvoklis	Vizuāla pārbaude.	a) Saplaisājis vai iekrāsojies stikls vai caurspīdīgs panelis (ja atļauts) (ārpus vējstikla tīrītāju darbības zonas). Ietekmēta vējstikla tīrītāju darbības zonas iekšpuse, vai nav redzami ārējie spoguļi.	X	X	
		b) Stikls vai caurspīdīgs panelis (arī atstarojoša vai krāsaina plēve), kas neatbilst prasību tehniskajām specifikācijām ¹ , (ārpus vējstikla tīrītāju darbības zonas). Ietekmēta vējstikla tīrītāju darbības zonas iekšpuse, vai nav redzami ārējie spoguļi.	X	X	
		c) Stikls vai caurspīdīgs panelis nepieņemamā stāvoklī. Ievērojami ietekmēta redzamība caur vējstikla tīrītāju darbības zonas iekšpusi.		X	X
3.3. Atpakaļskata spoguļi vai ierīces	Vizuāla pārbaude.	a) Spoguļa vai ierīces nav, vai tie nav uzstādīti atbilstoši prasībām ¹ . (Pieejamas vismaz divas atpakaļskata iespējas.) Pieejamas mazāk nekā divas atpakaļskata iespējas.		X X	

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Sīks	Būtisks	Bīstams
		b) Spogulis vai ierīce ir nedaudz bojāta vai vaļīga. Spogulis vai ierīce nedarbojas, stipri bojāta, vaļīga vai nepietiekami nostiprināta.	X	X	
		c) Nav aptverts vajadzīgais redzamības lauks.		X	
3.4. Vējstikla tīrītāji	Vizuāla un darbības pārbaude.	a) Tīrītāji nedarbojas, to nav, vai arī tie neatbilst prasībām ¹ .		X	
		b) Tīrītāju slotiņa ir bojāta. Tīrītāju slotiņas nav, vai tā redzami bojāta.	X	X	
3.5. Vējstikla apskaloņi	Vizuāla un darbības pārbaude.	Apskalotāji nedarbojas pareizi (trūkst apskalošanas šķidruma, bet sūkņi darbojas, vai arī ūdens strūkļa nobīdījums). Apskalotāji nedarbojas.	X	X	
3.6. Pretaizsvīšanas ierīce (X) ²	Vizuāla un darbības pārbaude.	Ierīce nedarbojas vai redzami bojāta.	X		
4. LUKTURI, ATSTAROTĀJI UN ELEKTROIEKĀRTA					
4.1. Priekšējie lukturi					
4.1.1. Stāvoklis un darbība	Vizuāla un darbības pārbaude.	a) Gaismu / gaismas avota nav, vai tas ir bojāts (vairākas gaismas / vairāki gaismas avoti; LED gadījumā nedarbojas līdz 1/3. Viena gaisma / gaismas avoti; LED gadījumā – būtiski ietekmēta redzamība.	X	X	
		b) Projicēšanas sistēma (atstarotājs un lēca) nedaudz bojāta. Projicēšanas sistēmas (atstarotājs un lēca) nav, vai tā ir stipri bojāta.	X	X	

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Sīks	Būtisks	Bīstams
		c) Lukturis nav droši nostiprināts.		X	
4.1.2. Iestatījums	Nosakiet katra priekšējā luktura horizontālo orientāciju tuvajām gaismām, izmantojot priekšējo lukturu orientēšanas ierīci vai izmantojot elektronisku transportlīdzekļa saskarni.	a) Priekšējo lukturu orientācija neatbilst prasībās noteiktajai pielāidei ¹ .		X	
		b) Izmantojot elektronisku transportlīdzekļa saskarni, sistēma norāda uz kļūmi.		X	
4.1.3. Pārslēgšana	Vizuāla un darbības pārbaude vai pārbaude, izmantojot elektronisku transportlīdzekļa saskarni.	a) Pārslēgs nedarbojas atbilstoši prasībām ¹ (vienlaikus ieslēgtu priekšējo lukturu skaits). Tiek pārsniegts maksimāli pieļaujamais gaismas spilgtums virzienā uz priekšu.	X	X	
		b) Vadības ierīces darbība ir traucēta.		X	
		c) Izmantojot elektronisku transportlīdzekļa saskarni, sistēma norāda uz kļūmi.		X	
4.1.4. Atbilstība prasībām ¹	Vizuāla un darbības pārbaude.	a) Lukturi, izstarotā krāsa, novietojums, spilgtums vai marķējums neatbilst prasībām ¹ .		X	
		b) Izstrādājumi uz lēcas vai gaismas avota, kas redzami mazina gaismas spilgtumu vai maina izstaroto krāsu.		X	
		c) Gaismas avots un lukturis nav saderīgi.		X	
4.1.5. Lukturu augstuma regulēšanas ierīces (ja obligātas)	Vizuāla un darbības pārbaude vai pārbaude, izmantojot elektronisku transportlīdzekļa saskarni.	a) Ierīce nedarbojas.		X	
		b) Manuālu ierīci nevar darbināt no vadītāja sēdekļa.		X	
		c) Izmantojot elektronisku transportlīdzekļa saskarni, sistēma norāda uz kļūmi.		X	

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Sīks	Būtisks	Bīstams
4.1.6. Priekšējo lukturu tīrīšanas ierīce (ja obligāta)	Vizuāla un darbības pārbaude, ja iespējams.	Ierīce nedarbojas. Gāzizlādes lampu gadījumā.	X	X	

4.2. Priekšējie un aizmugurējie gabarītlukturi, sānu gabarītlukturi, kontūrgaismu lukturi un dienas gaitas lukturi

4.2.1. Stāvoklis un darbība	Vizuāla un darbības pārbaude.	a) Bojāts gaismas avots.		X	
		b) Bojāta lēca.		X	
		c) Lukturis nav droši nostiprināts. Ļoti nopietns risks, ka var nokrist.	X	X	
4.2.2. Pārslēgšana	Vizuāla un darbības pārbaude.	a) Pārslēgs nedarbojas atbilstoši prasībām ¹ . Aizmugurējos gabarītlukturus un sānu gabarītlukturus var izslēgt, kad ir ieslēgti priekšējie lukturi.		X X	
		b) Vadības ierīces darbība ir traucēta.		X	
4.2.3. Atbilstība prasībām ¹	Vizuāla un darbības pārbaude.	a) Lukturi, izstarotā krāsa, novietojums, spilgtums vai marķējums neatbilst prasībām ¹ . Sarkana gaisma priekšpusē vai balta gaisma aizmugurē; stipri samazināts gaismas spilgtums.	X	X	
		b) Izstrādājumi uz lēcas vai gaismas avota, kas samazina gaismas spilgtumu vai maina izstaroto krāsu. Sarkana gaisma priekšpusē vai balta gaisma aizmugurē; stipri samazināts gaismas spilgtums.	X	X	

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Sīks	Būtisks	Bīstams
4.3. Bremžu signāllukturi					
4.3.1. Stāvoklis un darbība	Vizuāla un darbības pārbaude.	a) Bojāts gaismas avots (vairāki gaismas avoti; LED gadījumā nedarbojas līdz 1/3). Viens gaismas avots; LED gadījumā darbojas mazāk nekā 2/3. Nedarbojas neviens gaismas avots.	X	X	X
		b) Nedaudz bojāta lēca (neietekmē izstaroto gaismu). Stipri bojāta lēca (ietekmē izstaroto gaismu).	X	X	
		c) Lukturis nav droši nostiprināts. Ļoti nopietns risks, ka var nokrist.	X	X	
4.3.2. Pārslēgšana	Vizuāla un darbības pārbaude vai pārbaude, izmantojot elektronisku transportlīdzekļa saskarni.	a) Pārslēgs nedarbojas atbilstoši prasībām ¹ . Novēlota darbība. Nedarbojas vispār.	X	X	X
		b) Vadības ierīces darbība ir traucēta.		X	
		c) Izmantojot elektronisku transportlīdzekļa saskarni, sistēma norāda uz kļūmi.		X	
		d) Ārkārtas bremzēšanas ugunis nedarbojas vai nedarbojas pareizi.		X	
4.3.3. Atbilstība prasībām ¹	Vizuāla un darbības pārbaude.	Lukturi, izstarotā krāsa, novietojums, spilgtums vai marķējums neatbilst prasībām ¹ . Balta gaisma aizmugurē; stipri samazināts gaismas spilgtums.	X	X	

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Sīks	Būtisks	Bīstams
4.4. Virzienrādītāji un avārijas brīdinājuma lukturi					
4.4.1. Stāvoklis un darbība	Vizuāla un darbības pārbaude.	a) Bojāts gaismas avots (vairāki gaismas avoti; <i>LED</i> gadījumā nedarbojas līdz 1/3). Viens gaismas avots; <i>LED</i> gadījumā darbojas mazāk nekā 2/3.	X	X	
		b) Nedaudz bojāta lēca (neietekmē izstaroto gaismu). Stipri bojāta lēca (ietekmē izstaroto gaismu).	X	X	
		c) Lukturis nav droši nostiprināts. Ļoti nopietns risks, ka var nokrist.	X	X	
4.4.2. Pārslēgšana	Vizuāla un darbības pārbaude.	Pārslēgs nedarbojas atbilstoši prasībām ¹ . Nedarbojas vispār.	X	X	
4.4.3. Atbilstība prasībām ¹	Vizuāla un darbības pārbaude.	Lukturi, izstarotā krāsa, novietojums spilgtums vai marķējums neatbilst prasībām ¹ .		X	
4.4.4. Mirgošanas frekvence	Vizuāla un darbības pārbaude.	Mirgošanas biežums neatbilst prasībām ¹ (biežuma novirze ir vairāk nekā 25 %).	X		
4.5. Priekšējie un aizmugurējie miglas lukturi					
4.5.1. Stāvoklis un darbība	Vizuāla un darbības pārbaude.	a) Bojāts gaismas avots; (vairāki gaismas avoti; <i>LED</i> gadījumā nedarbojas līdz 1/3). Viens gaismas avots; <i>LED</i> gadījumā darbojas mazāk nekā 2/3.	X	X	
		b) Nedaudz bojāta lēca (neietekmē izstaroto gaismu). Stipri bojāta lēca (ietekmē izstaroto gaismu).	X	X	

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Sīks	Būtisks	Bīstams
		c) Lukturis nav droši nostiprināts. Ļoti nopietns risks, ka var nokrist vai apžilbināt pretimbraucošos transportlīdzekļus.	X	X	
4.5.2. Iestatījums (X) ²	Darbības laikā un izmantojot priekšējo lukturu orientēšanas ierīci.	Priekšējam miglas lukturim nav pareizs horizontālais iestatījums, ja gaismas kūlim ir gaismas/tumsas robeža (gaismas/tumsas robeža pārāk zema). Gaismas/tumsas robeža atrodas virs priekšējā luktura gaismas/tumsas robežas.	X	X	
4.5.3. Pārslēgšana	Vizuāla un darbības pārbaude.	Pārslēgs nedarbojas atbilstoši prasībām ¹ . Nedarbojas.	X	X	
4.5.4. Atbilstība prasībām ¹	Vizuāla un darbības pārbaude.	a) Lukturi, izstarotā krāsa, novietojums, spilgtums vai marķējums neatbilst prasībām ¹ .		X	
		b) Sistēma nedarbojas atbilstoši prasībām ¹ .		X	
4.6. Atpakaļgaitas lukturi					
4.6.1. Stāvoklis un darbība	Vizuāla un darbības pārbaude.	a) Bojāts gaismas avots.	X		
		b) Bojāta lēca.	X		
		c) Lukturis nav droši nostiprināts. Ļoti nopietns risks, ka var nokrist.	X	X	
4.6.2. Atbilstība prasībām ¹	Vizuāla un darbības pārbaude.	a) Lukturi, izstarotā krāsa, spilgtums vai marķējums neatbilst prasībām ¹ .		X	
		b) Sistēma nedarbojas atbilstoši prasībām ¹ .		X	

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Sīks	Būtisks	Bīstams
4.6.3. Ieslēgšana	Vizuāla un darbības pārbaude.	Slēdzis nedarbojas atbilstoši prasībām ¹ . Atpakaļgaitas lukturi var ieslēgt, ja ātruma pārslēgs nav atpakaļgaitas stāvoklī.	X	X	
4.7. Aizmugurējās numura zīmes apgaismojuma lukturi					
4.7.1. Stāvoklis un darbība	Vizuāla un darbības pārbaude.	a) Lukturis izstaro tiešu vai baltu gaismu uz aizmuguri no transportlīdzekļa.	X		
		b) Bojāts gaismas avots; vairāki gaismas avoti. Bojāts gaismas avots; viens gaismas avots.	X	X	
		c) Lukturis nav droši nostiprināts. Ļoti nopietns risks, ka var nokrist.	X	X	
4.7.2. Atbilstība prasībām ¹	Vizuāla un darbības pārbaude.	Sistēma nedarbojas atbilstoši prasībām ¹ .	X		
4.8. Aizmugurējie atstarotāji, pamanāmības (atstarojošas) zīmes, marķējumi un aizmugurējās transportlīdzekļu pazīšanas zīmes					
4.8.1. Stāvoklis	Vizuāla pārbaude.	a) Atstarojošās ierīces ir bojātas. Ietekmēta atstarošana.	X	X	
		b) Atstarotājs nav droši nostiprināts. Var nokrist.	X	X	
4.8.2. Atbilstība prasībām ¹	Vizuāla pārbaude.	Ierīce, atstarotā krāsa vai novietojums neatbilst prasībām ¹ . Atstarojošo ierīču nav, vai tās atstaro sarkanu gaismu priekšpusē vai baltu gaismu aizmugurē.	X	X	

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Sīks	Būtisks	Bīstams
4.9. Apgaismes iekārtām obligātie signalizatori					
4.9.1. Stāvoklis un darbība	Vizuāla un darbības pārbaude.	Nedarbojas. Nedarbojas tālajām gaismām vai aizmugurējiem miglas lukturiem.	X	X	
4.9.2. Atbilstība prasībām ¹	Vizuāla un darbības pārbaude.	Neatbilst prasībām ¹ .	X		
4.10. Elektriskie savienojumi starp velkošo transportlīdzekli un piekabi vai puspiekabi	Vizuāla pārbaude: ja iespējams, pārbaudīt elektrosavienojumu.	a) Fiksētās detaļas nav droši uzstādītas. Vaļīga kontaktligzda.	X	X	
		b) Bojāta vai nodilusi izolācija. Iespējams īssavienojums.	X	X	
		c) Piekabes vai velkošā transportlīdzekļa elektrosavienojumi nedarbojas pareizi. Nedarbojas piekabes bremžu signāllukturi.		X	X
4.11. Elektroinstalācija	Vizuāla pārbaude, transportlīdzeklim atrodoties virs remontbedres vai uz pacelāja, dažos gadījumos apskatot arī motora nodalījumu.	a) Elektrības vadi ir nedroši vai nav pareizi nostiprināti. Vaļīgi stiprinājumi, vadi saskaras ar asām malām, savienojumi var atvienoties. Elektrības vadi var saskarties ar karstām detaļām, rotējošām detaļām vai ar zemi, savienojumi atvienojušies (bremzēšanai un stūrēšanai svarīgi mezgli).	X	X	X
		b) Elektrības vadi ir nedaudz bojāti. Elektrības vadi ir stipri bojāti. Elektrības vadi ir ļoti stipri bojāti (bremzēšanai un stūrēšanai svarīgi mezgli).	X	X	X

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Sīks	Būtisks	Bīstams
		c) Bojāta vai nodilusi izolācija. Iespējams īssavienojums. Būtisks aizdegšanās risks, dzirksteļu veidošanās.	X	X	X
4.12. Neobligāti lukturi un aizmugurējie atstarotāji (X) ²	Vizuāla un darbības pārbaude.	a) Lukturis / aizmugurējais atstarotājs nav uzstādīts atbilstoši prasībām ¹ . Izstaro/atstaro sarkanu gaismu priekšpusē vai baltu gaismu aizmugurē.	X	X	
		b) Lukturu darbība neatbilst prasībām ¹ . Vienlaikus darbojošos priekšējo gaismu skaits pārsniedz pieļaujamo gaismas spilgtumu; izstaro sarkanu gaismu priekšpusē vai baltu gaismu aizmugurē.	X	X	
		c) Lukturis / aizmugurējais atstarotājs nav droši nostiprināts. Ļoti nopietns risks, ka var nokrist.	X	X	
4.13. Akumulators(-i)	Vizuāla pārbaude.	a) Nedrošs. Nav pienācīgi nostiprināts; iespējams īssavienojums.	X	X	
		b) Noplūde. Bīstamu vielu noplūde.	X	X	
		c) Bojāts slēdzis (ja tas ir paredzēts).		X	
		d) Bojāti drošinātāji (ja tie ir paredzēti).		X	
		e) Neatbilstoša ventilācija (ja tā ir paredzēta).		X	

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Sīks	Būtisks	Bīstams
5. ASIS, RITEŅI, RIEPAS UN BALSTIEKĀRTA					
5.1. Asis					
5.1.1. Asis	Vizuāla pārbaude, transportlīdzeklim atrodoties virs remontbedres vai uz pacēlāja. Transportlīdzekļiem ar maksimālo masu līdz 3,5 tonnām var un ieteicams izmantot riteņu brīvgaits detektorus.	a) Ass saplaisājusi vai deformējusies.			X
		b) Nedrošs stiprinājums pie transportlīdzekļa. Traucēta stabilitāte, ietekmēta funkcionalitāte: pārmērīga kustība attiecībā pret tās stiprinājumiem.		X	X
		c) Nedrošs pārveidojums ³ . Traucēta stabilitāte, ietekmēta funkcionalitāte, nepietiekams atstatums līdz citām transportlīdzekļa daļām vai līdz zemei.		X	X
5.1.2. Pusass šarnīri	Vizuāla pārbaude, transportlīdzeklim atrodoties virs remontbedres vai uz pacēlāja. Transportlīdzekļiem ar maksimālo masu līdz 3,5 tonnām var un ieteicams izmantot riteņu brīvgaits detektorus. Pielieciet vertikālu vai sānu spēku katram ritenim un ievērojiet kustību starp ass siju un pusass šarnīru.	a) Saplaisājis pusass šarnīrs.			X
		b) Pārmērīgs šarnīra ass un/vai bukses nodilums. Iespējams, kļūs vaļīga; traucēta virziena stabilitāte.		X	X
		c) Pārmērīga kustība starp pusass šarnīru un ass siju. Iespējams, kļūs vaļīga; traucēta virziena stabilitāte.		X	X
		d) Pusass šarnīra ass ir vaļīga pie ass. Iespējams, kļūs vaļīga; traucēta virziena stabilitāte		X	X
5.1.3. Riteņu gultņi	Vizuāla pārbaude, transportlīdzeklim atrodoties virs remontbedres vai uz pacēlāja. Transportlīdzekļiem ar maksimālo masu līdz 3,5 tonnām var un ieteicams izmantot riteņu brīvgaits detektorus. Pakustiniet riteni vai pielieciet sānu spēku katram ritenim un ņemiet vērā riteņa augšupvērstas kustības apjomu, kas atbilst pusass šarnīram.	a) Pārāk liela kustība stūres rata gultnī. Traucēta virziena stabilitāte; var salūzt.		X	X
		b) Riteņa gultnis pārāk stingrs. Pārkaršanas risks; var salūzt.		X	X

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Sīks	Būtisks	Bīstams
5.2. Riteņi un riepas					
5.2.1. Riteņa rumba	Vizuāla pārbaude.	a) Nav kādu riteņa uzgriežņu vai tapskrūvju, vai tās ir vaļīgas. Trūkst stiprinājuma, vai tas ir tik vaļīgs, ka nopietni ietekmē satiksmes drošību.		X	X
		b) Nolietojusies vai bojāta rumba. Rumba ir nolietojusies vai bojāta tā, ka ietekmē riteņu drošu piestiprināšanu.		X	X
5.2.2. Riteņi	Vizuāla katra riteņa abu pušu pārbaude, transportlīdzeklim atrodoties virs remontbedres vai uz pacelāja.	a) Jebkāds plīsums vai metinājuma bojājums.			X
		b) Riepu bortgredzens nav pareizi uzstādīts. Var nokrist.		X	X
		c) Ritenis stipri bojāts vai nolietots. Ietekmēta droša piestiprināšana pie rumbas; ietekmēta riepas droša piestiprināšana.		X	X
		d) Riteņa izmērs, tehniskais projekts, saderība vai riepa neatbilst prasībām ¹ un ietekmē satiksmes drošību.		X	
5.2.3. Riepas	Visas riepas vizuāla pārbaude, vai nu rotējot riteņi virs zemes un transportlīdzeklim atrodoties virs remontbedres vai uz pacelāja, vai ripinot transportlīdzekli uz priekšu un atpakaļ virs remontbedres.	a) Riepas izmērs, slodzes indekss, apstiprinājuma zīme vai ātruma kategorija neatbilst prasībām ¹ un ietekmē satiksmes drošību. Faktiskajam izmantojumam nepietiekama slodzes indekss vai ātruma kategorija, riepa pieskaras citām transportlīdzekļa daļām, tādējādi mazinot braukšanas drošību.		X	X
		b) Dažādu izmēru riepas uz vienas ass vai dubultriteņa.		X	

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Sīks	Būtisks	Bīstams
		c) Dažādas uzbūves riepas uz vienas ass (ar radiālu karkasu/šķērsslāņu riepas).		X	
		d) Jebkādi nopietni riepas bojājumi vai griezumi Kords redzams vai bojāts.		X	X
		e) Kļūst redzams riepu protektora nodiluma rādītājs. Riepu protektora zīmējuma dziļums neatbilst prasībām ¹ .		X	X
		f) Riepa beržas pret citām detaļām (elastīgām pretšļakatu ierīcēm). Riepa beržas pret citiem komponentiem (braukšanas drošums netiek ietekmēts)	X	X	
		g) Atjaunotās riepas neatbilst prasībām ¹ . Ietekmēts korda aizsardzības slānis.		X	X
		h) Riepu spiediena kontroles sistēma nedarbojas pareizi, vai riepa ir redzami nepietiekams spiediens. Acīmredzami nedarbojas.	X	X	

5.3. Balstiekārtas sistēma

5.3.1. Atsperes un stabilizators	Vizuāla pārbaude, transportlīdzeklim atrodies virs remontbedres vai uz pacelāja. Transportlīdzekļiem ar maksimālo masu līdz 3,5 tonnām var un ieteicams izmantot riteņu brīvgaits detektorus.	a) Nedrošs atsperu stiprinājums pie šasijas vai ass. Redzama relatīva kustība. Nostiprinājumi ir ļoti vaļīgi.		X	X
		b) Bojāta vai saplaisājusi atsperes detaļa. Ļoti nopietni ietekmēta galvenā atspere (loksne) vai papildu loksnes.		X	X

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Sīks	Būtisks	Bīstams
		c) Nav atsperes. Ļoti nopietni ietekmēta galvenā atspere (loksne) vai papildu loksnes.		X	X
		d) Nedrošs pārveidojums ³ . Nepietiekams atstatums līdz citām transportlīdzekļa daļām; atperu sistēma nedarbojas.		X	X
5.3.2. Amortizatori	Vizuāla pārbaude, transportlīdzekli novietojot virs remontbedres vai uz pacēlāja vai izmantojot īpašu aprīkojumu, ja tāds pieejams.	a) Nedrošs amortizatoru stiprinājums pie šasijas vai ass. Vaļīgs amortizators.	X	X	
		b) Bojāts amortizators, vērojamas nopietnas noplūdes vai kļūmes vizuālas pazīmes.		X	
5.3.2.1. Amortizācijas efektivitātes apskate (X) ²	Izmantojiet speciālu aprīkojumu un salīdziniet atšķirības kreisajā/labajā pusē.	a) Būtiska atšķirība starp kreiso un labo pusi.		X	
		b) Nesasniedz noteiktās minimālās vērtības.		X	
5.3.3. Griezmes momenta pārvadi, piekares plaukti, piekares šķērsvirā un piekares pleci	Vizuāla pārbaude, transportlīdzeklim atrodoties virs remontbedres vai uz pacēlāja. Transportlīdzekļiem ar maksimālo masu līdz 3,5 tonnām var un ieteicams izmantot riteņu brīvgaits detektorus.	a) Nedrošs detaļu stiprinājums pie šasijas vai ass. Iespējams, kļūs vaļīga; traucēta virziena stabilitāte.		X	X
		b) Bojāta vai pārmērīgi sarūsējusi detaļa. Ietekmēta detaļas stabilitāte, vai detaļa saplaisājusi.		X	X
		c) Nedrošs pārveidojums ³ . Nepietiekams atstatums līdz citām transportlīdzekļa daļām; sistēma nedarbojas.		X	X

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Sīks	Būtisks	Bīstams
5.3.4. Balstiekārtas šarnīri	Vizuāla pārbaude, transportlīdzeklim atrodies virs remontbedres vai uz pacelāja. Transportlīdzekļiem ar maksimālo masu līdz 3,5 tonnām var un ieteicams izmantot riteņu brīvgaits detektorus.	a) Pārmērīgs šarnīra ass un/vai bukses vai balstiekārtu šarnīru nodilums. Iespējams, kļūs vaļīga; traucēta virziena stabilitāte.		X	X
		b) Stipri bojāts putekļusargs. Putekļusarga nav, vai tas ir saplaisājis.	X	X	
5.3.5. Pneimatiskā balstiekārta	Vizuāla pārbaude.	a) Sistēma nedarbojas.			X
		b) Kāda detaļa bojāta, pārveidota vai nodilusi tik ļoti, ka tas būtiski ietekmē sistēmas darbību. Sistēmas darbība ievērojami ietekmēta.		X	X
		c) Dzirdama noplūde sistēmā.		X	

6. ŠASIJA UN TAI PIESTIPRINĀTAS SASTĀVDAĻAS

6.1. Šasija vai rāmis un stiprinājumi

6.1.1. Vispārējais stāvoklis	Vizuāla pārbaude, transportlīdzeklim atrodies virs remontbedres vai uz pacelāja.	a) Kādas puses vai šķērssijas neliels ieplisums vai deformācija. Kādas puses vai šķērssijas būtiskas plaisas vai būtiska deformācija.		X	X
		b) Nedrošas stiprinājuma plāksnes vai stiprinājumi. Vairums stiprinājumu ir vaļīgi; nepietiekama daļu stiprība.		X	X
		c) Pārmērīga korozija, kas ietekmē iekārtas stiprību. Nepietiekama daļu stiprība.		X	X

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Sīks	Būtisks	Bīstams
6.1.2. Izplūdes caurules un klusinātāji	Vizuāla pārbaude, transportlīdzeklim atrodoties virs remontbedres vai uz pacelāja.	a) Noplūdes izplūdes sistēmā vai nepietiekams tās nostiprinājums.		X	
		b) Kabīnē vai pasažieru nodalījumā nonāk dūmi. Apdraud transportlīdzeklī esošo personu veselību.		X	X
6.1.3. Degvielas tvertne un caurules (ieskaitot apkures degvielas tvertnes un caurules)	Vizuāla pārbaude, transportlīdzeklim atrodoties virs remontbedres vai uz pacelāja, LPG/CNG/LNG sistēmu gadījumā izmantojiet noplūžu noteikšanas ierīces.	a) Nenostiprināta tvertne vai caurules, radot īpašu aizdegšanās risku.			X
		b) Degvielas noplūde, vai nav degvielas tvertnes vāka. Aizdegšanās risks; bīstamu vielu pārmērīgi zudumi.		X	X
		c) Noberztas caurules. Bojātas caurules.	X	X	
		d) Degvielas noslēgkrāns (ja nepieciešams) darbojas nepareizi.		X	
		e) Aizdegšanās riska cēloņi: — degvielas noplūde, — degvielas tvertne vai izplūdes sistēma nepareizi aizsargāta, — motora nodalījuma stāvoklis.			X
		f) LPG/CNG/LNG vai ūdeņraža sistēma neatbilst prasībām, kāda no sistēmas daļām ir bojāta ¹ .			X
6.1.4. Buferi, sānu un pakalējās drošības konstrukcija	Vizuāla pārbaude.	a) Vaļīgums vai bojājums pieskaroties var radīt savainojumus Daļas var nokrist; stipri ietekmēta funkcionalitāte.		X	X
		b) Ierīce redzami neatbilst prasībām ¹ .		X	

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Sīks	Būtisks	Bīstams
6.1.5. Rezerves riteņa stiprinājums (ja uzstādīts)	Vizuāla pārbaude.	a) Neatbilstošs stiprinājuma stāvoklis.	X		
		b) Vaļīgs vai saplaisājis stiprinājums.		X	
		c) Rezerves ritenis nav droši nofiksēts stiprinājumā. Pastāv ļoti nopietns risks, ka tas varētu nokrist.		X	X
6.1.6. Mehāniskas sakabes un vilkšanas ierīce	Nodiluma un pareizas darbības vizuāla pārbaude, pievēršot īpašu uzmanību jebkurai uzstādītai ierīcei saistībā ar drošību uz ceļiem un/vai mēraparāta izmantošanai.	a) Bojāta vai saplaisājusi detaļa (ja netiek izmantota). Bojāta vai saplaisājusi detaļa (ja tiek izmantota).		X	X
		b) Pārmērīgs detaļas nodilums. Zem nodiluma robežvērtības.		X	X
		c) Bojāts stiprinājums. Kāds no stiprinājumiem ir vaļīgs, un pastāv ļoti nopietns risks, ka tas varētu nokrist.		X	X
		d) Nav kādas drošības ierīces, vai tā darbojas nepareizi.		X	
		e) Nedarbojas kāds no sakabes indikatoriem.		X	
		f) Aizsegta reģistrācijas numura zīme vai kāds luksturis (kad neizmanto). Reģistrācijas numura zīme nav salasāma (kad netiek izmantota).	X	X	
		g) Nedrošs pārveidojums ³ (sekundārās daļas). Nedrošs pārveidojums ³ (galvenās daļas).		X	X
		h) Pārāk vāja sakabe.		X	

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Sīks	Būtisks	Bīstams
6.1.7. Transmisija	Vizuāla pārbaude.	a) Stiprinājuma skrūves ir vaļīgas, vai to vispār nav. Stiprinājuma skrūves ir vaļīgas, vai to vispār nav, tā, ka tas nopietni apdraud ceļu satiksmes drošību.		X	X
		b) Pārmērīgi nolietoto transmisijas vārpstas gultņi. Pastāv ļoti nopietns risks, ka tā varētu kļūt vaļīga vai ieplīst.		X	X
		c) Kardāna savienojumu vai transmisijas ķēžu/jostu pārmērīgs nolietojums. Pastāv ļoti nopietns risks, ka tās varētu kļūt vaļīgas vai ieplīst.		X	X
		d) Bojāti lokanie savienojumi. Pastāv ļoti nopietns risks, ka tie varētu kļūt vaļīgi vai ieplīst.		X	X
		e) Bojāta vai saliekta vārpsta.		X	
		f) Gultņu korpusi saplaisājuši vai nepareizi nostiprināti. Pastāv ļoti nopietns risks, ka tas varētu kļūt vaļīgs vai ieplīst.		X	X
		g) Stipri bojāts putekļusargs. Putekļusarga nav, vai tas ir saplaisājis.	X	X	
		h) Nelikumīga transmisijas pārveide.		X	
6.1.8. Motora stiprinājumi	Vizuāla pārbaude virs remontbedres vai uz pacēlāja nav nepieciešama.	Nodiluši, acīmredzami un būtiski bojāti stiprinājumi. Vaļīgi vai ieplaisājuši stiprinājumi.		X	X
6.1.9. Motora darbības rādītāji (X) ²	Vizuāla pārbaude un/vai pārbaude, izmantojot elektronisku saskarni.	a) Vadības ierīce ir pārveidota, ietekmējot drošību un/vai vidi.		X	

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Sīks	Būtisks	Bīstams
		b) Motors ir pārveidots, ietekmējot drošību un/vai vidi.			X
6.2. Kabīne un virsbūve					
6.2.1. Stāvoklis	Vizuāla pārbaude.	a) Vaļīgs vai bojāts panelis vai daļa, kas var radīt savainojumus Var nokrist.		X	X
		b) Nedrošs virsbūves balsts. Traucēta stabilitāte.		X	X
		c) Ieplūst motora vai izplūdes gāzes. Apdraud transportlīdzeklī esošo personu veselību.		X	X
		d) Nedrošs pārveidojums ³ . Nepietiekams atstatums līdz rotējošām vai kustīgām daļām un līdz ceļa virsmai.		X	X
6.2.2. Stiprinājums	Vizuāla pārbaude, transportlīdzeklim atrodoties virs remontbedres vai uz pacelāja.	a) Nedroša virsbūve vai kabīne. Ietekmēta stabilitāte.		X	X
		b) Virsbūve/kabīne neatrodas taisnā leņķī uz šasijas.		X	
		c) Virsbūves/kabīnes stiprinājumi pie šasijas vai šķērssijas ir nedroši, vai to nav, un ja tie ir simetriski. Virsbūves/kabīnes stiprinājumi pie šasijas vai šķērssijas ir nedroši, vai to nav, tā, ka tas nopietni apdraud ceļu satiksmes drošību.		X	X
		d) Pārmērīga korozija pamata virsbūves stiprinājuma punktos. Traucēta stabilitāte.		X	X

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Sīks	Būtisks	Bīstams
6.2.3. Durvis un rokturslēgi	Vizuāla pārbaude.	a) Durvis pareizi neatveras vai neaizveras.		X	
		b) Durvis var netīši atvērties, vai tās neturas ciet (bīdāmās durvis). Durvis var netīši atvērties, vai tās neturas ciet (veramās durvis).		X	X
		c) Durvis, eņģes, rokturslēgi vai balsti ir nolietojušies. Durvis, eņģes, rokturslēgi vai balsti ir vaļīgi, vai to nav.	X	X	
6.2.4. Grīda	Vizuāla pārbaude, transportlīdzeklim atrodoties virs remontbedres vai uz pacēlāja.	Nedroša vai stipri nodilusi grīda. Nepietiekama stabilitāte.		X	X
6.2.5. Vadītāja sēdekļi	Vizuāla pārbaude.	a) Sēdekļi ar bojātām detaļām. Nestabils sēdekļi.		X	X
		b) Regulēšanas mehānisms nedarbojas pareizi. Sēdekļi kustas, vai atzveltni nevar nostiprināt		X	X
6.2.6. Citi sēdekļi	Vizuāla pārbaude.	a) Bojāti vai nepareizi piestiprināti sēdekļi (sekundārās daļas). Bojāti vai nepareizi piestiprināti sēdekļi (galvenās daļas).	X	X	
		b) Sēdekļi uzstādīti neatbilstoši prasībām ¹ . Pārsniegts atļautais sēdekļu skaits; izvietojums neatbilst apstiprinājumam.	X	X	
6.2.7. Braukšanas vadības ierīces	Vizuāla un darbības pārbaude.	Kāda transportlīdzekļa darbībai nepieciešama vadības ierīce darbojas nepareizi. Ietekmēta droša darbība.		X	X

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Sīks	Būtisks	Bīstams
6.2.8. Kabīnes kāpšļi	Vizuāla pārbaude.	a) Kāpslis vai uzmala ir nedroša. Nepietiekama stabilitāte.	X	X	
		b) Kāpslis vai uzmala var savainot lietotājus.		X	
6.2.9. Cita iekšējā un ārējā apdare un aprīkojums	Vizuāla pārbaude.	a) Citas apdares vai aprīkojuma stiprinājumi ir bojāti.		X	
		b) Cita apdare vai aprīkojums neatbilst prasībām ¹ . Piestiprinātās daļas var radīt savainojumus; ietekmēta darbības drošība.	X	X	
		c) Noplūdes hidrauliskajā aprīkojumā. Bīstamu vielu apjomīgi zudumi.	X	X	
6.2.10. Dubļusargi (spārni), pretšļakatu ierīces	Vizuāla pārbaude.	a) Trūkst, ir vaļīgi vai pamatīgi sarūsējuši. Var radīt savainojumus; var nokrist.	X	X	
		b) Nepietiekams atstatums līdz ritenim (pretšļakatu ierīce). Nepietiekams atstatums līdz ritenim (dubļusargi).	X	X	
		c) Neatbilst prasībām ¹ . Riepa nav pietiekami aizsegta.	X	X	
6.2.11. Balsts	Vizuāla pārbaude.	a) To nav, tie ir vaļīgi vai pamatīgi sarūsējuši.		X	
		b) Neatbilst prasībām ¹ .		X	
		c) Pastāv risks, ka atvērsies, transportlīdzeklim esot kustībā.			X

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Sīks	Būtisks	Bīstams
6.2.12. Rokturi un kāju paliktņi	Vizuāla pārbaude.	a) To nav, tie ir vaļīgi vai pamatīgi sarūsējuši.		X	
		b) Neatbilst prasībām ¹ .		X	
7. CITS APRĪKOJUMS					
7.1. Drošības jostas/sprādzes un drošības sistēmas					
7.1.1. Drošības jostu/sprādžu stiprinājumu drošība	Vizuāla pārbaude.	a) Stiprinājuma punkts ir ļoti izdilis. Ietekmēta stabilitāte.		X	X
		b) Vaļīgi stiprinājumi.		X	
7.1.2. Drošības jostu/sprādžu stāvoklis	Vizuāla un darbības pārbaude.	a) Obligātā drošības josta nav uzstādīta, vai tās trūkst.		X	
		b) Drošības josta ir bojāta. Jebkāds iegriezums vai pārmērīgas izstaipīšanās pazīmes.	X	X	
		c) Drošības josta neatbilst prasībām ¹ .		X	
		d) Drošības jostas sprādze bojāta vai nedarbojas pareizi.		X	
		e) Drošības jostas spriegotājs ir bojāts vai nedarbojas pareizi.		X	
7.1.3. Drošības jostas slodzes ierobežotājs	Vizuāla pārbaude un/vai pārbaude, izmantojot elektronisku saskarni.	a) Slodzes ierobežotāja nav vai tas nav piemērots transportlīdzeklim.		X	
		b) Izmantojot elektronisku transportlīdzekļa saskarni, sistēma norāda uz kļūmi.		X	

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Sīks	Būtisks	Bīstams
7.1.4. Drošības jostu nospriegotāji	Vizuāla pārbaude un/vai pārbaude, izmantojot elektronisku saskarni.	a) Nospriegotāju nav, vai tie nav piemēroti transportlīdzeklim.		X	
		b) Izmantojot elektronisku transportlīdzekļa saskarni, sistēma norāda uz kļūmi.		X	
7.1.5. Gaisa spilvens	Vizuāla pārbaude un/vai pārbaude, izmantojot elektronisku saskarni.	a) Gaisa spilvenu nav, vai tie nav piemēroti transportlīdzeklim.		X	
		b) Izmantojot elektronisku transportlīdzekļa saskarni, sistēma norāda uz kļūmi.		X	
		c) Gaisa spilvens acīmredzami nedarbojas.		X	
7.1.6. Gaisa spilvenu drošības sistēmas (SRS)	MIL vizuāla pārbaude un/vai pārbaude, izmantojot elektronisku saskarni.	a) SRS MIL norāda uz jebkādas viedas sistēmas kļūmi.		X	
		b) Izmantojot elektronisku transportlīdzekļa saskarni, sistēma norāda uz kļūmi.		X	
7.2. Ugunsdzēsības aparāts (X) ²	Vizuāla pārbaude.	a) Nav.		X	
		b) Neatbilst prasībām ¹ . Ja nepieciešams (piemēram, taksometriem, autobusiem utt.).	X	X	
7.3. Slēdzenes un pretaizdzišanas ierīce	Vizuāla un darbības pārbaude.	a) Ierīce nedarbojas un tāpēc neaizkavē transportlīdzekļa aizbraukšanu	X		
		b) Ierīce ir bojāta. Netīša aizslēgšana vai bloķēšana.		X	X
7.4. Brīdinājuma trijstūris (ja nepieciešams) (X) ²	Vizuāla pārbaude.	a) Tā nav, vai tas ir nepilnīgs.	X		
		b) Neatbilst prasībām ¹ .	X		

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Sīks	Būtisks	Bīstams
7.5. Pirmās palīdzības piederumu komplekts (ja nepieciešams) (X) ²	Vizuāla pārbaude.	Trūkst, nepilnīgs vai neatbilst prasībām ¹ .	X		
7.6. Riteņa atbalstķīļi (ja nepieciešams) (X) ²	Vizuāla pārbaude.	To nav, vai tie ir sliktā stāvoklī, nepietiekama stabilitāte vai izmēri.		X	
7.7. Skaņas signālierīce	Vizuāla un darbības pārbaude.	a) Nedarbojas pareizi. Nedarbojas vispār.	X	X	
		b) Nedroša vadība	X		
		c) Neatbilst prasībām ¹ . Izdoto skaņu iespējams noturēt par kādu no oficiālajām sirēnām.	X	X	
7.8. Spidometrs	Vizuāla vai darbības pārbaude, pārbaudot uz ceļa vai elektroniski.	a) Nav uzstādīts atbilstoši prasībām ¹ . Nav uzstādīts, ja ir nepieciešams.	X	X	
		b) Traucēta darbība. Nedarbojas vispār.	X	X	
		c) Nevar pietiekami izgaismot. Vispār nevar izgaismot.	X	X	
7.9. Tahogrāfs (ja uzstādīts/nepieciešams)	Vizuāla pārbaude.	a) Nav uzstādīts atbilstoši prasībām ¹ .		X	
		b) Nedarbojas.		X	
		c) Bojātas plombas, vai to trūkst.		X	

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Sīks	Būtisks	Bīstams
		d) Nav uzstādīšanas plāksnes, tā ir nesalasāma vai beidzies termiņš.		X	
		e) Redzami bojājumi vai manipulācijas.		X	
		f) Riepu izmērs neatbilst kalibrācijas parametriem.		X	
7.10. Ātruma ierobežošanas ierīce (ja uzstādīta/nepieciešama)	Vizuāla un darbības pārbaude, ja pieejams aprīkojums.	a) Nav uzstādīta atbilstoši prasībām ¹ .		X	
		b) Redzams, ka nedarbojas.		X	
		c) Nepareizi iestatīts ātrums (ja pārbaudīts).		X	
		d) Bojātas plombras, vai to trūkst.		X	
		e) Nav plāksnes, vai tā nav salasāma.		X	
		f) Riepu izmērs neatbilst kalibrācijas parametriem.		X	
7.11. Odometrs, ja pieejams (X) ²	Vizuāla pārbaude un/vai pārbaude, izmantojot elektronisku saskarni.	a) Acīmredzami veiktas manipulācijas (krāpšana), lai samazinātu transportlīdzekļa nobraukuma attāluma rādījumu vai lai nepareizi uzrādītu transportlīdzekļa nobraukuma attālumu.		X	
		b) Redzams, ka nedarbojas.		X	
7.12. Elektroniskā stabilitātes kontrole (ESC), ja uzstādīta/nepieciešama	Vizuāla pārbaude un/vai pārbaude, izmantojot elektronisku saskarni.	a) Riteņu ātruma sensoru nav, vai tie ir bojāti.		X	
		b) Bojāta elektroinstalācija.		X	
		c) Nav citu sastāvdaļu, vai tās ir bojātas.		X	

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Sīks	Būtisks	Bīstams
		d) Slēdzis bojāts vai nedarbojas pareizi.		X	
		e) ESC MIL norāda uz jebkādas viedas sistēmas kļūmi.		X	
		f) Izmantojot elektronisku transportlīdzekļa saskarni, sistēma norāda uz kļūmi.		X	

8. TRAUCĒJUMI

8.1. Troksnis

8.1.1. Trokšņa slāpēšanas sistēma	Subjektīvs novērtējums (ja vien inspektors neuzskata, ka trokšņa līmenis ir uz robežas, un tādā gadījumā var veikt trokšņa testu stāvošam transportlīdzeklim, izmantojot trokšņa līmeņa mērītāju)	a) Trokšņa līmeņi pārsniedz prasībās atļauto līmeni ¹ .		X	
		b) Kāda no trokšņa slāpēšanas sistēmas daļām ir vajīga, bojāta, nepareizi uzstādīta, tās nav, vai tā acīmredzami ir pārveidota tā, ka varētu ietekmēt trokšņa līmeņus. Pastāv ļoti nopietns risks, ka tā varētu nokrist.		X	X

8.2. Izplūdes gāzu emisijas

8.2.1. Emisija no dzirksteļ aizdedzes motoriem

8.2.1.1. Izplūdes gāzu emisiju kontroles aprīkojums	Vizuāla pārbaude.	a) Ražotāja uzstādītā emisiju kontroles aprīkojuma nav, vai tas ir acīmredzami bojāts vai pārveidots.		X	
		b) Noplūdes, kas var ietekmēt emisijas mērījumus.		X	

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Sīks	Būtisks	Bīstams
8.2.1.2. Gāzveida emisijas	— Transportlīdzekļiem, kuru emisiju klases nav augstākas par <i>Euro 5</i> un <i>Euro V</i> ⁽⁷⁾: Mērījums, izmantojot izplūdes gāzu analizatoru saskaņā ar prasībām ¹ vai <i>OBD</i> rādījumu. Izpūtēju pārbaudei vienmēr ir jābūt noklusējuma pārbaudes metodei izplūdes emisiju novērtēšanai. Pamatojoties uz ekvivalences novērtējumu un ņemot vērā attiecīgos tipa apstiprinājuma tiesību aktus, dalībvalstis var atļaut lietot iebūvēto diagnostikas (<i>OBD</i>) sistēmu saskaņā ar ražotāja ieteikumiem un citām prasībām. — Transportlīdzekļiem, kuru emisiju klases ir <i>Euro 6</i> un <i>Euro VI</i> ⁽⁸⁾ vai augstāka: Mērījums, izmantojot izplūdes gāzu analizatoru saskaņā ar prasībām ¹ vai <i>OBD</i> rādījumu saskaņā ar ražotāja ieteikumiem un citām prasībām ¹. Mērījumu nepiemēro divtaktu motoriem.	a) Vai nu gāzu emisijas pārsniedz ražotāja norādītos līmeņus,		X	
		b) vai, ja šī informācija nav pieejama, ir pārsniegta CO emisija: i) transportlīdzekļiem bez emisiju kontroles sistēmas: — 4,5 % vai — 3,5 % saskaņā ar pirmās reģistrācijas datumu vai pielietojumu, kas noteikts prasībās¹. ii) transportlīdzekļiem ar emisiju vadības sistēmu: — tukšgaitā – 0,5 %, — pie lieliem tukšgaitas apgriezieniem – 0,3 % vai — tukšgaitā – 0,3 % ⁽⁷⁾. — pie lieliem tukšgaitas apgriezieniem – 0,2 % saskaņā ar pirmās reģistrācijas datumu vai pielietojumu, kas noteikts prasībās¹		X	
		c) Lambdas koeficients ir ārpus diapazona $1 \pm 0,03$ vai neatbilst ražotāja norādījumiem.		X	
		d) <i>OBD</i> rādījumi norāda uz būtisku nepareizu darbību.		X	

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Sīks	Būtisks	Bīstams
8.2.2. Emisija no kompresijaizdedzes motoriem					
8.2.2.1. Izplūdes gāzu emisijas kontroles aprīkojums	Vizuāla pārbaude.	a) Ražotāja uzstādītā emisijas kontroles aprīkojuma nav, vai tas ir acīmredzami bojāts.		X	
		b) Noplūdes, kas var ietekmēt emisijas mērījumus.		X	
8.2.2.2. Dūmainība Šī prasība neattiecas uz transportlīdzekļiem, kas reģistrēti vai nodoti ekspluatācijā pirms 1980. gada 1. janvāra.	— Transportlīdzekļiem, kuru emisiju klases nav augstākas par <i>Euro 5</i> un <i>Euro V</i> ⁽⁷⁾: Izplūdes gāzu dūmainība brīvā paātrinājuma laikā (bez slodzes no brīvgaits stāvokļa līdz maksimālajiem apgriezieniem) jāmēra, kad pārnesumkārbas svira atrodas neitrālā pozīcijā un kad ir ieslēgts sajūgs vai ar <i>OBD</i> rādījumu. Izpūtēju pārbaudei vienmēr ir jābūt noklusējuma pārbaudes metodei izplūdes emisiju novērtēšanai. Pamatojoties uz ekvivalences novērtējumu, dalībvalstis var atļaut lietot iebūvēto diagnostikas (<i>OBD</i>) sistēmu saskaņā ar ražotāja ieteikumiem un citām prasībām. — Transportlīdzekļiem, kuru emisiju klase ir <i>Euro 6</i> un <i>Euro VI</i> ⁽⁸⁾ vai augstāka: Izplūdes gāzu dūmainība brīvā paātrinājuma laikā (bez slodzes no brīvgaits stāvokļa līdz maksimālajiem apgriezieniem) jāmēra, kad pārnesumkārbas svira atrodas neitrālā pozīcijā un kad ir ieslēgts sajūgs vai ar <i>OBD</i> rādījumu saskaņā ar ražotāja ieteikumiem un citām prasībām¹. Transportlīdzekļa iepriekšēja sagatavošana: 1. Transportlīdzekļus var testēt bez iepriekšējas sagatavošanas, taču drošības apsvērumu dēļ jāpārbauda, vai motors ir silts un vai tā mehāniskais stāvoklis ir apmierinošs.	a) Transportlīdzekļiem, kas reģistrēti vai pirmoreiz nodoti ekspluatācijā pēc datuma, kas norādīts prasībās ¹ , dūmainība pārsniedz transportlīdzekļa ražotāja plāksnītē norādīto līmeni.		X	

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Sīks	Būtisks	Bīstams
	2. Priekšnoteikumi: i) motors ir pilnīgi silts, ja tā eļļas temperatūra, kas eļļas līmeņa mērtausta atverē ir izmērīta ar zondi, ir vismaz 80 °C, vai arī ierastā darba temperatūrā, ja izmērītā temperatūra ir zemāka, un līdzvērtīgai jābūt motora bloka temperatūrai, kas noteikta pēc infrasarkanā starojuma līmeņa. Ja transportlīdzekļa konfigurācijas dēļ šis mērījums nav iespējams, motora normālu darba temperatūru var panākt ar citiem līdzekļiem, piemēram, darbinot motora dzesējošo ventilatoru; ii) izplūdes sistēmu iztīra, izmantojot vismaz trīs brīvā paātrinājuma ciklus vai kādu līdzvērtīgu metodi.				
		b) Ja šī informācija nav pieejama vai ja prasības¹ neļauj izmantot atsauces vērtības: — motoriem bez turbopūtes – 2,5 m⁻¹, — motoriem ar turbopūti – 3,0 m⁻¹, vai — transportlīdzekļiem, kas noteikti prasībās¹ vai iepriekš reģistrēti vai nodoti ekspluatācijā pēc prasībās¹ norādītā datuma: 1,5 m⁻¹ ⁽⁹⁾ vai 0,7 m⁻¹ ⁽¹⁰⁾		X	

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Sīks	Būtisks	Bīstams
	Testa procedūra: 1. Pirms katra brīvā paātrinājuma cikla sākšanas motoram un jebkuram uzstādītajam turbokompresoram jādarbojas brīvgaitā. Tas nozīmē, ka lieljaudas dīzeļmotoriem pēc gāzes pedāļa atlaišanas jānogaida vismaz 10 sekundes. 2. Katra brīvā paātrinājuma cikla sākšanai gāzes pedālis pilnībā jānospiež ātri un vienmērīgi (ne ilgāk kā vienu sekundi), bet bez spēka, lai no augstspiediena sūkņa panāktu maksimālo padevi. 3. Katra brīvā paātrinājuma cikla laikā motors pirms gāzes pedāļa atlaišanas sasniedz atslēgšanās ātrumu vai – transportlīdzekļiem ar automātisko pārnesumkārbu – ražotāja norādītos apgriezienus, vai arī, ja šie dati nav pieejami, tad divas trešdaļas no maksimālajiem apgriezieniem. To var pārbaudīt, piemēram, kontrolējot motora apgriezienu skaitu vai paredzot pietiekamu laiku starp pirmo gāzes pedāļa nospiešanu un atlaišanu, kam M_2, M_3, N_2 un N_3 kategorijas transportlīdzekļu gadījumā jābūt vismaz divām sekundēm. 4. Transportlīdzekļus neakceptē tikai tad, ja vismaz pēdējo triju brīvā paātrinājuma ciklu vidējais aritmētiskais pārsniedz robežvērtību. To var aprēķināt, neievērojot mērījumus, kuri būtiski atšķiras no izmērītā vidējā vai arī no citu statistisko aprēķinu rezultāta, kurā ņem vērā mērījumu izkliedi. Dalībvalstis var ierobežot testa ciklu skaitu.				

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Sīks	Būtisks	Bīstams
	5. Nevajadzīgas apskates novēršanai dalībvalstis var neakceptēt tādas transportlīdzekļus, kuru izmērītie lielumi mazāk nekā pēc trīs brīvā paātrinājuma cikliem vai pēc attīrīšanas cikliem būtiski pārsniedz robežvērtības. Lai līdzīgi novērstu nevajadzīgu apskati, dalībvalstis apstiprina transportlīdzekļus, kuru izmērītie lielumi mazāk nekā pēc trīs brīvā cikla paātrinājumiem vai pēc tīrīšanas cikliem ir daudz zemāki nekā robežvērtības.				
8.3. Elektromagnētisko traucējumu novēršanas iekārta					
Radiotraucējumi (X) ²		Kādas prasībās paredzētās prasības ¹ nav ievērotas.	X		
8.4. Citi ar vidi saistīti aspekti					
8.4.1. Šķidrumu noplūdes		Jebkādas pārmērīgas šķidruma noplūdes, kas nav ūdens noplūdes, var bojāt vidi vai radīt draudus citu ceļu satiksmes dalībnieku drošībai. Pastāvīgi veidojas pilieni, kas rada ļoti nopietnu apdraudējumu.		X	X
9. PAPILDU PĀRBAUDES M ₂ , M ₃ KATEGORIJAS PASAŽIERU TRANSPORTLĪDZEKĻIEM					
9.1. Durvis					
9.1.1. Ieejas un izejas durvis	Vizuāla un darbības pārbaude.	a) Traucēta darbība.		X	
		b) Nolietotas. Var radīt savainojumus.	X	X	
		c) Bojātas avārijas vadības ierīces.		X	
		d) Bojāta durvju vai brīdinājuma ierīču tālvadība.		X	
		e) Neatbilst prasībām ¹ . Nepietiekams durvju platums.	X	X	

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Sīks	Būtisks	Bīstams
9.1.2. Avārijas izejas	Vizuāla un darbības pārbaude (ja piemērojama).	a) Traucēta darbība		X	
		b) Avārijas izeju zīmes nesalasāmas. Avārijas izeju zīmju nav.	X	X	
		c) Nav āmura stikla izsišanai.	X		
		d) Neatbilst prasībām ¹ . Nepietiekams platums vai piekļuve aizšķērsota.	X	X	
9.2. Pretaizsvīšanas un pretaižsalšanas sistēma (X) ²	Vizuāla un darbības pārbaude.	a) Nedarbojas pareizi. Ietekmē drošu transportlīdzekļa darbību.	X	X	
		b) Toksisku vai izplūdes gāzu emisija vadītāja vai pasažieru nodalījumā. Apdraud transportlīdzeklī esošo personu veselību.		X	X
		c) Bojāta pretaižsalšanas sistēma (ja obligāta).		X	
9.3. Ventilācijas un apsildes sistēma (X) ²	Vizuāla un darbības pārbaude.	a) Traucēta darbība. Var apdraudēt transportlīdzeklī esošo personu veselību.	X	X	
		b) Toksisku vai izplūdes gāzu emisija vadītāja vai pasažieru nodalījumā. Apdraud transportlīdzeklī esošo personu veselību.		X	X
9.4. Sēdekļi					
9.4.1. Pasažieru sēdekļi (tostarp sēdekļi pavadošajam personālam)	Vizuāla pārbaude.	Salokāmie sēdekļi (ja atļauti) nedarbojas automātiski. Aizšķērso avārijas izeju.	X	X	
9.4.2. Vadītāja sēdekļis (papildu prasības)	Vizuāla pārbaude.	a) Bojātas speciālās ierīces, piemēram, pretapzīlbes pārklājums. Samazināts redzes lauks.	X	X	
		b) Vadītāja aizsardzība nav droša vai atbilstoša prasībām ¹ . Var radīt savainojumus.	X	X	

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Sīks	Būtisks	Bīstams
9.5. Iekšējais apgaismojums un mērķa ierīces (X) ²	Vizuāla un darbības pārbaude.	Ierīce ir bojāta vai neatbilst prasībām ¹ . Nedarbojas vispār.	X	X	
9.6. Ejas, laukumi stāvošiem pasažieriem	Vizuāla pārbaude.	a) Nedroša grīda. Ietekmēta stabilitāte.		X	X
		b) Bojātas margas vai rokturi. Nedroši vai nelietojami.	X	X	
		c) Neatbilst prasībām ¹ . Nepietiekams platums vai telpa.	X	X	
9.7. Kāpnes un pakāpieni	Vizuāla un darbības pārbaude (ja piemērojama).	a) Nodiluši. Bojāts stāvoklis. Ietekmēta stabilitāte.	X	X	X
		b) Ievelkamie pakāpieni nedarbojas pareizi.		X	
		c) Neatbilst prasībām ¹ . Nepietiekams platums vai pārāk liels augstums.	X	X	
9.8. Skaļruņu sistēma (X) ²	Vizuāla un darbības pārbaude.	Bojāta sistēma. Nedarbojas vispār.	X	X	
9.9. Paziņojumi (X) ²	Vizuāla pārbaude.	a) Paziņojumu trūkst, tie ir kļūdaini vai nesalasāmi.	X		
		b) Neatbilst prasībām ¹ . Kļūdaina informācija.	X	X	
9.10. Prasības attiecībā uz bērnu pārvadāšanu (X) ²					
9.10.1. Durvis	Vizuāla pārbaude.	Durvju aizsardzība neatbilst prasībām ¹ attiecībā uz šo transporta veidu.		X	
9.10.2. Signalizēšanas un speciāls aprīkojums	Vizuāla pārbaude.	Signalizēšanas vai speciāla aprīkojuma nav, vai tas neatbilst prasībām ¹ .	X		

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Sīks	Būtisks	Bīstams
9.11. Prasības attiecībā uz invalīdu pārvadāšanu (X) ²					
9.11.1. Durvis, rampas un lifti	Vizuāla un darbības pārbaude.	a) Traucēta darbība. Ietekmēta droša darbība.	X	X	
		b) Nolietots stāvoklis. Ietekmēta stabilitāte; var radīt savainojumus.	X	X	
		c) Bojāta(-as) vadītāja(-as). Ietekmēta droša darbība.	X	X	
		d) Bojāta brīdinājuma ierīce(-es). Nedarbojas vispār.	X	X	
		e) Neatbilst prasībām ¹ .		X	
9.11.2. Ratiņkrēslu nostiprinājuma sistēma	Vizuāla un darbības pārbaude, ja piemērojama.	a) Traucēta darbība. Ietekmēta droša darbība.	X	X	
		b) Nolietots stāvoklis. Ietekmēta stabilitāte; var radīt savainojumus.	X	X	
		c) Bojāta(-as) vadītāja(-as). Ietekmēta droša darbība.	X	X	
		d) Neatbilst prasībām ¹ .		X	
9.11.3. Signalizēšanas un speciāls aprīkojums	Vizuāla pārbaude.	Signalizēšanas vai speciāla aprīkojuma nav, vai tas neatbilst prasībām ¹ .		X	
9.12. Cits speciālais aprīkojums (X) ²					
9.12.1. Iekārtas ēdiena gatavošanai	Vizuāla pārbaude.	a) Iekārta neatbilst prasībām ¹ .		X	
		b) Iekārta tik ļoti bojāta, ka to bīstami izmantot.		X	

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Sīks	Būtisks	Bīstams
9.12.2. Sanitārā iekārta	Vizuāla pārbaude.	Iekārta neatbilst prasībām ¹ . Var radīt savainojumus.	X	X	
9.12.3. Citas ierīces (piemēram, audiovizuālās sistēmas)	Vizuāla pārbaude.	Neatbilst prasībām ¹ . Ietekmēta transportlīdzekļa darbības drošība.	X	X	

⁽¹⁾ Transportlīdzekļu kategorijas, uz kurām šī direktīva neattiecas, minētas tikai informatīvos nolūkos.

⁽²⁾ 43 % puspiekabēm, kas apstiprinātas pirms 2012. gada 1. janvāra.

⁽³⁾ 48 % transportlīdzekļiem, kuriem nav ABS vai kuru tips apstiprināts pirms 1991. gada 1. oktobra.

⁽⁴⁾ 45 % transportlīdzekļiem, kas reģistrēti pēc 1988. gada vai datumā, kurš noteikts noteikumos, neatkarīgi no tā, kas iestājas pēdējais.

⁽⁵⁾ 43 % puspiekabēm un puspiekabēm ar regulējama augstuma piekabes iekārtu, kas reģistrētas pēc 1988. gada vai no datuma, kas paredzēts prasībās, atkarībā no tā, kas iestājas pēdējais.

⁽⁶⁾ Piemēram, N₁, N₂ un N₃ kategorijas transportlīdzekļiem, kas pirmoreiz reģistrēti pēc 1.1.2012., – 2,5 m/s².

⁽⁷⁾ Tips apstiprināts saskaņā ar Direktīvu 70/220/EEK, Regulas (EK) Nr. 715/2007 I pielikuma 1. tabulu (*Euro 5*), Direktīvu 88/77/EEK un Direktīvu 2005/55/EK.

⁽⁸⁾ Tips apstiprināts saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 715/2007 I pielikuma 2. tabulu (*Euro 6*) un Regulu (EK) Nr. 595/2009 (*Euro VI*).

⁽⁹⁾ Tips ir apstiprināts atbilstoši robežvērtībām, kas minētas I pielikuma 5.3.1.4. iedaļas B rindā Direktīvā 70/220/EEK, kurā grozījumi izdarīti ar Direktīvu 98/69/EK vai vēlāk; I pielikuma 6.2.1. iedaļas B1., B2. vai C rindā Direktīvā 88/77/EEK, vai transportlīdzekli pirmoreiz reģistrējot vai nododot ekspluatācijā pēc 2008. gada 1. jūlija.

⁽¹⁰⁾ Tips apstiprināts saskaņā ar ierobežojumiem, kas norādīti Regulas (EK) Nr. 715/2007 I pielikuma 2. tabulā (*Euro 6*). Tips apstiprināts saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 595/2009 (*Euro VI*).

PIEZĪMES

¹ "Prasības" noteiktas tipa apstiprinājumā apstiprinājuma vai pirmās reģistrācijas datumā vai pirmo reizi nododot ekspluatācijā, kā arī modernizēšanas pienākumos vai reģistrācijas valsts tiesību aktos. Minētos atbilstības cēloņus piemēro tikai tad, ja ir pārbaudīta atbilstība prasībām.

² (X) norāda uz pozīcijām, kas saistītas ar transportlīdzekļa stāvokli un tā piemērotību izmantošanai satiksmē, bet nav uzskatāmas par būtiskām tehniskās apskates laikā.

³ Nedrošs pārveidojums ir pārveidojums, kas apdraud transportlīdzekļa satiksmes drošību vai atstāj nesamērīgi lielu ietekmi uz apkārtējo vidi.

II PIELIKUMS

TEHNISKĀS APSKATES SERTIFIKĀTA SATURA MINIMUMS

Pēc tehniskās apskates izdotajā tehniskās apskates sertifikātā ir atspoguļoti vismaz turpmākie elementi, pirms kuriem norādīti atbilstoši saskaņoti Savienības kodi:

- 1) transportlīdzekļa identifikācijas numurs (VIN numurs vai šasijas numurs);
 - 2) transportlīdzekļa numura zīme un reģistrācijas valsts simbols;
 - 3) apskates vieta un datums;
 - 4) odometra rādījumi apskates laikā, ja pieejams;
 - 5) transportlīdzekļa kategorija, ja pieejama;
 - 6) konstatētie trūkumi un to nopietnības pakāpe;
 - 7) tehniskās apskates rezultāti;
 - 8) nākamās periodiskās tehniskās apskates datums vai pašreizējās apskates derīguma termiņš (ja šī informācija nav sniegta citādā veidā);
 - 9) tehniskās apskates organizācijas nosaukums un par apskati atbildīgā inspektora paraksts vai identifikācija;
 - 10) cita informācija.
-

III PIELIKUMS

MINIMĀLĀS PRASĪBAS TEHNISKĀS APSKATES IEKĀRTĀM UN DIAGNOSTIKAS APRĪKOJUMAM

I. Iekārtas un aprīkojums

Tehniskās apskates veic saskaņā ar I pielikumā izklāstītajām ieteicamajām apskates metodēm, izmantojot attiecīgas iekārtas un aprīkojumu. Vajadzības gadījumā tas var ietvert mobilo tehniskās apskates vienību izmantošanu. Nepieciešamais diagnostikas aprīkojums ir atkarīgs no pārbaudāmo transportlīdzekļu kategorijām, kā izklāstīts I tabulā. Iekārtas un aprīkojums atbilst šādām minimālajām prasībām:

- 1) transportlīdzekļu novērtēšanai piemērotas telpas, kur tiek ievērotas vajadzīgās prasības veselības un drošības jomā;
- 2) testa līnija ir pietiekami plaša katras attiecīgās pārbaudes veikšanai, bedre vai celtnis un transportlīdzekļiem, kuru masa nepārsniedz 3,5 tonnas, paredzēta iekārta transportlīdzekļa pacelšanai uz vienas no asīm, tam ir piemērots apgaismojums un attiecīgā gadījumā atbilstoša ventilācija;
- 3) jebkuru transportlīdzekļu pārbaudei – ruļļu bremžu pārbaudes stends, ar ko var izmērīt, uzrādīt un reģistrēt bremzēšanas spēkus un gaisa spiedienu pneimatisko bremžu sistēmā saskaņā ar A pielikumu ISO standartā 21069-1, kurā noteiktas tehniskās prasības ruļļu bremžu pārbaudes stendiem vai līdzvērtīgi standarti;
- 4) transportlīdzekļu, kuru masa nepārsniedz 3,5 tonnas, pārbaudei – ruļļu bremžu pārbaudes stends atbilstīgi 3. punktam, kurā var nebūt iespējas reģistrēt un uzrādīt bremzēšanas spēkus, pedālim pielikto spēku un gaisa spiedienu pneimatisko bremžu sistēmā;

vai

plāksņu bremžu stends, kas atbilst ruļļu bremžu pārbaudes stendam, kas aprakstīts 3. punktā, kurā var nebūt iespējas reģistrēt un uzrādīt bremzēšanas spēku, pedālim pielikto spēku un gaisa spiedienu pneimatisko bremžu sistēmā;

- 5) palēninājuma reģistrācijas ierīce, kamēr pārtraukto mērījumu instrumentiem jāreģistrē/jāuzglabā mērījumi vismaz 10 reizes sekundē;
- 6) pneimatisko bremžu sistēmu apskates iekārtas, piemēram, manometri, savienojumi un caurules;
- 7) riteņu/ass slodzes mērījumu iekārta slodzes uz asi noteikšanai (fakultatīva iekārta slodzes mērīšanai uz diviem riteņiem, piemēram, riteņu svari un ass svari);
- 8) iekārtai riteņa–ass piekares apskatei (stūres brīvģājiena detektors), asis nepaceļot, jāatbilst šādām prasībām:
 - a) iekārtai jābūt aprīkotai ar vismaz divām plāksnēm ar mehānisko piedziņu, kas var kustēties pretējos virzienos gan gareniski, gan šķērseniski;
 - b) plāksņu kustību no sava posteņa kontrolē operators;
 - c) transportlīdzekļiem, kuru masa nepārsniedz 3,5 tonnas, plāksnēm jāatbilst šādām tehniskām prasībām:

— gareniskā vai šķērseniskā kustība – vismaz 95 mm,

— gareniskas un šķērseniskas kustības ātrums – no 5 cm/s līdz 15 cm/s;

- 9) ja mēra skaņas līmeni, II klases skaņas līmeņa mērītājs;
- 10) 4 gāzu analizators, kā noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2004/22/EK ⁽¹⁾;
- 11) iekārta pietiekami precīziem absorbcijas koeficienta mērījumiem;
- 12) viena priekšējo lukturu orientēšanas ierīce, kas ļauj testēt priekšējās gaismas noregulējumu atbilstīgi noteikumiem par apgaismes ierīču uzstādīšanu mehāniskajiem transportlīdzekļiem (Direktīva 76/756/EEK); gaismas/tumsas robežai jābūt viegli saredzamai dienas laikā (apstākļos, kad nav tiešas saules gaismas);
- 13) ierīce riepu protektora dziļuma mērīšanai;
- 14) ierīce, ar ko pievienoties elektroniskajai transportlīdzekļa saskarnei, piemēram, OBD analīzes rīks;
- 15) ierīce, ar ko noteikt LPG/CNG/LNG noplūdi, ja šādus transportlīdzekļus pārbauda.

Jebkuras no minētajām ierīcēm var apvienot vienā ierīcē ar noteikumu, ka tas neiespaido katras ierīces precizitāti.

II. Mērījumos izmantotā aprīkojuma kalibrēšana

Ja vien attiecīgajos Eiropas Savienības tiesību aktos nav paredzēts citādi, intervāls starp divām secīgām kalibrēšanām nedrīkst pārsniegt:

- i) 24 mēnešus attiecībā uz masas, spiediena un skaņas līmeņa mērījumiem;
- ii) 24 mēnešus – spēku mērījumiem;
- iii) 12 mēnešus – gāzu emisiju mērījumiem.

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2004/22/EK (2004. gada 31. marts) par mērinstrumentiem (OV L 135, 30.4.2004., 1. lpp.).

[illegible]

Tehniskās apskates veikšanai nepieciešamais aprīkojums																		
Transportlīdzekļi		Kategorija		Aprīkojums, kas nepieciešams saistībā ar katru no I iedaļā minētajām pozīcijām														
	Maksimālā masa			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	Līdz 3 500 kg	M ₁ , M ₂	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Līdz 3 500 kg	M ₁ , M ₂	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	3 500 kg	M ₂ , M ₃	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	3 500 kg	M ₂ , M ₃	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
3. Transportlīdzekļi kravu pārvadāšanai																		
	Līdz 3 500 kg	N ₁	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Līdz 3 500 kg	N ₁	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	3 500 kg	N ₂ , N ₃	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	3 500 kg	N ₂ , N ₃	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
4. Speciāli transportlīdzekļi, kas atvasināti N kategorijas transportlīdzekļiem, T5																		
	Līdz 3 500 kg	N ₁	B	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Līdz 3 500 kg	N ₁	D	x	x		x					x		x	x	x	x	

Tehniskās apskates veikšanai nepieciešamais aprīkojums																		
Transportlīdzekļi		Kategorija		Aprīkojums, kas nepieciešams saistībā ar katru no I iedaļā minētajām pozīcijām														
	Maksimālā masa			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	3 500 kg	N ₂ , N ₃ , T5	B	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	3 500 kg	N ₂ , N ₃ , T5	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
5. Piekabes	Līdz 750 kg	O ₁		x												x		
	750 līdz 3 500 kg	O ₂		x	x		x									x		
	3 500 kg	O ₃ , O ₄		x	x	x			x	x	x					x		

(¹) Transportlīdzekļu kategorijas, uz kurām šī direktīva neattiecas, minētas tikai informatīvos nolūkos.

¹ P...benzīns (dzirksteļaiždedze); D...dīzelis (kompresijaizdedze).

IV PIELIKUMS

MINIMĀLĀS PRASĪBAS INSPEKTORU KOMPETENCEI, APMĀCĪBI UN SERTIFIKĀCIJAI**1. Kompetence**

Pirms inspektora amata kandidātam atļauj veikt periodiskas tehniskās apskates, dalībvalstis vai kompetentās iestādes pārliecinās par to, vai attiecīgajai personai ir:

a) sertificētas zināšanas un izpratne par ceļu transportlīdzekļi šādās jomās:

- mehānika,
- dinamika,
- transportlīdzekļu dinamiskās īpašības,
- iekšdedzes motori,
- materiāli un materiālu pārveide,
- elektronika,
- elektroautomātika,
- elektroniskie transportlīdzekļu komponenti,
- IT lietojumi.

b) vismaz trīs gadu dokumentēta pieredze vai, piemēram, līdzvērtīga dokumentēta darbaudzināšana vai studijas un atbilstīga apmācība minētajā ceļu transportlīdzekļu jomā.

2. Sākotnējā apmācība un kvalifikācijas celšanas mācības

Dalībvalstis vai kompetentās iestādes gādā par to, lai inspektori, pirms tiem izsniedz atļauju tehniskās apskates veikšanai, būtu apmeklējuši attiecīgu sākotnējo apmācību un kvalifikācijas celšanas mācības vai atbilstīgu eksamināciju, kurā ir gan teorētiskā, gan praktiskā daļa.

Sākotnējās apmācības un kvalifikācijas celšanas mācību vai atbilstīgas eksaminācijas satura minimums aptver turpmākos tematus.

a) Sākotnējā apmācība vai atbilstīga eksaminācija

Sākotnējā apmācībā, ko nodrošina dalībvalsts vai dalībvalsts apstiprināts mācību centrs, ietilps vismaz šādi temati.

i) Transportlīdzekļu tehnoloģijas:

- bremžu sistēmas,
- stūres sistēmas,
- redzamības lauki,
- gaismas aprīkojums, apgaismes ierīces un elektroniskie komponenti,
- asis, riteņi un riepas,
- šasija un virsbūve,
- traucējumi un emisijas,
- specializētu transportlīdzekļu papildaprīkojums;

- ii) pārbaudes metodes;
- iii) trūkumu novērtējums;
- iv) piemērojamās tiesiskās prasības attiecībā uz transportlīdzekļu tehnisko stāvokli to apstiprināšanai;
- v) tiesiskās prasības attiecībā uz tehnisko apskati;
- vi) administratīvie noteikumi attiecībā uz transportlīdzekļu apstiprināšanu, reģistrāciju un tehniskajām apskatēm;
- vii) ar pārbaudēm un administrēšanu saistītie IT lietojumi.

b) Kvalifikācijas celšanas mācības vai atbilstīga eksaminācija

Dalībvalstis gādā par to, lai inspektori regulāri saņemtu kvalifikācijas celšanas mācības vai atbilstīgu eksamināciju, ko nodrošina dalībvalsts vai dalībvalsts apstiprināts mācību centrs.

Dalībvalstis gādā par to, lai kvalifikācijas celšanas mācību vai atbilstīgas eksaminācijas saturs ļautu uzturēt un atjaunināt inspektoriem nepieciešamās zināšanas un iemaņas jautājumos, kas minēti iepriekš a) punkta i)–vii) apakšpunktam.

3. Kvalifikācijas sertifikāts

Sertifikātā vai līdzvērtīgā dokumentā, ko izsniedz inspektoram, kam tiek ļauts veikt tehniskās apskates, ietver vismaz turpmāk norādīto informāciju:

- inspektora identifikācija (vārds, uzvārds),
 - tās transportlīdzekļu kategorijas, kam inspektors drīkst veikt tehnisko apskati;
 - izdevējas iestādes nosaukums,
 - izsniegšanas datums.
-

V PIELIKUMS

UZRAUDZĪBAS STRUKTŪRAS

Noteikumi un procedūras par uzraudzības struktūrām, ko izveidojušas dalībvalstis saskaņā ar 14. pantu, aptver vismaz šādas minimālās prasības.

1. Uzraudzības struktūras uzdevumi un darbība

Uzraudzība struktūras veic vismaz šādus uzdevumus:

a) Tehniskās apskates staciju uzraudzība:

- pārbauda atbilstību minimālajām prasībām telpām un diagnostikas aprīkojumam,
- pārbauda atbilstību pilnvarotās iestādes noteiktajām obligātajām prasībām;

b) Inspektoru apmācība un eksaminēšana:

- pārbauda inspektoru sākotnējo apmācību,
- pārbauda inspektoru periodiskās kvalifikācijas celšanas mācības,
- nodrošina periodiskās kvalifikācijas celšanas mācības uzraudzības struktūras eksaminētājiem,
- veic eksamināciju vai pārbauda tās norisi.

c) Revīzija:

- tehniskās apskates stacijas iepriekšēja revīzija pirms tās apstiprināšanas,
- periodiska atkārtota tehniskās apskates stacijas revīzija,
- īpaša revīzija neatbilstību gadījumā,
- mācību/eksaminācijas centra revīzija.

d) Pārraudzība, izmantojot, piemēram, šādus pasākumus:

- atkārtota pārbaude, ko veic statistiski derīgai jau pārbaudītu transportlīdzekļu daļai,
- pārbaudes, izmantojot tā sauktos "slepenos klientus" (var izmantot transportlīdzekli, kam ir defekti),
- tehniskās apskates rezultātu analīze (statistikas metodes),
- tādu gadījumu izskatīšana, kad apskates rezultāti tiek apstrīdēti,
- sūdzību izmeklēšana.

e) Tehniskajās apskatēs veikto mērījumu validācija.

f) Priekšlikums atsaukt vai apturēt tehniskās apskates centru apstiprinājumu un/vai inspektoru apliecību gadījumos, kad:

- netiek ievērota būtiska apstiprinājuma piešķiršanas prasība,
- konstatētas nozīmīgas neatbilstības,
- vairākkārtēja audita rezultāti ir negatīvi,
- ir zaudēta labā reputācija.

2. Prasības uzraudzības struktūrai

Prasības, ko piemēro uzraudzības struktūras darbiniekiem, attiecas uz šādām jomām:

- tehniskās zināšanas,
- objektivitāte,
- kvalifikācijas un apmācības standarti.

3. Noteikumu un procedūru saturs

Visas dalībvalstis vai to kompetentās iestādes izveido attiecīgus noteikumus un procedūras, kas aptver vismaz šādus aspektus:

a) Prasības attiecībā uz tehniskās apskates staciju apstiprināšanu un uzraudzību:

- pieteikums tehniskās apskates stacijas izveidei,
- tehniskās apskates stacijas pienākumi,
- apmeklējums pirms apstiprinājuma piešķiršanas, vai apmeklējumi, lai pārliecinātos par atbilstību prasībām,
- tehniskās apskates stacijas apstiprināšana,
- periodiskas atkārtotas tehniskās apskates staciju pārbaudes un audits,
- periodiskas tehniskās apskates staciju pārbaudes, lai pārliecinātos par to nepārtrauktu atbilstību piemērojamajām prasībām,
- tehniskās apskates staciju pārbaudes un audits, par ko iepriekš nav ziņots un kas tiek veikti, pamatojoties uz faktoloģiskiem apsvērumiem,
- pārbauzu datu analīze neatbilstību pamatošanai,
- tehniskās apskates stacijām piešķirto apstiprinājumu atsaukšana vai apturēšana.

b) Tehniskās apskates staciju inspektori:

- prasības, kas jāizpilda, lai kļūtu par inspektoru,
- sākotnējā apmācība, kvalifikācijas celšanas mācības un eksaminācija,
- inspektora apliecības atsaukšana vai apturēšana.

c) Iekārtas un telpas:

- diagnostikas aprīkojumam noteiktās prasības,
- prasības attiecībā uz tehniskās apskates staciju telpām,
- prasības attiecībā uz norādēm,
- prasības attiecībā uz diagnostikas aprīkojuma uzturēšanu un kalibrēšanu,
- prasības datorizētām sistēmām.

d) Uzraudzības struktūras:

- uzraudzības struktūru pilnvaras,
 - prasības uzraudzības struktūru personālam,
 - apstrīdēšana un sūdzības.
-

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2014/46/ES**(2014. gada 3. aprīlis),****ar ko groza Padomes Direktīvu 1999/37/EK par transportlīdzekļu reģistrācijas dokumentiem**

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

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

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁽¹⁾,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru ⁽²⁾,

tā kā:

- (1) Tehniskās apskates iekļaujas plašākā regulējumā, ar kuru nodrošina, ka transportlīdzekļi to lietošanas laikā tiek uzturēti drošā un vides standartu ievērošanas ziņā pieņemamā stāvoklī. Minētais regulējums aptver transportlīdzekļu periodiskās tehniskās apskates un to transportlīdzekļu tehniskās pārbaudes uz ceļiem, kuri iesaistīti komerciālos autotransporta pārvadājumos, kā arī noteikumus par transportlīdzekļu reģistrācijas procedūrām, lai ļautu apturēt atļauju izmantot transportlīdzekli ceļu satiksmē, ja transportlīdzeklis rada tūlītēju risku ceļu satiksmes drošībai.
- (2) Transportlīdzekļa reģistrācija ir administratīva atļauja izmantot to ceļu satiksmē. Padomes Direktīva 1999/37/EK ⁽³⁾ attiecas vienīgi uz reģistrācijas piešķiršanu transportlīdzekļiem. Tomēr, jo īpaši gadījumos, kad transportlīdzekļa izmantošana uz koplietošanas ceļiem radītu apdraudējumu transportlīdzekļa neapmierinošā tehniskā stāvokļa dēļ, būtu jāparedz iespēja uz zināmu laiku apturēt minētā transportlīdzekļa izmantošanas atļauju. Lai samazinātu apturēšanas radīto administratīvo slogu, nebūtu nepieciešams veikt jaunu reģistrācijas procesu, kad reģistrācijas apturēšana tiek izbeigta.
- (3) Būtu jāievieš pienākums galīgi atcelt transportlīdzekļa reģistrāciju, par kuru paziņots, ka tas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2000/53/EK ⁽⁴⁾ tiek uzskatīts par nolietotu transportlīdzekli. Dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai valsts tiesību aktos noteikt vēl citus iemeslus, lai atceltu transportlīdzekļa reģistrāciju.
- (4) Pat tad, ja transportlīdzekļa reģistrācija tiek atcelta, vajadzētu būt iespējai saglabāt ierakstu par minēto reģistrāciju.
- (5) Lai mazinātu administratīvo slogu un atvieglotu informācijas apmaiņu starp dalībvalstīm, informācija par transportlīdzekļiem būtu jāglabā elektroniski.
- (6) Šī direktīva nedrīkstētu liegt dalībvalstij uzskatīt tās kompetento iestāžu uzturētu elektronisku datu kopumu par galveno informācijas avotu attiecībā uz transportlīdzekli, kurš reģistrēts tās teritorijā. Lai atvieglotu informācijas apmaiņu, dalībvalstis varētu izmantot elektronisku tīklu, kas aptver datus no valstu elektroniskajām datubāzēm.
- (7) Gadījumos, kad tehniskās apskates laikā ir konstatēti bīstami trūkumi un atļauja transportlīdzekli izmantot uz koplietošanas ceļiem ir apturēta, šāda apturēšana būtu jāreģistrē līdz brīdim, kad transportlīdzeklis sekmīgi iztur atkārtotu tehnisko apskati.

⁽¹⁾ OV C 44, 15.2.2013., 128. lpp.

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta 2014. gada 11. marta nostāja (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēta) un Padomes 2014. gada 24. marta lēmums.

⁽³⁾ Padomes Direktīva 1999/37/EK (1999. gada 29. aprīlis) par transportlīdzekļu reģistrācijas dokumentiem (OV L 138, 1.6.1999., 57. lpp.).

⁽⁴⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2000/53/EK (2000. gada 18. septembris) par nolietotiem transportlīdzekļiem (OV L 269, 21.10.2000., 34. lpp.).

- (8) Lai atjauninātu Direktīvas 1999/37/EK I pielikuma II.4. punkta otro ievilkumu un III.1. punkta A. apakšpunkta b) punktu un II pielikumu Eiropas Savienības paplašināšanas gadījumā, kā arī atjauninātu I pielikuma II.6. punktu attiecībā uz neobligātajiem elementiem gadījumā, ja attiecīgajos Savienības tipa apstiprinājuma tiesību aktos notiek izmaiņas attiecībā uz atbilstības sertifikātu definīcijām vai saturu, Komisijai būtu jādeleģē pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī. Komisijai, sagatavojot un izstrādājot deleģētos aktus, būtu jānodrošina vienlaicīga, savlaicīga un atbilstīga attiecīgo dokumentu nosūtīšana Eiropas Parlamentam un Padomei.
- (9) Tādēļ attiecīgi būtu jāgroza Direktīva 1999/37/EK,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Grozījumi Direktīvā 1999/37/EK

Direktīvu 1999/37/EK groza šādi.

- 1) direktīvas 1. panta pirmo teikumu aizstāj ar šādu:

“Šo direktīvu piemēro transportlīdzekļu reģistrācijas dokumentiem, ko izdevušas dalībvalstis.”;

- 2) direktīvas 2. pantam pievieno šādus punktus:

“e) “apturēšana” ir ierobežots laikposms, kurā dalībvalsts neatļauj transportlīdzekli izmantot ceļu satiksmē un pēc kura beigām – ja apturēšanas iemesli vairs nav spēkā – to var atkal atļaut izmantot bez jaunas reģistrācijas procedūras;

f) “reģistrācijas atcelšana” ir dalībvalsts izdota atļaujas atcelšana transportlīdzeklim, liedzot to izmantot ceļu satiksmē.”;

- 3) direktīvas 3. pantam pievieno šādus punktus:

“4. Dalībvalstis elektroniski uzglabā datus par visiem transportlīdzekļiem, kas reģistrēti to teritorijā. Minētajos datos iekļauj:

- a) visus obligātos elementus saskaņā ar I pielikuma II.5. punktu, kā arī minētā pielikuma II.6. punkta J) apakšpunkta un II.6. punkta V.7) un V.9) apakšpunkta elementus, ja šie dati ir pieejami;
- b) citus I pielikumā uzskaitītos neobligātos datus vai, ja iespējams, atbilstības sertifikāta datus, kā paredzēts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2007/46/EK (*);
- c) obligāto periodisko tehnisko apskašu rezultātus saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/45/ES (**) un tehniskās apskates sertifikāta derīguma termiņu.

Personas datu apstrāde saistībā ar šo direktīvu tiek veikta saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 95/46/EK (***) un 2002/58/EK (****).

5. Tehniskos datus par transportlīdzekļiem dara pieejamus kompetentajām iestādēm vai tehniskās apskates stacijām periodisko tehnisko apskāšu veikšanai. Dalībvalstis var ierobežot to, kā tehniskās apskates stacijas izmanto un izplata šādus datus, lai nepieļautu to negodprātīgu izmantošanu.

(*) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2007/46/EK (2007. gada 5. septembris), ar ko izveido sistēmu mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanai (OV L 263, 9.10.2007., 1. lpp.).

(**) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/45/ES (2014. gada 3. aprīlis) par transportlīdzekļu un to piekabju periodiskajām tehniskajām apskatēm, un ar ko atceļ Direktīvu 2009/40/EK (OV L 127, 29.4.2014., 51. lpp.).

(***) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 95/46/EK (1995. gada 24. oktobris) par personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti (OV L 281, 23.11.1995., 31. lpp.).

(****) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2002/58/EK (2002. gada 12. jūlijs) par personas datu apstrādi un privātās dzīves aizsardzību elektronisko komunikāciju nozarē (direktīva par privāto dzīvi un elektronisko komunikāciju) (OV L 201, 31.7.2002., 37. lpp.);

4) iekļauj šādu pantu:

“3.a pants

1. Ja dalībvalsts kompetentā iestāde saņem paziņojumu par periodisko tehnisko apskati, kurā ir norādīts, ka atļauja izmantot konkrētu transportlīdzekli ceļu satiksmē ir apturēta saskaņā ar 9. pantu Direktīvā 2014/45/ES, apturēšanu reģistrē elektroniski un veic papildu tehnisko apskati.

Apturēšana ir spēkā līdz brīdim, kad transportlīdzeklis ir izturējis atkārtotu tehnisko apskati. Transportlīdzeklim sekmīgi izturot tehnisko apskati, kompetentā iestāde bez kavēšanās atjauno atļauju tā izmantošanai ceļu satiksmē. Nav nepieciešams jauns reģistrācijas process.

Dalībvalstis vai to kompetentās iestādes var pieņemt pasākumus, lai atvieglotu tāda transportlīdzekļa atkārtotu apskati, kura atļauja izmantošanai ceļu satiksmē ir apturēta. Pasākumi var ietvert atļaujas piešķiršanu braukt pa koplietošanas ceļiem starp remonta vietu un tehniskās apskates staciju, lai veiktu tehnisko apskati.

2. Dalībvalsts var atļaut reģistrācijas apliecības turētājam iesniegt kompetentajai iestādei pieprasījumu nodot reģistrāciju jaunajam transportlīdzekļa īpašniekam.

3. Gadījumā, ja dalībvalsts kompetentā iestāde saņem paziņojumu par to, ka transportlīdzeklis saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2000/53/EK (*) tiek uzskatīts par nolietotu transportlīdzekli, minētā transportlīdzekļa reģistrāciju galīgi atceļ un informāciju par to pievieno šīs dalībvalsts elektroniskajā reģistrā.

(*) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2000/53/EK (2000. gada 18. septembris) par nolietotiem transportlīdzekļiem (OV L 269, 21.10.2000., 34. lpp.);

5) direktīvas 5. pantam pievieno šādu punktu:

“3. Neskarot Direktīvas 2014/45/ES 5. panta 4. punktu un 8. panta 3. punktu, dalībvalstis principā atzīst tehniskās apskates sertifikāta derīgumu, ja mainās īpašnieks transportlīdzeklim, kuram ir derīgs periodiskās tehniskās apskates sertifikāts.”;

6) direktīvas 6. un 7. pantu aizstāj ar šādiem:

“6. pants

Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 7. pantu, lai grozītu:

- I un II pielikuma II.4. punkta otro ievilkumu un III.1. punkta A. apakšpunkta b) punktu Savienības paplašināšanas gadījumā,
- I pielikuma II.6. punktu attiecībā uz neobligātajiem elementiem gadījumā, ja attiecīgajos Savienības tipa apstiprinājuma tiesību aktos notiek izmaiņas atbilstības sertifikātu definīcijās vai saturā.

7. pants

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.
2. Pilnvaras pieņemt 6. pantā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu no 2014. gada 19. maija. Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu vēlākais deviņus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.
3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 6. pantā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.
4. Tiklīdz tā pieņem deleģētu aktu, Komisija par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.
5. Saskaņā ar 6. pantu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus, vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.”;

7) direktīvas 9. pantu aizstāj ar šādu:

“9. pants

Dalībvalstis cita citai palīdz īstenot šo direktīvu. Tās var veikt divpusēju vai daudzpusēju informācijas apmaiņu, jo īpaši, lai pirms transportlīdzekļa reģistrācijas pārbaudītu tā juridisko statusu, turklāt nepieciešamības gadījumā arī dalībvalstī, kurā tas bija reģistrēts iepriekš. Šādai pārbaudei jo īpaši var izmantot elektronisko tīklu, kas aptver datus no valstu elektroniskajām datubāzēm, lai tādējādi atvieglotu informācijas apmaiņu.”;

8) direktīvas I pielikuma II.6. punktam pievieno šādu apakšpunktu:

“X) apliecinājums par sekmīgi izturētu tehnisko apskati, nākamās tehniskās apskates datums vai pašreizējā tehniskās apskates sertifikāta derīguma termiņš.”

2. pants

Transponēšana

1. Dalībvalstis līdz 2017. gada 20. maijam pieņem un publicē normatīvos un administratīvos aktus, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības. Dalībvalstis nekavējoties par to informē Komisiju.

Tās sāk piemērot minētos pasākumus no 2018. gada 20. maija.

Kad dalībvalstis pieņem minētos pasākumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka veidu, kā izdarāma šāda atsauce.

2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus to valsts tiesību aktu galvenos pasākumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

3. pants

Stāšanās spēkā

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

4. pants

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē, 2014. gada 3. aprīlī

Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs
M. SCHULZ

Padomes vārdā –
priekšsēdētājs
D. KOURKOULAS

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2014/47/ES**(2014. gada 3. aprīlis)****par Savienībā izmantotu komerciālo transportlīdzekļu tehniskajām pārbaudēm uz ceļiem un par Direktīvas 2000/30/EK atcelšanu****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

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

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁽¹⁾,

pēc apspriešanās ar Reģionu komiteju,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru ⁽²⁾,

tā kā:

- (1) Komisija 2011. gada 28. marta Baltajā grāmatā ar nosaukumu "Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu" izklāsta tā saukto "nulles vīzijas" mērķi, saskaņā ar kuru Savienībai līdz 2050. gadam ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaits jāsamazina līdz 0. Lai sasniegtu šo mērķi, tiek sagaidīts, ka autotransporta drošības rādītāju uzlabošanā lielā mērā ieguldījumu sniegs transportlīdzekļu tehnoloģijas.
- (2) Komisija paziņojumā ar nosaukumu "Virzoties uz Eiropas ceļu satiksmes drošības telpu: satiksmes drošības politikas ievirzes 2011.–2020. gadam" ierosināja ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu Savienībā līdz 2020. gadam samazināt vēl uz pusi, sākot no 2010. gada. Lai sasniegtu šo mērķi, Komisija formulēja septiņus stratēģiskos mērķus un identificēja pasākumus transportlīdzekļu drošības uzlabošanai, stratēģiju cietušo skaita samazināšanai, kā arī pasākumus neaizsargātāko ceļu satiksmes dalībnieku, jo īpaši motociklu vadītāju, drošības uzlabošanai.
- (3) Tehniskā apskate iekļaujas plašākā regulējumā, ar kuru nodrošina, ka transportlīdzekļi to lietošanas laikā tiek uzturēti drošā un vides standartu ievērošanas ziņā pieņemamā stāvoklī. Minētais regulējums aptver visu transportlīdzekļu periodisko tehnisko apskati un to transportlīdzekļu tehnisko pārbaudi uz ceļiem, kuri iesaistīti komerciālos autotransporta pārvadājumos, kā arī noteikumus par transportlīdzekļu reģistrācijas procedūrām, lai ļautu apturēt atļauju izmantot transportlīdzekli ceļu satiksmē, ja transportlīdzeklis rada tūlītēju risku ceļu satiksmes drošībai. Periodiskajai apskatei vajadzētu būt galvenajam instrumentam, lai nodrošinātu tehniskā stāvokļa atbilstību. Komerciālo transportlīdzekļu pārbaudes uz ceļa būtu jāveic vienīgi papildus periodiskajām apskatēm.
- (4) Savienībā ir pieņemta virkne tehnisku standartu un prasību attiecībā uz transportlīdzekļu drošību, kā arī ekoloģiskajiem parametriem. Ar šādu negaidītu tehnisko pārbaudi uz ceļiem režīmu ir svarīgi garantēt, ka transportlīdzekļi ir braukšanas kārtībā.
- (5) Tehniskās pārbaudes uz ceļiem ir izšķirošs priekšnoteikums tam, lai komerciālo transportlīdzekļu tehniskais stāvoklis vienmēr būtu augstā līmenī visā to ekspluatācijas laikā. Šādas pārbaudes ne tikai sniedz ieguldījumu ceļu satiksmes drošībā un palīdz samazināt transportlīdzekļu radītās emisijas, bet vienlaikus nodrošina to, lai autotransporta pārvadājumu jomā nebūtu negodīgas konkurences, kas tiek pieļauta apstākļos, kad pārbaudi līmeni dalībvalstīs atšķiras.

⁽¹⁾ OV C 44, 15.2.2013., 128. lpp.⁽²⁾ Eiropas Parlamenta 2014. gada 11. marta nostāja (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēta) un Padomes 2014. gada 24. marta lēmums.

- (6) Ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1071/2009 ⁽¹⁾ tika izveidots Eiropas autotransporta uzņēmumu reģistrs (ERRU). ERRU sniedz iespēju Savienības līmenī savstarpēji savienot dalībvalstu elektroniskos reģistrus atbilstoši Savienības noteikumiem par personas datu aizsardzību. Šādas sistēmas, ko katrā dalībvalstī administrē kompetentā iestāde, izmantošana atvieglo dalībvalstu sadarbību.
- (7) Šī direktīva būtu jāpiemēro konkrētiem komerciāliem transportlīdzekļiem, kuru projektētais ātrums pārsniedz 25 km/h un kuru kategorijas noteiktas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2007/46/EK ⁽²⁾. Tomēr ar šiem noteikumiem nebūtu jāliedz dalībvalstīm veikt tādu transportlīdzekļu tehniskās pārbaudes uz ceļiem, uz kuriem šī direktīva neattiecas, vai arī pārbaudīt citus autotransporta pārvadājumu aspektus, jo īpaši tos, kas saistās ar braukšanas un atpūtas laiku vai ar bīstamu kravu pārvadāšanu.
- (8) Vietējā transporta izmantošanā un komerciāliem kravu autopārvadājumiem kravas automobiļu vietā arvien biežāk izmanto riteņtraktoros, kuru maksimālais projektētais ātrums pārsniedz 40 km/h. Ņemot vērā, ka potenciālais risks, kas saistās ar šīs kategorijas transportlīdzekļiem, kurus izmanto galvenokārt uz koplietošanas ceļiem, ir identisks kravas automobiļu radītajam riskam, tiem būtu jāpiemēro tāda paša veida tehniskās pārbaudes uz ceļiem kā kravas automobiļiem.
- (9) Ziņojumi par Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2000/30/EK ⁽³⁾ īstenošanu skaidri parāda to, cik svarīgas ir tehniskās pārbaudes uz ceļiem. Laikposmā no 2009. līdz 2010. gadam, veicot tehniskās pārbaudes uz ceļiem Savienībā, vairāk nekā par 35 000 transportlīdzekļu tika ziņots, ka tie bija tādā stāvoklī, ka nevarēja turpmāk tikt izmantoti. No šiem ziņojumiem var arī secināt, ka dažādās dalībvalstīs veikto pārbažu rezultāti ļoti atšķiras. Laikposmā no 2009. līdz 2010. gadam atsevišķu trūkumu atklāšanas īpatsvars svārstījās no 2,1 % no visiem vienā dalībvalstī pārbaudītajiem transportlīdzekļiem līdz 48,3 % no citā dalībvalstī pārbaudītajiem. Visbeidzot, šie ziņojumi liecina, cik ļoti atšķiras atsevišķās dalībvalstīs veikto tehnisko pārbažu uz ceļiem skaits. Lai veidotu līdzsvarotāku pieeju, dalībvalstīm būtu jāaņem veikt atbilstīgu skaitu pārbažu, kas būtu proporcionāls to teritorijā reģistrēto un/vai ekspluatēto komerciālo transportlīdzekļu skaitam.
- (10) Uz tādiem autofurģoniem kā N₁ kategorijas transportlīdzekļi un to piekabēm Savienības līmenī neattiecas tādas pašas prasības kā smagajiem transportlīdzekļiem, piemēram, prasības attiecībā uz transportlīdzekļa vadīšanas laiku, profesionālo autovadītāju apmācību vai ātruma ierobežošanas iekārtu uzstādīšanu. Kaut gan N₁ kategorijas transportlīdzekļi nav iekļauti šīs direktīvas piemērošanas jomā, dalībvalstīm tomēr tie būtu jāņem vērā savās vispārējās stratēģijās par ceļu satiksmes drošību un tehniskajām pārbaudēm uz ceļa.
- (11) Lai izvairītos no nevajadzīga administratīvā sloga un izmaksām, kā arī lai uzlabotu pārbažu efektivitāti, valstu kompetentajām iestādēm būtu jāvar izvēlēties par prioritāriem transportlīdzekļus, kurus ekspluatē uzņēmumi, kas neievēro ceļu satiksmes un ekoloģiskos standartus, savukārt transportlīdzekļiem, kurus ekspluatē atbildīgi un piesardzīgi uzņēmumi un kuriem tiek nodrošināta atbilstīga tehniskā apkope, jāpiemēro labvēlīgāks režīms, tiem nosakot mazāku skaitu pārbažu. Transportlīdzekļus pārbaudēm uz ceļa izraugoties pēc lietotāja riska profila, tiktu veicināta paaugstināta riska uzņēmumu stingrāka un biežāka kontrole.
- (12) Riska novērtēšanas sistēmai būtu jāatvieglo pārbažu veikšana uz ceļiem. Regulā (EK) Nr. 1071/2009 dalībvalstīm ir noteikta prasība riska novērtējuma sistēmu, kas izveidota saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2006/22/EK ⁽⁴⁾ par transportlīdzekļa vadīšanas laika un vadītāja atpūtas laika noteikumu īstenošanu, attiecināt arī uz citām konkrētām jomām, kas saistītas ar autotransportu, tostarp uz komerciālo transportlīdzekļu tehnisko

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1071/2009 (2009. gada 21. oktobris), ar ko nosaka kopīgus noteikumus par autopārvadātāja profesionālās darbības veikšanas nosacījumiem un atceļ Padomes Direktīvu 96/26/EK (OV L 300, 14.11.2009., 51. lpp.).

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2007/46/EK (2007. gada 5. septembris), ar ko izveido sistēmu mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanai (OV L 263, 9.10.2007., 1. 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.).

⁽⁴⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2006/22/EK (2006. gada 15. marts) par minimālajiem nosacījumiem Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85 un (EEK) 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.).

stāvokli. Tāpēc riska novērtējuma sistēmā, kas izveidota saskaņā ar Direktīvas 2006/22/EK 9. pantu, būtu jāiekļauj informācija par transportlīdzekļiem konstatēto trūkumu skaitu un smaguma pakāpi. Dalībvalstīm būtu jāvar lemt par piemērotiem tehniskiem un administratīviem pasākumiem riska novērtējuma sistēmu izmantošanai. Riska novērtējuma sistēmas efektivitāte un saskaņošana būtu precīzāk jāanalizē visā Savienībā.

- (13) Reģistrācijas apliecības turētājam un attiecīgā gadījumā transportlīdzekļa lietotājam vajadzētu būt atbildīgam par transportlīdzekļa uzturēšanu braukšanas kārtībā.
- (14) Inspektoriem, kas veic tehniskās pārbaudes uz ceļiem, būtu jādarbojas neatkarīgi, un viņu viedokli nevajadzētu ietekmēt interešu konfliktiem, tostarp ekonomiskai vai personiskai ieinteresētībai, jo īpaši attiecībā uz vadītāju, lietotāju vai reģistrācijas apliecības turētāju, kas tādējādi varētu ietekmēt pieņemtā lēmuma taisnīgumu un objektivitāti. Tādējādi inspektoru atbildībai nevajadzētu būt tieši saistītam ar tehnisko pārbaudi uz ceļiem rezultātiem. Tam nevajadzētu traucēt dalībvalstīm izsniegt atļauju privātām struktūrām, lai tās veiktu gan detalizētākas tehniskās pārbaudes uz ceļiem, gan transportlīdzekļa remontu, tostarp tam pašam transportlīdzeklim.
- (15) Tehniskajām pārbaudēm uz ceļiem vajadzētu izpausties kā sākotnējām pārbaudēm un, vajadzības gadījumā, detalizētākām pārbaudēm. Abos gadījumos būtu jāpārbauda attiecīgās transportlīdzekļu daļas un sistēmas. Lai detalizētākas pārbaudes Savienības līmenī būtu saskaņotas, attiecībā uz katru pārbaudāmo elementu būtu jānosaka ieteicamās pārbaudes metodes un piemēri tam, kādus trūkumus iespējams konstatēt, un to klasifikācija atbilstīgi to smagumam.
- (16) Kravas nostiprināšanai ir būtiska nozīme attiecībā uz ceļu satiksmes drošību. Tāpēc krava būtu jānostiprina tā, lai tā būtu noturīga pret ātruma palielināšanu transportlīdzekļa lietošanas laikā uz ceļa. Praktisku apsvērumu dēļ šādas ātruma palielināšanas radīto spēku lielumi būtu jāizmanto kā robežvērtības, kuru pamatā ir Eiropā noteikti standarti. Kravu nostiprināšanas pārbaudēs iesaistītais personāls būtu pienācīgi jāapmāca.
- (17) Visi loģistikas procesā iesaistītie dalībnieki, tostarp iesaiņotāji, krāvēji, transporta uzņēmumi, lietotāji un vadītāji, nodrošina, lai krava būtu kārtīgi iesaiņota un iekrauta piemērotā transportlīdzeklī.
- (18) Vairākās dalībvalstīs ziņojumus par tehniskajām pārbaudēm uz ceļa sagatavo elektroniski. Šādos gadījumos transportlīdzekļa vadītājam būtu jāizsniedz šā pārbaudes ziņojuma kopija. Visi dati un informācija, kas apkopota tehniskajās pārbaudēs uz ceļiem, būtu jānosūta uz vienotu attiecīgās dalībvalsts datubāzi, lai šādus datus būtu viegli apstrādāt un lai informācijas nosūtīšana varētu notikt bez nekāda papildu administratīva sloga.
- (19) Lai samazinātu administratīvo slogu iestādēm, kuras veic pārbaudes, ziņojumus par sākotnējām tehniskajām pārbaudēm uz ceļiem, tostarp par tām, kas veiktas trešās valstīs reģistrētiem transportlīdzekļiem, būtu jāietver tikai pamatinformācija par to, ka šāda pārbaude konkrētajam transportlīdzeklim ir veikta, un par tās rezultātu. Detalizēts ziņojums būtu nepieciešams tikai tad, ja pēc sākotnējās pārbaudes notiek detalizētāka pārbaude.
- (20) Komisijai būtu jāapsver iespēja IV pielikumā iekļauto ziņojuma formu ir apvienot ar citiem ziņojumiem.
- (21) Mobilo pārbaudes vienību izmantošana samazinātu kavēšanos un izmaksas, kas rodas lietotājiem, jo šādā veidā detalizētākas pārbaudes ir iespējams veikt turpat – tieši ceļa malā. Detalizētāku pārbaudi veikšanai var izmantot arī vistuvāk atrodamās izmantojamās tehniskās apskates stacijas un īpašas iekārtas pārbaudēm uz ceļa.

- (22) Personālam, kas veic tehniskās pārbaudes uz ceļiem, vajadzētu būt atbilstīgi apmācītam vai kvalificētam, lai cita starpā tas varētu efektīvi veikt vizuālās pārbaudes. Inspektoriem, kas iesaistīti detalizētāko tehnisko pārbažu uz ceļiem veikšanā, vajadzētu būt vismaz tādām pašām prasību līmenim un tiem vajadzētu atbilst tām pašām prasībām, kādas ievēro tie inspektori, kas veic tehniskās apskates saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/45/ES ⁽¹⁾. Dalībvalstīm būtu jāpieprasa, lai inspektori, kas veic pārbaudes īpašās iekārtās pārbaudei uz ceļa vai izmantojot mobilās pārbaudes vienības, atbilst minētajām prasībām vai līdzvērtīgām prasībām, kuras apstiprinājusi kompetentā iestāde.
- (23) Lai samazinātu tehniskā aprīkojuma izmantošanas izmaksas detalizētākā pārbaudē uz ceļa, dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai pieprasīt maksājumu gadījumos, ja transportlīdzeklim tiek konstatēti trūkumi. Minētā maksājuma apmēram vajadzētu būt saprātīgam un samērīgam.
- (24) Lai visā Savienībā izveidotu saskaņotāku sistēmu tehnisko pārbažu uz ceļiem veikšanai, ārkārtīgi svarīga nozīme ir sadarbībai un paraugprakses apmaiņai starp dalībvalstīm. Tādēļ dalībvalstīm pēc iespējas būtu jāizvērs vēl lielāka sadarbība arī operatīvo pasākumu laikā. Šādas sadarbības satvarā periodiski būtu jāorganizē saskaņotas tehniskās pārbaudes uz ceļiem.
- (25) Lai nodrošinātu efektīvu informācijas apmaiņu starp dalībvalstīm, katrā dalībvalstī vajadzētu būt kontaktpunktam sakaru nodrošināšanai ar citām attiecīgām kompetentām iestādēm. Šim kontaktpunktam būtu arī jāvēl attiecīgi statistikas dati. Turklāt dalībvalstīm savā teritorijā būtu jāīsteno arī saskaņota valsts kontroles stratēģija, un tās var norīkot struktūru, lai koordinētu stratēģijas īstenošanu. Katras dalībvalsts kompetentajām iestādēm būtu jādefinē procedūras, ar kurām nosaka termiņus informācijas paziņošanai un šādas informācijas saturu.
- (26) Izraugoties kontaktpunktus, būtu jāievēro konstitucionālie noteikumi un no tiem izrietošais kompetences līmenis.
- (27) Lai pārraudzītu Savienībā īstenoto pārbažu uz ceļiem regulējumu, dalībvalstīm līdz 2021. gada 31. martam un vēlāk katrus divus gadus līdz 31. martam būtu jāpaziņo Komisijai uz ceļiem veikto tehnisko pārbažu rezultāti. Savāktie dati Komisijai būtu jāpaziņo Eiropas Parlamentam un Padomei.
- (28) Lai mazinātu uzņēmumu un transportlīdzekļa vadītāju zaudēto laiku un palielinātu pārbažu uz ceļiem vispārējo efektivitāti, būtu jāveicina kopēju tehnisko pārbažu uz ceļiem pārbažu veikšana, lai noteiktu atbilstību sociālās jomas tiesību aktiem attiecībā uz darbībām autotransporta jomā, jo īpaši Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 561/2006 ⁽²⁾, Direktīvai 2006/22/EK un Padomes Regulai (EEK) Nr. 3821/85 ⁽³⁾.
- (29) Dalībvalstīm būtu jānosaka noteikumi par sankcijām, kas piemērojamas par šīs direktīvas noteikumu pārkāpumiem, un būtu jānodrošina, ka šie noteikumi tiek īstenoti. Šīm sankcijām vajadzētu būt iedarbīgām, samērīgām, preventīvām un nediskriminējošām. Dalībvalstīm būtu jo īpaši jāparedz atbilstīgi pasākumi, lai risinātu gadījumus, ja vadītājs vai lietotājs atsakās sadarboties ar inspektoru un neatļauti tiek izmantots transportlīdzeklis, kuram ir atklāti būtami trūkumi.
- (30) Lai nodrošinātu vienādus šīs direktīvas īstenošanas nosacījumus, īstenošanas pilnvaras būtu jāpiešķir Komisijai. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011 ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/45/ES (2014. gada 3. aprīlis) par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju periodiskajām tehniskajām apskatēm un par Direktīvas 2009/40/EK atcelšanu (skatīt šā Oficiālā Vēstneša 51. lpp.).

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 561/2006 (2006. gada 15. marts), ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu, groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 un Padomes Regulu (EK) Nr. 2135/98 un atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85 (OV L 102, 11.4.2006., 1. lpp.).

⁽³⁾ Padomes Regula (EEK) Nr. 3821/85 (1985. gada 20. decembris) par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā (OV L 370, 31.12.1985., 8. lpp.).

⁽⁴⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

- (31) Īstenošanas akti attiecībā uz procedūrām ziņošanai kontaktpunktiem transportlīdzekļu reģistrācijas dalībvalstīs par transportlīdzekļiem, kuriem ir būtiski vai bīstami trūkumi, kā arī tie akti, kas nosaka, kādā formātā tiks nosūtīti dati Komisijai par attiecīgās dalībvalsts vāktu informāciju par pārbaudītajiem transportlīdzekļiem, Komisijai nebūtu jāpieņem, ja saskaņā ar šo direktīvu izveidotā komiteja nesniedz atzinumu par Komisijas iesniegto īstenošanas akta projektu.
- (32) Lai attiecīgā gadījumā atjauninātu 2. panta 1. punktu un IV pielikuma 6. punktu, neskarot šīs direktīvas piemērošanas jomu, atjauninātu II pielikuma 2. punktu attiecībā uz metodēm un pielāgotu II pielikuma 2. punktu saistībā ar pārbaudāmo elementu sarakstu, metodēm, neatbilstības cēloņiem un trūkumu novērtējumu, pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu būtu jādeleģē Komisijai. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī. Komisijai, sagatavojot un izstrādājot deleģētos aktus, būtu jānodrošina vienlaicīga, savlaicīga un atbilstīga attiecīgo dokumentu nosūtīšana Eiropas Parlamentam un Padomei.
- (33) Ņemot vērā to, ka šīs direktīvas mērķi, proti, uzlabot ceļu satiksmes drošību, nosakot kopējo prasību un saskaņoto noteikumu minimumu attiecībā uz Savienībā izmantotu transportlīdzekļu tehniskām pārbaudēm uz ceļiem, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet mēroga un iedarbības dēļ minēto mērķi var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minētā mērķa sasniegšanai.
- (34) Šajā direktīvā ir respektētas pamattiesības un ievēroti principi, kas atzīti Eiropas Savienības Pamattiesību hartā, kā minēts Līguma par Eiropas Savienību 6. pantā.
- (35) Šī direktīva attīsta pastāvošo tehnisko pārbaudžu uz ceļiem sistēmu, atjaunina Direktīvas 2000/30/EK tehniskās prasības, un tajā ir iestrādāti noteikumi, kas ietverti Komisijas Ieteikumā 2010/379/ES⁽¹⁾. Tāpēc Direktīva 2000/30/EK būtu jāatceļ,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

I NODAĻA

PRIEKŠMETS, DEFINĪCIJAS UN DARBĪBAS JOMA

1. pants

Priekšmets

Lai uzlabotu ceļu satiksmes drošību un samazinātu tās ietekmi uz vidi, ar šo direktīvu nosaka minimālās prasības attiecībā uz regulējumu tehniskām pārbaudēm uz ceļiem, ko veic dalībvalstu teritorijā ekspluatētiem komerciāliem transportlīdzekļiem.

2. pants

Darbības joma

1. Šo direktīvu piemēro komerciāliem transportlīdzekļiem, kuru projektētais ātrums pārsniedz 25 km/h un kuri atbilst turpmākajām kategorijām, kā noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2003/37/EK⁽²⁾ un Direktīvā 2007/46/EK:

- a) M₂ un M₃ kategorija – mehāniskie transportlīdzekļi, kuri konstruēti un izgatavoti galvenokārt pasažieru un viņu bagāžas pārvadāšanai un kuros bez vadītāja sēdvietas ir vairāk nekā astoņas pasažieru sēdvietas;

⁽¹⁾ Komisijas Ieteikums 2010/379/ES (2010. gada 5. jūlijs) par saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2000/30/EK veicamajās (komerciālo transportlīdzekļu) tehniskajās pārbaudēs uz ceļiem konstatēto trūkumu radītās bīstamības risku novērtēšanu (OV L 173, 8.7.2010., 97. lpp.).

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2003/37/EK (2003. gada 26. maijs), kas attiecas uz tipa apstiprinājumu lauksaimniecības vai mežsaimniecības traktoriem, to piekabēm un maināmām velkamām mašīnām kopā ar to sistēmām, detaļām un atsevišķām tehniskām vienībām un ar ko atceļ Direktīvu 74/150/EEK (OV L 171, 9.7.2003., 1. lpp.).

- b) N₂ un N₃ kategorija – mehāniskie transportlīdzekļi, kuri konstruēti un izgatavoti galvenokārt kravu pārvadāšanai un kuru maksimālā masa pārsniedz 3,5 tonnas;
- c) O₃ un O₄ kategorija – piekabes, kuras konstruētas un izgatavotas galvenokārt kravu vai pasažieru pārvadāšanai, kā arī pasažieru uzņemšanai un kuru maksimālā masa pārsniedz 3,5 tonnas;
- d) T5 kategorijas riteņtraktori, kurus uz koplietošanas ceļiem izmanto galvenokārt komerciālu kravu pārvadāšanai un kuru projektētais maksimālais ātrums pārsniedz 40 km/h.

2. Šī direktīva neskar dalībvalstu tiesības veikt tehniskās pārbaudes uz ceļiem transportlīdzekļiem, uz kuriem šī direktīva neattiecas, piemēram, N₁ kategorijas vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, kuru masa nepārsniedz 3,5 tonnas, un pārbaudes citiem autotransporta un drošības aspektiem vai veikt pārbaudes ne tikai uz koplietošanas ceļiem. Nekas šajā direktīvā neliedz dalībvalstij satiksmes drošības apsērsumu dēļ atļaut konkrēta tipa transportlīdzekļu izmantošanu tikai konkrētās ceļu tīkla daļās.

3. pants

Definīcijas

Tikai šīs direktīvas nolūkos lieto šādas definīcijas:

- 1) “transportlīdzeklis” ir jebkurš mehāniskais transportlīdzeklis, kas nepārvietojas pa sliedēm, vai tā piekabe;
- 2) “mehāniskais transportlīdzeklis” ir jebkurš motorizēts transportlīdzeklis ar riteņiem, kurš pārvietojas ar savu spēku un kura maksimālais projektētais ātrums pārsniedz 25 km/h;
- 3) “piekabe” ir jebkurš transportlīdzeklis uz riteņiem, kurš nepārvietojas ar savu spēku un kurš ir projektēts un būvēts tā, lai to vilktu kāds mehāniskais transportlīdzeklis;
- 4) “puspiekabe” ir jebkura piekabe, kas projektēta savienošanai ar mehānisku transportlīdzekli tā, lai daļa no tās balstītos uz mehāniskā transportlīdzekļa un lai mehāniskais transportlīdzeklis nestu būtisku gan šīs piekabes, gan tajā iekrautās kravas masas daļu;
- 5) “krava” ir visas preces, kuras parasti novieto transportlīdzekļa daļā, kas paredzēta kravas novietošanai, vai uz tās un kuras nav pastāvīgi piestiprinātas transportlīdzeklī, tostarp priekšmeti, kas novietoti transportlīdzekļa kravas nesējā, piemēram, kastē, maināmajā virsbūvē vai konteineros;
- 6) “komerciāls transportlīdzeklis” ir mehanizēts transportlīdzeklis un tā piekabe vai puspiekabe, ko galvenokārt izmanto kravu vai pasažieru pārvadāšanai komerciālos nolūkos, piemēram, pārvadājumiem par atlīdzību vai pašpārvadājumiem, vai citos profesionālos nolūkos;
- 7) “dalībvalstī reģistrēts transportlīdzeklis” ir transportlīdzeklis, kurš ir reģistrēts vai nodots ekspluatācijā kādā dalībvalstī;
- 8) “reģistrācijas apliecības turētājs” ir fiziska vai juridiska persona, uz kuras vārda transportlīdzeklis ir reģistrēts;
- 9) “uzņēmums” ir tāds uzņēmums, kas atbilst definīcijai Regulas (EK) Nr. 1071/2009 2. panta 4. punktā;
- 10) “tehniskā pārbaude uz ceļa” ir dalībvalsts kompetento iestāžu vai šo iestāžu tiešā uzraudzībā veikta neparedzama tehniskā pārbaude, kuras laikā pārliecinās par to, vai komerciālais transportlīdzeklis ir braukšanas kārtībā;

- 11) “koplietošanas ceļš” ir plašākas sabiedrības izmantošanai pieejams ceļš – piemēram, vietējas, reģionālas vai valsts nozīmes ceļi, automaģistrāles vai ātrgaitas šosejas;
- 12) “tehniskā apskate” ir pārbaude saskaņā ar Direktīvas 2014/45/ES 3. panta 9. punktu;
- 13) “tehniskās apskates sertifikāts” ir kompetentās iestādes vai tehniskās apskates stacijas izdots tehniskās apskates ziņojums, kurā ietverti tehniskās apskates rezultāti;
- 14) “kompetentā iestāde” ir iestāde vai publiska struktūra, kuru pilnvarojusi dalībvalsts un kura atbild par tehnisko pārbaudžu sistēmu uz ceļiem pārvaldību, tostarp attiecīgā gadījumā par šādu pārbaudžu veikšanu;
- 15) “inspektors” ir persona, kuru dalībvalsts vai tās kompetentā iestāde ir pilnvarojusi sākotnējo un/vai detalizētāku pārbaudžu uz ceļiem veikšanai;
- 16) “trūkumi” ir tehniski defekti un citas tehniskās pārbaudēs uz ceļiem konstatētas neatbilstības;
- 17) “saskaņota pārbaude uz ceļiem” ir tehniska pārbaude uz ceļiem, kuru kopīgi veic divu vai vairāku dalībvalstu kompetentās iestādes;
- 18) “lietotājs” ir fiziska vai juridiska persona, kas lieto transportlīdzekli kā īpašnieks vai ko transportlīdzekļa īpašnieks pilnvarojis lietot attiecīgo transportlīdzekli;
- 19) “mobila pārbaudes vienība” ir pārvietojama diagnostikas iekārtas sistēma, kas nepieciešama detalizētāku tehnisko pārbaudžu uz ceļiem veikšanai un ar ko strādā inspektori, kuri ir pilnvaroti veikt detalizētāku pārbaudi uz ceļa;
- 20) “īpašas iekārtas pārbaudēm uz ceļa” ir noteikta vieta, kas paredzēta sākotnējās un/vai detalizētākas tehniskās pārbaudes uz ceļa veikšanai, kas var būt aprīkota ar pastāvīgi uzstādītu kontroles aprīkojumu.

II NODAĻA

TEHNISKO PĀRBAUDŽU UZ CEĻIEM SISTĒMA UN VISPĀRĪGIE PIENĀKUMI

4. pants

Pārbaudžu uz ceļiem sistēma

Tehnisko pārbaudžu uz ceļiem sistēmā ietilpst sākotnējās tehniskās pārbaudes uz ceļiem, kas minētas 10. panta 1. punktā, un detalizētākas tehniskās pārbaudes uz ceļiem, kas minētas 10. panta 2. punktā.

5. pants

Pārbaudāmo transportlīdzekļu procentuālā daļa

1. Transportlīdzekļiem, kas minēti 2. panta 1. punkta a), b) un c) apakšpunktā, Savienībā katra kalendārā gada laikā veikto sākotnējo tehnisko pārbaudžu uz ceļiem kopskaits atbilst vismaz 5 % no kopējā šo transportlīdzekļu skaita, kuri ir reģistrēti dalībvalstīs.

2. Katra dalībvalsts pieliek pūliņus, lai veiktu atbilstošu skaitu sākotnējo tehnisko pārbaudžu uz ceļiem, kas būtu proporcionāls šādu transportlīdzekļu kopējam skaitam, kuri ir reģistrēti tās teritorijā.

3. Informāciju par pārbaudītajiem transportlīdzekļiem nosūta Komisijai saskaņā ar 20. panta 1. punkta noteikumiem.

6. pants

Riska novērtējuma sistēma

Attiecībā uz transportlīdzekļiem, kas minēti 2. panta 1. punkta a), b) un c) apakšpunktā, dalībvalstis nodrošina, ka riska novērtējuma sistēmā, kas izveidota saskaņā ar Direktīvas 2006/22/EK 9. pantu, tiek iekļauta informācija par to II pielikumā un attiecīgā gadījumā III pielikumā izklāstīto trūkumu skaitu un smaguma pakāpi, kas konstatēti atsevišķu uzņēmumu ekspluatētiem transportlīdzekļiem. Uzņēmuma riska profila noteikšanai dalībvalstis var izmantot I pielikumā izklāstītos kritērijus. Minēto informāciju izmanto, lai rūpīgāk un biežāk pārbaudītu uzņēmumus ar augstu riska novērtējumu. Riska novērtējuma sistēmu administrē dalībvalsts kompetentās iestādes.

Lai īstenotu pirmās daļas noteikumus, transportlīdzekļa reģistrācijas dalībvalsts izmanto no citām dalībvalstīm saņemto informāciju saskaņā ar 18. panta 1. punkta noteikumiem.

Dalībvalstis var atļaut brīvprātīgi veikt papildu tehniskās apskates. Informāciju par atbilstību tehniskā stāvokļa prasībām, kas iegūta no brīvprātīgi veiktajām apskatēm, var ņemt vērā, lai uzlabotu uzņēmuma riska profilu.

7. pants

Atbildība

1. Dalībvalstis prasa, lai transportlīdzeklī tiktu turēts jaunākais tehniskās apskates sertifikāts vai tā kopija, vai – ja ir runa par elektroniski noformētu tehniskās apskates sertifikātu – šāda sertifikāta oriģināla vai apstiprināta izdruka, kā arī ziņojums par pēdējo veikto tehnisko pārbaudi uz ceļa, ja šie dokumenti ir pieejami. Dalībvalstis var atļaut savām iestādēm pieņemt elektroniskus pierādījumus par minētajām pārbaudēm, ja šāda informācija ir pieejama.

2. Dalībvalstis prasa, lai uzņēmumi un tā transportlīdzekļa vadītāji, kam tiek veikta tehniska pārbaude uz ceļa, sadarbojas ar inspektoriem un pārbaudes veikšanai nodrošina piekļuvi transportlīdzeklim, tā daļām un visiem attiecīgajiem dokumentiem.

3. Dalībvalstis, neskarot transportlīdzekļa vadītāja atbildību, nodrošina, ka tiek noteikts uzņēmuma pienākums par to, lai minētais transportlīdzeklis vienmēr būtu drošs un braukšanas kārtībā.

8. pants

Inspektori

1. Inspektori, izraudzīdamies transportlīdzekli tehniskai pārbaudei uz ceļa un šīs pārbaudes laikā, atturas no jebkādas diskriminācijas vadītāja valstspiederības vai transportlīdzekļa reģistrācijas valsts dēļ vai tās valsts dēļ, kurā transportlīdzeklis laists ekspluatācijā.

2. Veicot tehnisko pārbaudi uz ceļa, inspektors ir brīvs no jebkāda interešu konflikta, kas varētu ietekmēt viņa pieņemtā lēmuma taisnīgumu un objektivitāti.

3. Inspektoru atalgojums nav tieši saistīts ar sākotnējo vai detalizētāko tehnisko pārbaudi uz ceļiem rezultātiem.

4. Detalizētākās tehniskās pārbaudes uz ceļiem veic inspektori, kuri atbilst prasību minimumam attiecībā uz kompetenci un apmācību, kurš noteikts Direktīvas 2014/45/ES 13. pantā un IV pielikumā. Dalībvalstis var paredzēt, ka inspektori, kas veic pārbaudes īpašās iekārtās pārbaudei uz ceļa vai izmantojot mobilās pārbaudes vienības, atbilst minētajām prasībām vai līdzvērtīgām prasībām, kuras apstiprinājusi kompetentā iestāde.

III NODAĻA

PĀRBAUDES PROCEDŪRAS

9. pants

Transportlīdzekļu izraudzīšana sākotnējai tehniskajai pārbaudei uz ceļa

Nosakot, kuriem transportlīdzekļiem jāveic sākotnējā tehniskā pārbaude uz ceļa, inspektori prioritārā kārtā var izraudzīties tos transportlīdzekļus, ko ekspluatē paaugstināta riska profila uzņēmumi, kā noteikts Direktīvā 2006/22/EK. Transportlīdzekļus pārbaudei var izraudzīties arī nejauši vai tad, ja ir aizdomas, ka transportlīdzeklis rada apdraudējumu ceļu satiksmes drošībai vai videi.

10. pants

Tehnisko pārbažu uz ceļiem saturs un metodes

1. Dalībvalstis nodrošina, ka transportlīdzekļiem, kas izraudzīti saskaņā ar 9. pantu, veic sākotnējo tehnisko pārbaudi uz ceļa.

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

- a) pārbauda pēdējās tehniskās apskates sertifikātu un attiecīgā gadījumā ziņojumu par tehnisko pārbaudi uz ceļa, kam jāglabājas transportlīdzeklī vai par ko jābūt pieejamiem elektroniskiem pierādījumiem saskaņā ar 7. panta 1. punktu;
- b) vizuāli novērtē transportlīdzekļa tehnisko stāvokli;
- c) var veikt vizuālu apskati, lai saskaņā 13. pantu novērtētu, kā nostiprināta transportlīdzekļa krava;
- d) var veikt tehniskas pārbaudes, izmantojot jebkādu metodi, ko uzskata par piemērotu. Šādas tehniskas pārbaudes var veikt nolūkā pamatot lēmumu veikt transportlīdzeklim detalizētāku tehnisko pārbaudi uz ceļa vai pieprasīt, lai saskaņā ar 14. panta 1. punktu tiktu nekavējoties novērsti trūkumi.

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

2. Atkarībā no tā, kā norisinājusies sākotnējā pārbaude, inspektors nolemj, vai transportlīdzeklim vai tā piekabei būtu jāveic detalizētāka pārbaude uz ceļa.

3. Detalizētāka tehniskā pārbaude uz ceļa ietver II pielikumā uzskaitītos elementus, kas atzīti par nepieciešamiem un svarīgiem, jo īpaši ņemot vērā transportlīdzekļa bremžu, riepju, riteņu, šasiju drošību un negatīvo ietekmi uz vidi, kā arī ieteicamās metodes šo elementu pārbaudei.

4. Ja tehniskās apskates sertifikāts vai pārbaudes uz ceļa ziņojums liecina par to, ka iepriekšējo trīs mēnešu laikā ir pārbaudīts kāds no II pielikumā uzskaitītajiem elementiem, inspektors šo elementu nepārbauda, izņemot gadījumu, kad šādu pārbaudi pamato fakts, ka attiecīgais trūkums ir acīmredzams.

11. pants

Diagnostikas iekārtas

1. Detalizētākās tehniskās pārbaudes uz ceļiem veic, izmantojot mobilo pārbaudes vienību vai īpašas iekārtas pārbaudēm uz ceļa, vai tās norisinās tehniskās apskates stacijā, kā minēts Direktīvā 2014/45/ES.

2. Ja detalizētākas pārbaudes paredzēts veikt tehniskās apskates stacijā vai īpašās iekārtās pārbaudēm uz ceļa, tās jāveic pēc iespējas drīz kādā no vistuvāk esošajām pieejamām stacijām vai iekārtām.

3. Mobilajām pārbaudes vienībām un īpašajām iekārtām pārbaudēm uz ceļa ir pienācīgs aprīkojums detalizētu tehnisko pārbaudi uz ceļiem veikšanai, tostarp aprīkojums, kas vajadzīgs, lai izvērtētu, kādā stāvoklī ir transportlīdzekļa bremzes un kāda ir to efektivitāte, kā arī stūres iekārta, atsperojums un, ja nepieciešams, – negatīvo ietekmi uz vidi, ko var radīt transportlīdzeklis. Ja mobilajām pārbaudes vienībām vai īpašajām iekārtām pārbaudēm uz ceļa nav aprīkojuma, kas vajadzīgs, lai pārbaudītu sākotnējā pārbaudē norādītu elementu, transportlīdzekli nosūta uz tehniskās apskates staciju vai iekārtu, kur var veikt minētā elementa detalizētu pārbaudi.

12. pants

Trūkumu novērtēšana

1. Par katru pārbaudāmo elementu II pielikumā ir sniegts iespējamo trūkumu saraksts un šo trūkumu smaguma pakāpe, un tas ir jāizmanto, veicot tehniskās pārbaudes uz ceļa.

2. Transportlīdzekļu tehniskās pārbaudēs uz ceļa konstatētos trūkumus klasificē šādās grupās:

a) sīki trūkumi, kas būtiski neietekmē transportlīdzekļa drošību vai ietekmi uz vidi, un citas sīkas neatbilstības;

b) būtiski trūkumi, kas var mazināt transportlīdzekļa drošību, ietekmēt vidi vai apdraudēt pārējos satiksmes dalībniekus, vai citas nozīmīgākas neatbilstības;

c) bīstami trūkumi, kuri tieši un tūlītēji apdraud ceļu satiksmes drošību vai ietekmē vidi.

3. Ja transportlīdzeklim konstatētie trūkumi ietilpst vairākās no 2. punktā minētajām trūkumu grupām, to klasificē grupā, kas atbilst nopietnākajam trūkim. Ja transportlīdzeklim konstatēti vairāki trūkumi vienos un tajos pašos pārbaudāmajos elementos, kas noteikti II pielikuma 1. punktā norādītajā pārbaudi apjomā, tos var klasificēt smaguma ziņā visnopietnāko trūkumu grupā gadījumā, ja var uzskatīt, ka konstatēto trūkumu kumulatīvā ietekme rada augstāku risku ceļu satiksmes drošībai.

13. pants

Kravas nostiprināšanas pārbaude

1. Pārbaudes uz ceļa laikā var pārbaudīt, kā transportlīdzeklim ir nostiprināta krava, ievērojot III pielikumu, lai nodrošinātu, ka krava ir nostiprināta tā, lai netraucētu drošai braukšanai vai neradītu apdraudējumu dzīvībai, veselībai, mantai vai videi. Pārbaudes laikā var pārliecināties, ka dažādas transportlīdzekļa izmantošanas laikā, tostarp ārkārtas situācijās vai uzsākot kustību pret kalnu:

— kravas vienībām ir iespējas tikai minimāli mainīt stāvokli attiecībā citai pret citu un pret transportlīdzekļa bortiem vai virsmām un

— kravai nav iespējas izkrist no kravas telpas vai izkustēties ārpus iekraušanas virsmas.

2. Neskarot prasības, kas piemērojamas konkrētu kravu kategoriju transportēšanai, piemēram, to, uz kurām attiecas Eiropas valstu Nolīgums par bīstamo kravu starptautiskajiem pārvadājumiem ar autotransportu (ADR) ⁽¹⁾, kravas nostiprināšanu un kravas nostiprināšanas pārbaudi var veikt saskaņā ar principiem un attiecīgā gadījumā ar standartiem, kas noteikti III pielikuma I iedaļā. Var izmantot standartu jaunāko versiju, kas noteikta III pielikuma I iedaļas 5. punktā.

⁽¹⁾ Transponēts ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2008/68/EK (2008. gada 24. septembris) par bīstamo kravu iekšzemes pārvadājumiem (OV L 260, 30.9.2008., 13. lpp.), kas grozīta *inter alia* ar Komisijas Direktīvu 2012/45/ES (OV L 332, 4.12.2012., 18. lpp.).

3. Pēcpārbaudes procedūras, kas minētas 14. pantā, piemēro arī gadījumā, ja konstatēti būtiski vai bīstami trūkumi saistībā ar kravas nostiprināšanu.

4. Dalībvalstis nodrošina to, ka kravu nostiprināšanas pārbaudēs iesaistītais personāls ir pienācīgi sagatavots šādam darbam.

14. pants

Pēcpārbaudes gadījumā, kad ir konstatēti būtiski vai bīstami trūkumi

1. Neskarot 14. panta 3. punktu, dalībvalstis paredz, ka jebkādi būtiski vai bīstami trūkumi, kas tiek konstatēti, veicot sākotnējo vai detalizētāku pārbaudi, jānovērš pirms transportlīdzekļa turpmākas izmantošanas uz koplietošanas ceļiem.

2. Inspektors var nolemt, ka transportlīdzeklim ir jāiztur pilna tehniskā apskate noteiktā termiņā, ja šis transportlīdzeklis ir reģistrēts dalībvalstī, kurā ir veikta tehniskā pārbaude uz ceļa. Ja transportlīdzeklis ir reģistrēts citā dalībvalstī, kompetentā iestāde, izmantojot 17. pantā minētos kontaktpunktus, var pieprasīt šīs citas dalībvalsts kompetentajai iestādei veikt atkārtotu tehnisko apskati šim transportlīdzeklim atbilstīgi 18. panta 2. punktā noteiktajai procedūrai. Ja transportlīdzeklim, kas reģistrēts ārpus Savienības, konstatē būtiskus vai bīstamus trūkumus, dalībvalstis var nolemt informēt transportlīdzekļa reģistrācijas valsts kompetento iestādi.

3. Ja konstatēti jebkādi trūkumi, kuri jānovērš nekavējoties vai tūlīt, jo tie rada tiešu un tūlītēju apdraudējumu ceļu satiksmes drošībai, dalībvalsts vai attiecīgā kompetentā iestāde nodrošina to, ka konkrētā transportlīdzekļa ekspluatācija tiek aizliegta vai ierobežota, kamēr šie trūkumi nav novērsti. Šādu transportlīdzekli var atļaut izmantot, lai nonāktu kādā no tuvākajiem autoservisiem, kur minētos trūkumus iespējams novērst, ar nosacījumu, ka šie bīstamie trūkumi ir izlaboti tā, lai transportlīdzeklis varētu nonākt minētajā autoservisā, un ka netiek radīts tūlītējs risks šā transportlīdzekļa pasažieru vai citu ceļu satiksmes dalībnieku drošībai. Ja trūkumus nav nepieciešams novērst nekavējoties, dalībvalstis vai attiecīgā kompetentā iestāde var lemt par noteikumiem un saprātīgu laikposmu, kurā transportlīdzekli var izmantot līdz trūkumu novēršanai.

Ja transportlīdzekli nevar salabot tā, lai ar to varētu aizbraukt līdz autoservisam, to var nogādāt vietā, kur to var salabot.

15. pants

Pārbaudes nodevas

Ja, veicot detalizētāku pārbaudi, konstatē trūkumus, dalībvalstis var pieprasīt maksāt saprātīgu un samērīgu nodevas maksājumu, kas būtu saistīts ar šādas pārbaudes izmaksām.

16. pants

Ziņojums par pārbaudi un tehnisko pārbauci uz ceļiem datubāzes

1. Par katru veikto sākotnējo tehnisko pārbaudi uz ceļa kompetentajai iestādei paziņo šādu informāciju:

- a) transportlīdzekļa reģistrācijas valsts;
- b) transportlīdzekļa kategorija;
- c) sākotnējās tehniskās pārbaudes uz ceļa rezultāts.

2. Pabeidzot detalizētāku pārbaudi, inspektors sagatavo ziņojumu saskaņā ar IV pielikumu. Dalībvalstis nodrošina, ka transportlīdzekļa vadītājam tiek izsniegta pārbaudes ziņojuma kopija.

3. Inspektors paziņo kompetentajai iestādei detalizētāko tehnisko pārbauci uz ceļiem rezultātus saprātīgā termiņā pēc šo pārbauci veikšanas. Kompetentā iestāde saskaņā ar piemērojamiem tiesību aktiem par datu aizsardzību šo informāciju glabā ne mazāk kā 36 mēnešus no tās saņemšanas dienas.

IV NODAĻA

SADARBĪBA UN INFORMĀCIJAS APMAIŅA

17. pants

Kontaktpunktu izraudzīšana

1. Dalībvalstis izraugās kontaktpunktu, kura uzdevumos ir:
 - nodrošināt koordināciju ar citu dalībvalstu izraudzītajiem kontaktpunktiem saistībā ar pasākumiem, kas īstenoti atbilstoši 18. pantam,
 - nosūtīt 20. pantā minētos datus Komisijai,
 - attiecīgā gadījumā nodrošināt jebkādu citu informācijas apmaiņu un palīdzību citu dalībvalstu kontaktpunktiem.
2. Dalībvalstis pārsūta Komisijai savu nacionālo kontaktpunktu nosaukumu un kontaktinformāciju ne vēlāk kā 2015. gada 20. maijā un to nekavējoties informē par jebkurām izmaiņām minētajā informācijā. Komisija sagatavo visu valstu kontaktpunktu sarakstu un nosūta to dalībvalstīm.

18. pants

Dalībvalstu sadarbība

1. Ja transportlīdzeklim, kas reģistrēts citā dalībvalstī, nevis tajā, kur tam veic pārbaudi, tiek konstatēti būtiski vai bīstami trūkumi vai trūkumi, kuru dēļ transportlīdzeklim tiek ierobežota vai aizliegta dalība ceļu satiksmē, kontaktpunkts par pārbaudes rezultātiem paziņo tās dalībvalsts kontaktpunktam, kurā transportlīdzeklis reģistrēts. Minētajā informācijā ietver ziņojumā par pārbaudi uz ceļa iekļautos elementus, kā noteikts IV pielikumā, un to paziņo, galvenokārt izmantojot valsts elektronisko reģistru, kas minēts Regulas (EK) Nr. 1071/2009 16. pantā. Komisija pieņem sīki izstrādātus noteikumus par procedūru, kā saskaņā ar 23. panta 2. punktā minēto procedūru transportlīdzekļa reģistrācijas dalībvalsts kontaktpunktam tiek ziņots par transportlīdzekļiem, kam ir būtiski vai bīstami trūkumi.
2. Ja transportlīdzeklim konstatē būtiskus vai bīstamus trūkumus, kontaktpunkts dalībvalstī, kurā transportlīdzeklis tika pārbaudīts, ar reģistrācijas dalībvalsts kontaktpunkta starpniecību var lūgt tās dalībvalsts kompetentajai iestādei, kurā transportlīdzeklis reģistrēts, pieņemt attiecīgus pasākumus trūkumu novēršanas garantēšanai, piemēram, noteikt transportlīdzeklim atkārtotu tehnisko apskati, kā noteikts 14. pantā.

19. pants

Saskaņotas tehniskās pārbaudes uz ceļiem

Dalībvalstis regulāri katru gadu veic saskaņotas pārbaudes uz ceļiem. Dalībvalstis šos pasākumus var kombinēt ar pasākumiem, kas noteikti Direktīvas 2006/22/EK 5. pantā.

20. pants

Informācijas paziņošana Komisijai

1. Līdz 2021. gada 31. martam un pēc tam līdz 31. martam ik pa diviem gadiem dalībvalstis elektroniski paziņo Komisijai datus, kas savākti par iepriekšējiem diviem kalendārajiem gadiem par transportlīdzekļiem, kuriem attiecīgās valsts teritorijā veiktas pārbaudes. Paziņo šādus datus:
 - a) pārbaudīto transportlīdzekļu skaitu;
 - b) pārbaudīto transportlīdzekļu kategoriju;
 - c) valsti, kurā katrs pārbaudītais transportlīdzeklis reģistrēts;

- d) detalizētāku pārbaūžu gadījumā – pārbaudītās zonas un elementus, kurus uzskata par neapmierinošiem, atbilstīgi IV pielikuma 10. punktam.

Pirmais ziņojums aptver divu gadu laikposmu, kas sākas 2019. gada 1. janvārī.

2. Komisija saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 23. panta 2. punktā, pieņem sīki izstrādātus noteikumus par to, kādā elektroniskā formātā jāpaziņo 1. punktā minētā informācija. Pirms tiek izstrādāti šādi noteikumi, izmanto V pielikumā sniegtās standarta ziņojumu sagatavošanas veidlapas.

Savāktos datus Komisija paziņo Eiropas Parlamentam un Padomei.

V NODAĻA

DELEĢĒTIE UN ĪSTENOŠANAS AKTI

21. pants

Deleģētie akti

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

- attiecīgā gadījumā atjauninātu 2. panta 1. punktu un IV pielikuma 6. punktu ar mērķi ņemt vērā izmaiņas transportlīdzekļu kategorijās, kuras izriet no grozījumiem iepriekšminētajā pantā minētajos tiesību aktos, neskarot šīs direktīvas piemērošanas jomu,
- atjauninātu II pielikuma 2. punktu attiecībā uz metodēm gadījumā, ja kļūst pieejamas labākas un efektīvākas pārbaudes metodes, nepaplašinot pārbaudāmo rādītāju sarakstu,
- pēc pozitīva izmaksu un ieguvumu novērtējuma pielāgotu II pielikuma 2. punktu saistībā ar pārbaudāmo elementu sarakstu, metodēm, neatbilstības cēloņiem un trūkumu novērtējumu, ja Savienības drošības vai vides tiesību aktos mainās obligātās prasības saistībā ar tipa apstiprinājumu.

22. pants

Deleģēšana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.
2. Pilnvaras pieņemt 21. pantā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu no 2014. gada 19. maija. Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu vēlākais deviņus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.
3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 21. pantā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošo deleģētos aktus.
4. Tiklīdz tā pieņem deleģētu aktu, Komisija par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.
5. Saskaņā ar 21. pantu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

23. pants

Komitejas procedūra

1. Komisijai palīdz Transportlīdzekļu atbilstības komiteja, kas minēta Direktīvā 2014/45/ES. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu. Ja komiteja nesniedz atzinumu, Komisija īstenošanas akta projektu nepieņem, un piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. panta 4. punkta trešo daļu.

VI NODAĻA

NOBEIGUMA NOTEIKUMI

24. pants

Ziņošana

1. Komisija līdz 2016. gada 20. maijam iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par šīs direktīvas īstenošanu un rezultātiem. Ziņojumā jo īpaši tiek analizēti rezultāti attiecībā uz ceļu satiksmes drošības uzlabošanu, kā arī izmaksas un ieguvumi saistībā ar N_1 un O_2 kategorijas transportlīdzekļu varbūtēju iekļaušanu šīs direktīvas piemērošanas jomā.

2. Ne vēlāk kā 2022. gada 20. maijā Komisija iesniedz ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei par šīs direktīvas piemērošanu un rezultātiem, jo īpaši attiecībā uz riska novērtēšanas sistēmu efektivitāti un saskaņošanu, proti, nosakot atsevišķu attiecīgo uzņēmumu savstarpēji salīdzināmu risku profilu. Minēto ziņojumu papildina detalizēts ietekmes novērtējums, kurā tiek analizētas izmaksas un ieguvumi Savienības līmenī. Ietekmes novērtējumu dara pieejamu Eiropas Parlamentam un Padomei vismaz sešus mēnešus pirms jebkāda tiesību akta priekšlikuma iesniegšanas, lai attiecīgā gadījumā šīs direktīvas piemērošanas jomā iekļautu jaunas transportlīdzekļu kategorijas.

25. pants

Sankcijas

Dalībvalstis paredz noteikumus par sankcijām, ko piemēro par šīs direktīvas pārkāpumiem, un veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to īstenošanu. Minētās sankcijas ir iedarbīgas, samērīgas, preventīvas un nediskriminējošas.

26. pants

Transponēšana

1. Dalībvalstis vēlākais 2017. gada 20. maijā pieņem un publicē normatīvos un administratīvos noteikumus, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības. Dalībvalstis nekavējoties par to informē Komisiju.

Tās sāk piemērot minētos pasākumus no 2018. gada 20. maija.

Attiecībā uz šīs direktīvas 6. pantā minēto riska novērtējuma sistēmu tās sāk piemērot minētos noteikumus no 2019. gada 20. maija.

Kad dalībvalstis pieņem minētos pasākumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka veidu, kā izdarāma šāda atsauce.

2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus to valsts tiesību aktu galvenos pasākumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

27. pants

Atcelšana

Direktīvu 2000/30/EK atceļ no 2018. gada 20. maija.

28. pants

Stāšanās spēkā

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

29. pants

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē, 2014. gada 3. aprīlī

Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs
M. SCHULZ

Padomes vārdā –
priekšsēdētājs
D. KOURKOULAS

I PIELIKUMS

RISKA NOVĒRTĒJUMA SISTĒMAS ELEMENTI

Riska novērtējuma sistēma ir pamats tādu transportlīdzekļu mērķtiecīgai atlasei, kurus ekspluatē uzņēmumi ar sliktiem rādītājiem transportlīdzekļu tehniskās apkopes un tehniskās apskates prasību izpildē. Tajā ņem vērā gan periodiskās tehniskās apskates, gan uz ceļiem veikto tehnisko pārbaūžu uz ceļiem rezultātus.

Lai novērtētu uzņēmuma risku, riska novērtējuma sistēmā tiek ņemti vērā šādi rādītāji:

- trūkumu skaits,
- trūkumu smaguma pakāpe,
- tehnisko pārbaūžu uz ceļiem vai periodisko vai brīvprātīgo tehnisko apskašu skaits,
- laika faktors.

1. Trūkumu svērumu atbilstīgi to smaguma pakāpei nosaka, izmantojot šādus smaguma koeficientus:

- bīstams trūkums = 40
- nozīmīgs trūkums = 10
- maznozīmīgs trūkums = 1

2. Uzņēmuma (transportlīdzekļa) stāvokļa attīstību atspoguļo, “senākiem” pārbaūžu rezultātiem (trūkumiem) piešķirot mazāku svērumu nekā “nesenākiem”, šādam nolūkam izmantojot šādus koeficientus:

- 1. gads = iepriekšējie 12 mēneši = koeficients 3
- 2. gads = 13–24 mēneši = koeficients 2
- 3. gads = 25–36 mēneši = koeficients 1

Šo punktu piemēro tikai vispārējā riska novērtējuma aprēķināšanai.

3. Riska novērtējumu aprēķina, izmantojot šādas formulas:

a) vispārējā riska novērtējuma formula

$$RR = \frac{(D_{Y1} \times 3) + (D_{Y2} \times 2) + (D_{Y3} \times 1)}{\#C_{Y1} + \#C_{Y2} + \#C_{Y3}}$$

kur:

RR = vispārējā riska novērtējuma pakāpe

D_{Yi} = bojājumu kopējais skaits 1., 2. un 3. gadā

D_{Y1} = ($\#DD \times 40$) + ($\#MaD \times 10$) + ($\#MiD \times 1$) 1. gadā

$\#...$ = ... skaits

DD = bīstami trūkumi

MaD = nozīmīgi trūkumi

MiD = maznozīmīgi trūkumi

C = kontroles (tehniskās pārbaudes uz ceļiem vai periodiskās vai brīvprātīgās tehniskās apskates) 1., 2. un 3. gadā

b) gada riska novērtējuma formula

$$AR = \frac{(\#DD \times 40) + (\#MaD \times 10) + (\#MiD \times 1)}{\#C}$$

kur:

AR = gada riska novērtējuma pakāpe

#... = ... skaits

DD = bīstami trūkumi

MaD = nozīmīgi trūkumi

MiD = maznozīmīgi trūkumi

C = kontroles (tehniskās pārbaudes uz ceļiem vai periodiskās vai brīvprātīgās tehniskās apskates)

Gada riska pakāpi izmanto, lai novērtētu uzņēmuma attīstību pa gadiem.

Uzņēmumu (transportlīdzekļu) klasifikāciju, pamatojoties uz vispārējo riska novērtējumu, veic tā, lai panāktu šādu uzskaitīto uzņēmumu (transportlīdzekļu) sadalījumu:

— < 30 % zems risks,

— 30–80 % vidējs risks,

— > 80 % augsts risks.

—

II PIELIKUMS

TEHNISKĀS PĀRBAUDES UZ CEĻA TVĒRUMS

1. PĀRBAUDĀMĀS JOMAS

- 0) Transportlīdzekļa identifikācija
- 1) Bremžu iekārta
- 2) Stūres pārvads
- 3) Redzamība
- 4) Apgaismes iekārtas un elektrosistēmas daļas
- 5) Asis, riteņi, riepas, balstiekārta
- 6) Šasija un šasijas detaļas
- 7) Cits aprīkojums
- 8) Traucējumi
- 9) Papildu apskates pasažieru M_2 un M_3 kategorijas transportlīdzekļiem

2. PĀRBAUDES PRASĪBAS

Elementi, ko var pārbaudīt, vienīgi izmantojot aprīkojumu, apzīmēti ar "E".

Elementi, ko daļēji var pārbaudīt, neizmantojot aprīkojumu, apzīmēti ar "+E".

Ja noteikta vizuāla pārbaude, tas nozīmē, ka inspektoram attiecīgais elements ne tikai jāapskata, bet, ja iespējams, arī jāpārbauda ar rokām, jānovērtē skaņa vai jāizmanto citi piemēroti pārbaudes paņēmieni, neizmantojot aprīkojumu.

Tehniskajās pārbaudēs uz ceļiem var pārbaudīt 1. tabulā norādītos elementus; pārbaudēs būtu jāizmanto tabulā izklāstītās ieteicamās apskates metodes. Neviena norāde šajā pielikumā neliedz inspektoram vajadzības gadījumā izmantot papildu aprīkojumu, piemēram, remontbedri vai pacēlāju.

Pārbaudes veic ar pašreiz pieejamiem paņēmieniem un aprīkojumu, neizmantojot instrumentus kādas transportlīdzekļa detaļas demontāžai vai noņemšanai. Var arī pārbaudīt, vai minētā transportlīdzekļa attiecīgās daļas un detaļas atbilst drošības un vides prasībām, kas bija spēkā transportlīdzekļa apstiprināšanas laikā vai attiecīgā gadījumā modernizēšanas laikā.

Ja transportlīdzekļa konstrukcija neļauj piemērot šajā pielikumā noteiktās apskates metodes, pārbaudi veic saskaņā ar ieteicamajām apskates metodēm, ko pieņēmušas kompetentās iestādes.

"Neatbilstības cēloņus" nepiemēro gadījumos, kad tie attiecas uz prasībām, kuras nav aprakstītas attiecīgajos transportlīdzekļu apstiprināšanas tiesību aktos transportlīdzekļa pirmās reģistrācijas laikā vai tad, kad tas pirmoreiz nodots ekspluatācijā, vai modernizēšanas prasībās.

3. APSKATES SATURS UN METODES, TRANSPORTLĪDZEKĻIEM KONSTATĒTO TRŪKUMU NOVĒRTĒJUMS

Pārbaude ietver tos elementus, kurus uzskata par nepieciešamiem un atbilstīgiem, jo īpaši ņemot vērā bremžu, riepu, riteņu, šasijas un traucējumu drošību, kā arī šajā tabulā iekļautās ieteicamās metodes.

Attiecībā uz visām transportlīdzekļa sistēmām un detaļām, kuras pārbauda tehniskās apskates laikā, trūkumu novērtējumu veic saskaņā ar tabulā izklāstītajiem kritērijiem, katru gadījumu izskatot atsevišķi.

Šajā pielikumā neminētos trūkumus novērtē atbilstoši satiksmes drošības apdraudējumam.

Elements		Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
				Maznozīmīgs	Nozīmīgs	Bīstams
0. TRANSPORTLĪDZEKĻA IDENTIFIKĀCIJA						
0.1. Reģistrācijas numura zīmes (ja noteikts prasībās ¹)	Vizuāla pārbaude.	a) Numura zīmes(-ju) nav, vai tā (tās) ir nepareizi nostiprināta(-as)/piestiprināta(-as) tā, ka var nokrist.		X		
		b) Uzraksta nav, vai arī tas nav salasāms.		X		
		c) Neatbilst transportlīdzekļa dokumentiem vai ierakstiem.		X		
0.2. Transportlīdzekļa identifikācijas šasijas/sērijas numurs	Vizuāla pārbaude.	a) Numura nav, vai arī to nevar atrast.		X		
		b) Nepilnīgs, nesalasāms, acīmredzami viltots vai neatbilst transportlīdzekļa dokumentiem.		X		
		c) Nesalasāmi transportlīdzekļa dokumenti vai pareizrakstības neprecizitātes.	X			
1. BREMŽU IEKĀRTA						
1.1. Mehāniskais stāvoklis un darbība						
1.1.1. Darba bremzes pedāļa/rokas sviras šarnīrs	Detaļu vizuāla pārbaude, bremžu sistēmai darbojoties. Piezīme: transportlīdzekļi ar bremžu pastiprinātāja sistēmu būtu jāpārbauda ar izslēgtu motoru.	a) Šarnīrs pārāk stingrs.		X		
		b) Pārmērīgs nodilums vai brīvģājiens.		X		

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Maznozīmīgs	Nozīmīgs	Bīstams
1.1.2. Pedāļa/rokas sviras stāvoklis un bremzes darbināšanas ierīces gājiens	Detaļu vizuāla pārbaude, bremžu sistēmai darbojoties. Piezīme: transportlīdzekļi ar bremžu pastiprinātāja sistēmu būtu jāpārbauda ar izslēgtu motoru.	a) Pārlietu liels gājiens vai nepietiekama gājiena rezerve.		X	
		Bremze nevar darboties pilnā mērā vai ir bloķēta.			X
		b) Nepietiekami brīva bremzes darbināšanas ierīces atgriešanās sākumstāvoklī.	X		
		Ja ir ietekmēta tā funkcionalitāte.		X	
		c) Nav pretslīdēšanas pārklājuma uz bremzes pedāļa, vai arī tas ir vaļīgs vai nodilis gluds.		X	
1.1.3. Vakuumsūkņi vai kompresori un cilindri	Detaļu vizuāla pārbaude pie normāla darba spiediena. Pārbauda laiku, kas nepieciešams, lai vakuuma vai gaisa spiediens sasniegtu drošu darba vērtību, un signālierīces, daudzkontūru aizsargvārsta un spiediena izlīdzināšanas vārsta darbību.	a) Spiediens/vakuums nav pietiekams bremžu darbināšanai vismaz četras reizes pēc signālierīces ieslēgšanās (vai kad mērinstrumenta rādījums ir nedrošs).		X	
		Bremžu darbināšanai vismaz četras reizes pēc signālierīces ieslēgšanās (vai kad mērinstrumenta rādījums ir nedrošs).			X
		b) Laiks, kas nepieciešams, lai gaisa spiediens/vakuums sasniegtu drošu darba vērtību, ir pārāk ilgs salīdzinājumā ar prasībām ¹ .		X	
		c) Daudzkontūru aizsargvārsts vai spiediena izlīdzināšanas vārsts nedarbojas.		X	
		d) Gaisa noplūde rada būtisku spiediena pazemināšanos vai dzirdamas gaisa noplūdes.		X	
		e) Ārējie bojājumi, iespējams, ietekmē bremžu sistēmas darbību.		X	
		Papildu bremžu darbības rādītāji neatbilst prasībām.			X
1.1.4. Zema spiediena brīdinājuma mēraparāts vai indikators	Darbības pārbaude.	Indikatora vai mēraparāta nepareiza darbība vai bojājums.	X		
		Zemu spiedienu nevar konstatēt.		X	

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Maznozīmīgs	Nozīmīgs	Bīstams
1.1.5. Ar roku darbināms bremžu vadības vārsts	Detaļu vizuāla pārbaude, bremžu sistēmai darbojoties.	a) Ieplaisājusi, bojāta vai pārmērīgi nolietojusies vadības ierīce.		X	
		b) Vadības ierīces vaļīgs stiprinājums uz vārsta vai nedrošs vārsta stiprinājums.		X	
		c) Vaļīgi savienojumi vai noplūdes sistēmā.		X	
		d) Neapmierinoša darbība.		X	
1.1.6. Stāvbremzes aktivators, vadības svira, stāvbremzes sprūdrats, elektroniskā stāvbremze	Detaļu vizuāla pārbaude, bremžu sistēmai darbojoties.	a) Sprūdrats nenotur pietiekami.		X	
		b) Nodilums pie sviras šarnīra vai sprūdrata mehānismā. Pārmērīgs nodilums.	X	X	
		c) Sviras pārmērīgs kustīgums, kas liecina par nepareizu regulējumu.		X	
		d) Aktivatora nav, tas ir bojāts vai nedarbojas.		X	
		e) Nepareiza darbība, brīdinājuma indikators norāda uz nepareizu darbību.		X	
1.1.7. Bremžu vārsti (kājas vārsti, atslogošanas vārsti, regulatori)	Detaļu vizuāla pārbaude, bremžu sistēmai darbojoties.	a) Bojāts vārsts vai pārmērīga gaisa noplūde. Ir ietekmēta tā funkcionalitāte.		X	X
		b) Pārmērīga eļļas noplūde no kompresora.	X		
		c) Vaļīgs vai nepareizs vārsta stiprinājums.		X	
		d) Hidrauliskā šķidruma noplūde. Ir ietekmēta tā funkcionalitāte.		X	X
1.1.8. Piekabes bremžu savienojums (elektriskās un pneimatiskās)	Atvieno un pievieno piekabes bremžu savienojumu starp velkošo transportlīdzekli un piekabi.	a) Bojāts krāns vai hermetizējošais vārsts. Ir ietekmēta tā funkcionalitāte.	X	X	

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Maznozīmīgs	Nozīmīgs	Bīstams
		b) Vaļīgs krāna vai vārsta stiprinājums vai nepareizs stiprinājums. Ir ietekmēta tā funkcionalitāte.	X	X	
		c) Pārmērīgas noplūdes. Ir ietekmēta tā funkcionalitāte.		X	X
		d) Nepareiza darbība. Ietekmēta bremzes darbība.		X	X
1.1.9. Energoakumulators/spiedtvertne	Vizuāla pārbaude.	a) Tvertne nedaudz bojāta vai neliela korozija. Tvertne ievērojami bojāta. Korozija vai noplūde.	X	X	
		b) Nedarbojas drenāžas ierīce.		X	
		c) Tvertne nostiprināta nedroši vai nepareizi.		X	
1.1.10. Bremžu pastiprinātāji, galvenais cilindrs (hidrauliskās sistēmas)	Ja iespējams, detaļu vizuāla pārbaude, bremžu sistēmai darbojoties.	a) Bojāts vai neefektīvs pastiprinātājs. Ja nedarbojas.		X	X
		b) Bojājums galvenajā cilindrā, bet bremze vēl darbojas. Bojājums vai noplūde galvenajā cilindrā.		X	X
		c) Vaļīgi nostiprināts galvenais cilindrs, bet bremze vēl darbojas. Vaļīgi nostiprināts galvenais cilindrs.		X	X
		d) Nepietiekams bremžu šķidruma daudzums – zem MIN atzīmes. Bremžu šķidruma daudzums būtiski zem MIN atzīmes. Bremžu šķidrums nav redzams.	X	X	X

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Maznozīmīgs	Nozīmīgs	Bīstams
		e) Nav galvenā cilindra rezervuāra vāciņa.	X		
		f) Bremžu šķidruma signāllampīņa iedegusies vai bojāta.	X		
		g) Bremžu šķidruma līmeņa signālierīces nepareiza darbība.	X		
1.1.11. Nelokanās bremžu caurulītes	Ja iespējams, detaļu vizuāla pārbaude, bremžu sistēmai darbojoties.	a) Ievērojams bojājuma vai plīsuma risks.			X
		b) Noplūde no caurulītēm vai savienojumiem (pneimatisko bremžu sistēmas).		X	
		Noplūde no caurulītēm vai savienojumiem (hidraulisko bremžu sistēmas).			X
		c) Caurulišu bojājums vai pārmērīga korozija. Ietekmēta bremžu darbība bloķēšanās dēļ vai tūlītējas noplūdes risks.		X	X
		d) Nepareizs caurulišu novietojums. Bojājuma risks.	X	X	
1.1.12. Lokanās bremžu šļūtenes	Ja iespējams, detaļu vizuāla pārbaude, bremžu sistēmai darbojoties.	a) Ievērojams bojājuma vai plīsuma risks.			X
		b) Šļūteņu bojājums, noberzums, savērpšanās vai nepietiekams garums. Šļūtenes bojātas vai nodilušas.	X	X	
		c) Noplūde no šļūtenēm vai savienojumiem (pneimatisko bremžu sistēmas). Noplūde no šļūtenēm vai savienojumiem (hidraulisko bremžu sistēmas).		X	X
		d) Šļūteņu deformēšanās spiediena ietekmē. Bojāts kords.		X	X
		e) Šļūteņu porainums.		X	

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Maznozīmīgs	Nozīmīgs	Bīstams
1.1.13. Bremžu uzlikas un kluči	Vizuāla pārbaude.	a) Pārmērīgs uzliku vai kluču nodilums (sasniegta minimuma atzīme). Pārmērīgs uzliku vai kluču nodilums (minimuma atzīme nav redzama).		X	X
		b) Uzlikas vai kluča piesārņojums (eļļa, smērvielas u. tml.). Ietekmēta bremzes efektivitāte.		X	X
		c) Nav uzlikas vai kluču, vai arī tie ir nepareizi uzstādīti.			X
1.1.14. Bremžu trumuļi, bremžu diski	Vizuāla pārbaude.	a) Trumulis vai disks ir nodilis. Trumuļa vai diska pārmērīgs robojums, plaisas, nepietiekams nostiprinājums vai lūzumi.		X	X
		b) Trumuļa vai diska piesārņojums (eļļa, smērvielas u. tml.). Ievērojami ietekmēta bremzēšanas efektivitāte.		X	X
		c) Nav trumuļa vai diska.			X
		d) Vaļīgi nostiprināts atbalsta paliktnis.		X	
1.1.15. Bremžu trošes, vilcējstiepi, sviras, savienojumi	Ja iespējams, detaļu vizuāla pārbaude, bremžu sistēmai darbojoties.	a) Trose bojāta vai samezglota. Ietekmēta bremzēšanas efektivitāte.		X	X
		b) Pārmērīgs detaļu nodilums vai korozija. Ietekmēta bremzēšanas efektivitāte.		X	X
		c) Vaļīga trose, stienis vai savienojums.		X	
		d) Trošes vadīklas bojājums.		X	
		e) Bremžu sistēmas komponentu brīvas kustības ierobežojums.		X	

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Maznozīmīgs	Nozīmīgs	Bīstams
1.1.16. Bremžu spēka pievads (ieskaitot bremžu energoakumulatorus vai hidrauliskos cilindrus)	Ja iespējams, detaļu vizuāla pārbaude, bremžu sistēmai darbojoties.	f) Pārmērīga sviru, savienojumu kustība, kas liecina par nepareizu regulējumu vai pārmērīgu nodilumu.		X	
		a) Spēka pievada plaisas vai bojājumi. Ietekmēta bremzēšanas efektivitāte.		X	X
		b) Noplūde no spēka pievada. Ietekmēta bremzēšanas efektivitāte.		X	X
		c) Vaļīgs vai nepareizi uzstādīts spēka pievads. Ietekmēta bremzēšanas efektivitāte.		X	X
		d) Pārmērīga spēka pievada korozija. Var saplaisāt.		X	X
		e) Nepietiekams vai pārmērīgs darba virzuļa vai membrānas mehānisma gājiens. Ietekmēta bremzēšanas efektivitāte (nepietiekama kustības rezerve).		X	X
		f) Putekļusargss ir bojāts. Nav putekļusarga, vai tas ir pārmērīgi bojāts.	X	X	
1.1.17. Bremžu spēka regulators	Ja iespējams, detaļu vizuāla pārbaude, bremžu sistēmai darbojoties.	a) Savienojuma bojājums.		X	
		b) Nepareizs savienojuma regulējums.		X	
		c) Regulators iekļīlējis vai nedarbojas (ABS darbojas). Regulators iekļīlējis vai nedarbojas.		X	X
		d) Regulatora nav (ja nepieciešams).			X
		e) Nav datu plāksnītes.	X		

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Maznozīmīgs	Nozīmīgs	Bīstams
		f) Dati nav salasāmi vai neatbilst prasībām ¹ .	X		
1.1.18. Pašregulēšanas mehānismi un indikatori	Vizuāla pārbaude.	a) Pašregulēšanas mehānisma bojājums, iekļīšanās vai pārmērīgs gājiens, pārmērīgs nodilums vai nepareizs regulējums.		X	
		b) Pašregulēšanas mehānisma defekts.		X	
		c) Nepareizi uzstādīts vai nomainīts.		X	
1.1.19. Papildbremzes (ja tādas ir vai tādām jābūt)	Vizuāla pārbaude.	a) Vaļīgi savienojumi vai stiprinājumi. Ir ietekmēta to funkcionalitāte.	X	X	
		b) Sistēmai ir redzami bojājumi, vai tās nav.		X	
1.1.20. Automātiska piekabes bremžu darbība	Atvieno piekabes bremžu savienojumu starp velkošo transportlīdzekli un piekabi.	Piekabes bremzes pēc savienojuma atvienošanas neieslēdzas automātiski.			X
1.1.21. Visa bremžu sistēma	Vizuāla pārbaude.	a) Citu sistēmas ierīču (piemēram, antifrīza sūkņa, sausinātāja u. tml.) ārējs bojājums vai pārmērīga korozija, kas rada negatīvu ietekmi uz bremžu sistēmu. Ietekmēta bremzēšanas efektivitāte.		X	X
		b) Gaisa vai antifrīza noplūde. Ietekmēta sistēmas funkcionalitāte.	X	X	
		c) Vaļīgs vai nepareizs jebkuras detaļas stiprinājums.		X	
		d) Nedrošs jebkuras detaļas pārveidojums ³ . Ietekmēta bremzēšanas efektivitāte.		X	X
1.1.22. Pārbaudes iekārtas pieslēgvietas (ja tādas ir vai tādām jābūt)	Vizuāla pārbaude.	Nav.		X	

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Maznozīmīgs	Nozīmīgs	Bīstams
1.1.23. Inerces bremzes	Vizuāla un darbības pārbaude.	Nepietiekama efektivitāte.		X	
1.2. Darba bremzes darbības rādītāji un efektivitāte					
1.2.1. Darbības rādītāji (A)	Pārbaudot ar bremžu pārbaudītāju, pakāpeniski palielina bremzēšanas spēku līdz maksimālajai piepūlei.	a) Nepietiekams bremzēšanas spēks uz vienu vai vairākiem riteņiem. Nav bremzēšanas spēka uz vienu vai vairākiem riteņiem.		X	X
		b) Bremzēšanas spēks no kāda riteņa ir mazāks par 70 % no maksimālā bremzēšanas spēka, kāds reģistrēts otram ritenim uz tās pašas ass. Vai, pārbaudot uz ceļa, transportlīdzeklis pārmērīgi novirzās no taisnas līnijas. Vadāmo asu gadījuma bremzēšanas spēks no kāda riteņa ir mazāks par 50 % no maksimālā bremzēšanas spēka, kāds reģistrēts otram ritenim uz tās pašas ass.		X	X
		c) Bremzēšanu nav iespējams veikt plūstoši (rāviens).		X	
		d) Bremzēšanas pārmērīga aizkavēšanās jebkuram no riteņiem.		X	
		e) Bremzēšanas spēka pārmērīgas svārstības katra pilna riteņa apgrieziena laikā.		X	
1.2.2. Efektivitāte (A)	Pārbaude ar statisko bremžu pārbaudes iekārtu atbilstīgi konkrētajam svaram vai, ja to nevar veikt tehnisku iemeslu dēļ, pārbaude uz ceļa, izmantojot reģistrējošo deselorometru ⁽¹⁾ .	Netiek sasniegtas pat šādas minimālās vērtības ⁽²⁾ : M ₁ , M ₂ un M ₃ kategorija – 50 % ⁽³⁾ N ₁ kategorija – 45 % N ₂ un N ₃ kategorija – 43 % ⁽⁴⁾ O ₃ un O ₄ kategorija – 40 % ⁽⁵⁾ Sasniegti mazāk nekā 50 % no minētajiem lielumiem.		X	X

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Maznozīmīgs	Nozīmīgs	Bīstams
1.3. Papildu (avārijas) bremžu darbības rādītāji un efektivitāte (ja to nodrošina atsevišķa sistēma)					
1.3.1. Darbības rādītāji (A)	Ja papildu bremžu sistēma ir atsevišķi no darba bremžu sistēmas, izmanto metodi, kas norādīta 1.2.1. punktā.	a) Nepietiekams bremzēšanas spēks uz vienu vai vairākiem riteņiem. Nav bremzēšanas spēka uz vienu vai vairākiem riteņiem.		X	X
		b) Bremzēšanas spēks no kāda riteņa ir mazāks par 70 % no maksimālā bremzēšanas spēka, kāds reģistrēts otram ritenim uz tās pašas ass. Vai, pārbaudot uz ceļa, transportlīdzeklis pārmērīgi novirzās no taisnas līnijas. Vadāmo asu gadījumā bremzēšanas spēks no kāda riteņa ir mazāks par 50 % no maksimālā bremzēšanas spēka, kāds reģistrēts otram ritenim uz tās pašas ass.		X	X
		c) Bremzēšanu nav iespējams veikt plūstoši (rāviens).		X	
1.3.2. Efektivitāte (A)	Ja papildu bremžu sistēma ir atsevišķi no darba bremžu sistēmas, izmanto metodi, kas norādīta 1.2.2. punktā.	Bremzēšanas spēks ir mazāks par 50 % ⁽⁶⁾ no prasītajiem darba bremzes efektivitātes rādītājiem, kas noteikti 1.2.2. punktā atkarībā no pilnas masas. Pārbaudes laikā sasniegti mazāk nekā 50 % no norādītajām bremzēšanas spēka vērtībām attiecībā pret transportlīdzekļa masu.		X	X
1.4. Stāvbremzes darbības rādītāji un efektivitāte					
1.4.1. Darbības rādītāji (A)	Darbina bremzi, veicot pārbaudi uz statiskas bremžu pārbaudes iekārtas.	Bremze nedarbojas vienā pusē, vai, pārbaudot uz ceļa, transportlīdzeklis pārmērīgi novirzās no taisnas līnijas.		X	
		Pārbaudes laikā sasniegti mazāk nekā 50 % no 1.4.2. punktā norādītajām bremzēšanas spēka vērtībām attiecībā pret transportlīdzekļa masu.			X

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Maznozīmīgs	Nozīmīgs	Bīstams
1.4.2. Efektivitāte (A)	Pārbaude ar statisku bremžu pārbaudes iekārtu. Ja nav iespējams, tad pārbaude uz ceļa, izmantojot deselerometra rādījumus vai nolasījumus.	Visiem transportlīdzekļiem bremzēšanas koeficients nav vismaz 16 % attiecībā pret transportlīdzekļa pilnu masu vai mehāniskajiem transportlīdzekļiem – vismaz 12 % attiecībā pret transportlīdzekļa sastāva pilnu masu, izvēloties lielāko no minētajām vērtībām. Pārbaudes laikā sasniegti mazāk nekā 50 % no bremzēšanas koeficienta vērtībām attiecībā pret transportlīdzekļa masu.		X	X
1.5. Papildbremžu darbības rādītāji	Vizuāla pārbaude, un, ja iespējams, pārbauda, vai sistēma darbojas.	a) Efektivitāte nav variējama pakāpeniski (nav piemērojams motorbremzes sistēmām).		X	
		b) Sistēma nedarbojas.		X	
1.6. Bremžu pretbloķēšanas sistēma (ABS)	Vizuāla pārbaude un signālierīces pārbaude un/vai izmantojot elektronisku transportlīdzekļa saskarni.	a) Signālierīces nepareiza darbība.		X	
		b) Signālierīce norāda uz nepareizu darbību.		X	
		c) Riteņu ātruma sensoru nav, vai tie ir bojāti.		X	
		d) Bojāta elektroinstalācija.		X	
		e) Nav citu detaļu, vai tās ir bojātas.		X	
		f) Izmantojot elektronisku transportlīdzekļa saskarni, sistēma norāda uz kļūmi.		X	
1.7. Elektroniskā bremžu sistēma (EBS)	Vizuāla pārbaude un signālierīces pārbaude un/vai izmantojot elektronisku transportlīdzekļa saskarni.	a) Signālierīces nepareiza darbība.		X	
		b) Signālierīce norāda uz nepareizu darbību.		X	
		c) Izmantojot elektronisku transportlīdzekļa saskarni, sistēma norāda uz kļūmi.		X	
		d) Savienojums starp velkošo transportlīdzekli un piekabi neatbilst prasībām, vai tā nav.			X

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Maznozīmīgs	Nozīmīgs	Bīstams
1.8. Bremžu šķidrums	Vizuāla pārbaude.	Bremžu šķidruma piesārņojums vai nogulsnes tajā. Tūlītējs bojājuma risks.		X	X
2. STŪRES PĀRVADS					
2.1. Mehāniskais stāvoklis					
2.1.1. Stūres mehānisma stāvoklis	Stūres mehānisma darbības vizuāla pārbaude, griežot riteņu iestatījumu.	a) Sektora vārpsta savērpusies, vai arī nodilis ķīlis. Ietekmē funkcionalitāti.		X	X
		b) Pārmērīgi nodilusi sektora vārpsta. Ietekmē funkcionalitāti.		X	X
		c) Pārmērīgi kustīga sektora vārpsta. Ietekmē funkcionalitāti.		X	X
		d) Noplūde. Veidojas pilieni.		X	X
2.1.2. Stūres mehānisma korpusa stiprinājums	Stūres mehānisma korpusa stiprinājuma pie šasijas vizuāla pārbaude, griežot riteņu iestatījumu pulksteņrādītāja kustības virzienā un pretēji tam.	a) Stūres mehānisma korpus nav pareizi nostiprināts. Stiprinājumi ir bīstami vaļīgi vai atrodas relatīvā kustībā attiecībā pret šasiju/virsbūvi.		X	X
		b) Pagarinātas stiprinājuma vietas šasijā. Stiprinājumi ir būtiski ietekmēti.		X	X
		c) Stiprinājuma skrūvju nav, vai tās saplaisājušas. Stiprinājumi ir būtiski ietekmēti.		X	X
		d) Stūres mehānisma korpus saplaisājis. Ietekmēta korpusa stabilitāte vai stiprinājumi.		X	X

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Maznozīmīgs	Nozīmīgs	Bīstams
2.1.3. Stūres mehānisma savienojumu stāvoklis	Stūres mehānisma detaļu nolietojuma, plaisu un drošības vizuāla pārbaude, griežot riteņu iestatījumu pulksteņrādītāja kustības virzienā un pretēji tam.	a) Relatīva detaļu kustība, kas jānovērš. Pārmērīga kustība vai savienojuma izjukšanas iespējamība.		X	X
		b) Pārmērīgs savienojumu nodilums. Pastāv ļoti nopietns risks savienojuma izjukšanai.		X	X
		c) Kādas detaļas lūzums vai deformācija. Ietekmēta darbība.		X	X
		d) Nav fiksatoru.		X	
		e) Detaļu (piemēram, stūres šķērsstieņa vai stūres garenstieņa) nobīde.		X	
		f) Nedrošs pārveidojums ³ . Ietekmēta darbība.		X	X
		g) Putekļusargs bojāts vai izdilis. Nav putekļusarga, vai tas ir ļoti izdilis.	X	X	
2.1.4. Stūres mehānisma savienojumu darbība	Stūres mehānisma detaļu nolietojuma, plaisu un drošības vizuāla pārbaude, griežot riteņu iestatījumu pulksteņrādītāja kustības virzienā un pretēji tam, ar riteņiem uz zemes un ar iedarbinātu motoru (stūres pastiprinātājs).	a) Kustīgs stūres mehānisma savienojums saskaras ar fiksētu šasijas daļu.		X	
		b) Stūres pagriezienu ierobežotājs nedarbojas, vai tā nav.		X	
2.1.5. Stūres pastiprinātājs	Pārbauda, vai stūres sistēmā nav noplūdes, un pārbauda hidrauliskā šķidruma tvertnes līmeni (ja redzams). Riteņiem esot uz zemes un motoram darbojoties, pārbauda, vai stūres pastiprinātāja sistēma darbojas.	a) Šķidruma noplūde.		X	
		b) Nepietiekams šķidruma daudzums (zem MIN atzīmes). Nepietiekams rezervuārs.		X	X

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Maznozīmīgs	Nozīmīgs	Bīstams
		c) Mehānisms nedarbojas. Ietekmēta stūrēšana.		X	X
		d) Vaļīgs mehānisma stiprinājums, vai tas saplaisājis. Ietekmēta stūrēšana.		X	X
		e) Detaļu nobīde vai aizķeršanās. Ietekmēta stūrēšana.		X	X
		f) Nedrošs pārveidojums ³ . Ietekmēta stūrēšana.		X	X
		g) Bojātas, pārmērīgi sarūsējušas troses/caurules. Ietekmēta stūrēšana.		X	X

2.2. Stūres rats, motocikla stūre un stienis

2.2.1. Riteņu iestatījuma stāvoklis	Riteņiem esot uz zemes, pastumj un pavelk riteņu iestatījumu vienā līmenī ar statni, pastumj riteņu iestatījumu dažādos virzienos taisnā leņķī pret statni. Brīvģājiena un lokano savienojumu vai kardāna savienojumu stāvokļa vizuāla pārbaude.	a) Relatīva kustība starp riteņu iestatījumu un statni, kas liecina par vaļīgu savienojumu. Pastāv ļoti nopietns savienojuma izjukšanai.		X	X
		b) Riteņu iestatījuma rumbai nav fiksatora. Pastāv ļoti nopietns savienojuma izjukšanai.		X	X
		c) Riteņu iestatījuma rumba, loks vai spieķi ir ieplaisājuši vai vaļīgi. Pastāv ļoti nopietns savienojuma izjukšanai.		X	X
		d) Nedrošs pārveidojums ³ .		X	

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Maznozīmīgs	Nozīmīgs	Bīstams
2.2.2. Stūres statnis un stūres vibrāciju slāpētāji	Pastumj un pavelk riteņu iestatījumu vienā virzienā ar statni, pastumj riteņu iestatījumu dažādos virzienos taisnā leņķī pret statni. Brīvgājiena un lokano savienojumu vai kardāna savienojumu stāvokļa vizuāla pārbaude.	a) Riteņu iestatījuma centra pārmērīga kustība augšup un lejup.		X	
		b) Statņa augšdaļas pārmērīga novirzīšanās radiāli no ass uz statņa pusi.		X	
		c) Bojāts lokanais savienojums.		X	
		d) Bojāts stiprinājums. Pastāv ļoti nopietns savienojuma izjukšanai.		X	X
		e) Nedrošs pārveidojums ³ .			X
2.3. Stūres brīvgājiens	Transportlīdzekļa ar stūres pastiprinātāju motoram darbojoties un riteņiem atrodoties uz priekšu vērstā novietojumā, viegli griež riteņu iestatījumu pulksteņrādītāja kustības virzienā un pretēji pulksteņrādītāja kustības virzienam, cik tālu vien iespējams, nekustinot riteņus. Brīvas kustības vizuāla pārbaude.	Pārmērīgi liels stūres mehānisma brīvgājiens (piemēram, riteņa loka punkta kustība pārsniedz vienu piektdaļu no riteņu iestatījuma diametra) vai nav saskaņā ar prasībām ¹ . Ietekmēta stūrēšanas drošība.		X	X
2.4. Riteņu iestatījums (X) ²	Vizuāla pārbaude.	Acīmredzama nobīde.	X		
		Ietekmēta braukšana taisni; traucēta virziena stabilitāte.		X	
2.5. Piekabes vadāmās ass grozīšanas mehānisms	Vizuāla pārbaude vai speciāli pielāgota riteņu brīvgaitas detektora izmantošana.	a) Neliels detaļas bojājums. Stipri bojāta vai saplaisājusi detaļa.		X	X
		b) Pārāk liels brīvgājiens. Ietekmēta braukšana taisni; traucēta virziena stabilitāte.		X	X
		c) Bojāts stiprinājums. Stiprinājums ir būtiski ietekmēts.		X	X

Elements		Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
				Maznozīmīgs	Nozīmīgs	Bīstams
2.6.	Elektriskais stūres pastiprinātājs (EPS)	Vizuāla un atbilstības pārbaude starp riteņu iestatījuma leņķi un riteņu leņķi, ieslēdzot/izslēdzot motoru un/vai izmantojot elektronisku transportlīdzekļa saskarni.	a) EPS kļūmes vizuāls indikators (MIL) norāda uz jebkādu sistēmas kļūdu.		X	
			b) Stūres pastiprinātājs nedarbojas.		X	
			c) Izmantojot elektronisku transportlīdzekļa saskarni, sistēma norāda uz kļūmi.		X	
3. REDZAMĪBA						
3.1.	Redzamības lauks	Vizuāla pārbaude no vadītāja sēdekļa.	Šķēršļi vadītāja redzamības laukā, kas būtiski ietekmē redzamību uz priekšu vai uz sāniem (ārpus vējstikla tīrītāju darbības zonas). Ietekmēta vējstikla tīrītāju darbības zonas iekšpuse, vai nav redzami ārējie spoguļi.	X		X
3.2.	Stikla stāvoklis	Vizuāla pārbaude.	a) Saplaisājis vai iekrāsojies stikls vai caurspīdīgs panelis (ja atļauts) (ārpus vējstikla tīrītāju darbības zonas). Ietekmēta vējstikla tīrītāju darbības zonas iekšpuse, vai nav redzami ārējie spoguļi.	X		X
			b) Stikls vai caurspīdīgs panelis (arī atstarojoša vai krāsaina plēve), kas neatbilst prasību tehniskajām specifikācijām ¹ (ārpus vējstikla tīrītāju darbības zonas). Ietekmēta vējstikla tīrītāju darbības zonas iekšpuse, vai nav redzami ārējie spoguļi.	X		X
			c) Stikls vai caurspīdīgs panelis nepieņemamā stāvoklī. Ievērojami ietekmēta redzamība caur vējstikla tīrītāju darbības zonas iekšpusi.		X	X

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Maznozīmīgs	Nozīmīgs	Bīstams
3.3. Atpakaļskata spoguļi vai ierīces	Vizuāla pārbaude.	a) Spoguļa vai ierīces nav, vai tie nav uzstādīti atbilstoši prasībām ¹ (pieejamas vismaz divas atpakaļskata ierīces). Pieejamas mazāk nekā divas atpakaļskata ierīces.	X	X	
		b) Spogulis vai ierīce nedaudz bojāta vai vaļīga. Spogulis vai ierīce nedarbojas, stipri bojāta, vaļīga vai nepietiekami nostiprināta.	X	X	
		c) Nav aptverts vajadzīgais redzamības lauks.		X	
3.4. Vējstikla tīrītāji	Vizuāla un darbības pārbaude.	a) Tīrītāji nedarbojas, vai to nav.		X	
		b) Tīrītāju slotiņa bojāta. Tīrītāju slotiņas nav, vai tā redzami bojāta.	X	X	
3.5. Vējstikla apskaloņi	Vizuāla un darbības pārbaude.	Apskalotāji nedarbojas pareizi (trūkst apskalošanas šķidruma, bet sūknis darbojas, vai arī ūdens strūkļa nobīdījies). Apskalotāji nedarbojas.	X	X	
3.6. Pretaizsvīšanas ierīce (X) ²	Vizuāla un darbības pārbaude.	Ierīce nedarbojas vai redzami bojāta.	X		
4. LUKTURI, ATSTAROTĀJI UN ELEKTROIEKĀRTA					
4.1. Priekšējie lukturi					
4.1.1. Stāvoklis un darbība	Vizuāla un darbības pārbaude.	a) Gaismu/gaismas avota nav, vai tas ir bojāts (vairākas gaismas/vairāki gaismas avoti; LED gadījumā – darbojas mazāk nekā 1/3). Viena gaisma/viens gaismas avots; LED gadījumā – būtiski ietekmēta redzamība.	X	X	

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Maznozīmīgs	Nozīmīgs	Bīstams
		b) Nedaudz bojāta projicēšanas sistēma (atstarotājs un lēca). Projicēšanas sistēmas (atstarotājs un lēca) nav, vai tā ir stipri bojāta.	X	X	
		c) Lukturis nav droši nostiprināts.		X	
4.1.2. Iestatījums	Vizuāla un darbības pārbaude.	a) Priekšējā luktura iestatījumam ir būtiska novirze.		X	
		b) Gaismas avots ir nepareizi uzstādīts.			
4.1.3. Pārslēgšana	Vizuāla un darbības pārbaude.	a) Pārslēgs nedarbojas atbilstoši prasībām ¹ (vienlaicīgi ieslēgtu lukturu skaits). Tiek pārsniegts maksimāli pieļaujamais gaismas spilgtums virzienā uz priekšu.	X	X	
		b) Vadības ierīces darbība ir traucēta.		X	
4.1.4. Atbilstība prasībām ¹	Vizuāla un darbības pārbaude.	a) Lukturi, izstarotā krāsa, novietojums, spilgtums vai marķējums neatbilst prasībām ¹ .		X	
		b) Izstrādājumi uz lēcas vai gaismas avota, kas redzami mazina gaismas spilgtumu vai maina izstaroto krāsu.		X	
		c) Gaismas avots un lukturis nav saderīgi.		X	
4.1.5. Lukturu augstuma regulēšanas ierīces (ja obligātas)	Vizuāla un darbības pārbaude, ja iespējams.	a) Ierīce nedarbojas.		X	
		b) Manuālu ierīci nevar darbināt no vadītāja sēdekļa.		X	
4.1.6. Priekšējo lukturu tīrīšanas ierīce (ja obligāta)	Vizuāla un darbības pārbaude, ja iespējams.	Ierīce nedarbojas. Gāzizlādes lampu gadījumā.	X	X	

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Maznozīmīgs	Nozīmīgs	Bīstams
4.2. Priekšējie un pakalējie gabarītlukturi, sānu gabarītgaismas, kontūrgaismu lukturi un dienas gaitas lukturi					
4.2.1. Stāvoklis un darbība	Vizuāla un darbības pārbaude.	a) Bojāts gaismas avots.		X	
		b) Bojāta lēca.		X	
		c) Lukturis nav droši nostiprināts. Ļoti nopietns risks, ka var nokrist.	X		X
4.2.2. Pārslēgšana	Vizuāla un darbības pārbaude.	a) Pārslēgs nedarbojas atbilstoši prasībām ¹ . Aizmugurējos gabarītlukturus un sānu gabarītgaismas var izslēgt, kad ir ieslēgti priekšējie lukturi.		X X	
		b) Vadības ierīces darbība ir traucēta.		X	
4.2.3. Atbilstība prasībām ¹	Vizuāla un darbības pārbaude.	a) Lukturi, izstarotā krāsa, novietojums, spilgtums vai marķējums neatbilst prasībām ¹ . Sarkana gaisma priekšpusē vai balta gaisma aizmugurē; stipri samazināts gaismas spilgtums.	X		X
		b) Izstrādājumi uz lēcas vai gaismas avota, kas samazina gaismas spilgtumu vai maina izstaroto krāsu. Sarkana gaisma priekšpusē vai balta gaisma aizmugurē; stipri samazināts gaismas spilgtums.	X		X
4.3. Bremžu signāllukturi					
4.3.1. Stāvoklis un darbība	Vizuāla un darbības pārbaude.	a) Bojāts gaismas avots (vairāki gaismas avoti; LED gadījumā nedarbojas mazāk nekā 1/3). Viens gaismas avots; LED gadījumā darbojas mazāk nekā 2/3. Nedarbojas neviens gaismas avots.	X		
				X	
					X

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Maznozīmīgs	Nozīmīgs	Bīstams
		b) Nedaudz bojāta lēca (neietekmē izstaroto gaismu).	X		
		Stipri bojāta lēca (ietekmē izstaroto gaismu).		X	
		c) Lukturis nav droši nostiprināts.	X		
		Ļoti nopietns risks, ka var nokrist.		X	
4.3.2. Pārslēgšana	Vizuāla un darbības pārbaude.	a) Pārslēgs nedarbojas atbilstoši prasībām ¹ .	X		
		Novēlota darbība.		X	
		Nedarbojas vispār.			X
		b) Vadības ierīces darbība ir traucēta.		X	
4.3.3. Atbilstība prasībām ¹	Vizuāla un darbības pārbaude.	Lukturi, izstarotā krāsa, novietojums, spilgtums vai marķējums neatbilst prasībām ¹ .	X		
		Balta gaisma aizmugurē; stipri samazināts gaismas spilgtums.		X	
4.4. Virzienrādītāji un avārijas brīdinājuma lukturi					
4.4.1. Stāvoklis un darbība	Vizuāla un darbības pārbaude.	a) Bojāts gaismas avots (vairāki gaismas avoti; LED gadījumā nedarbojas mazāk nekā 1/3).	X		
		Viens gaismas avots; LED gadījumā darbojas mazāk nekā 2/3.		X	
		b) Nedaudz bojāta lēca (neietekmē izstaroto gaismu).	X		
		Stipri bojāta lēca (ietekmē izstaroto gaismu).		X	
		c) Lukturis nav droši nostiprināts.	X		
		Ļoti nopietns risks, ka var nokrist.		X	

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Maznozīmīgs	Nozīmīgs	Bīstams
4.4.2. Pārslēgšana	Vizuāla un darbības pārbaude.	Pārslēgs nedarbojas atbilstoši prasībām ¹ . Nedarbojas vispār.	X	X	
4.4.3. Atbilstība prasībām ¹	Vizuāla un darbības pārbaude.	Lukturi, izstarotā krāsa, novietojums, spilgtums vai marķējums neatbilst prasībām ¹ .		X	
4.4.4. Mirgošanas biežums	Vizuāla un darbības pārbaude.	Mirgošanas ātrums neatbilst prasībām ¹ (biežuma novirze vairāk nekā 25 %).	X		
4.5. Priekšējie un aizmugurējie miglas lukturi					
4.5.1. Stāvoklis un darbība	Vizuāla un darbības pārbaude.	a) Bojāts gaismas avots (vairāki gaismas avoti; LED gadījumā nedarbojas mazāk nekā 1/3). Viens gaismas avots; LED gadījumā darbojas mazāk nekā 2/3.	X	X	
		b) Nedaudz bojāta lēca (neietekmē izstaroto gaismu). Stipri bojāta lēca (ietekmē izstaroto gaismu).	X	X	
		c) Lukturis nav droši nostiprināts. Ļoti nopietns risks nokrist vai apžilbināt pretimbraucošos transportlīdzekļus.	X	X	
4.5.2. Iestatījums (X) ²	Vizuāla un darbības pārbaude.	Priekšējam miglas lukturim nav pareizs horizontālais iestatījums, ja gaismas kūlim ir gaismas/tumsas robeža (gaismas/tumsas robeža pārāk zema). Gaismas/tumsas robeža atrodas virs priekšējā tuvās gaismas luktura.	X	X	
4.5.3. Pārslēgšana	Vizuāla un darbības pārbaude.	Pārslēgs nedarbojas atbilstoši prasībām ¹ . Nedarbojas.	X	X	

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Maznozīmīgs	Nozīmīgs	Bīstams
4.5.4. Atbilstība prasībām ¹	Vizuāla un darbības pārbaude.	a) Lukturi, izstarotā krāsa, novietojums, spilgtums vai marķējums neatbilst prasībām ¹ .		X	
		b) Sistēma nedarbojas atbilstoši prasībām ¹ .	X		
4.6. Atpakaļgaitas lukturi					
4.6.1. Stāvoklis un darbība	Vizuāla un darbības pārbaude.	a) Bojāts gaismas avots.	X		
		b) Bojāta lēca.	X		
		c) Lukturis nav droši nostiprināts. Ļoti nopietns risks, ka var nokrist.	X	X	
4.6.2. Atbilstība prasībām ¹	Vizuāla un darbības pārbaude.	a) Lukturi, izstarotā krāsa, novietojums, spilgtums vai marķējums neatbilst prasībām ¹ .		X	
		b) Sistēma nedarbojas atbilstoši prasībām ¹ .		X	
4.6.3. Pārslēgšana	Vizuāla un darbības pārbaude.	Pārslēgs nedarbojas atbilstoši prasībām ¹ . Atpakaļgaitas lukturi var ieslēgt, ja ātruma pārslēgs nav atpakaļgaitas stāvoklī.	X	X	
4.7. Aizmugurējās numura zīmes apgaismojuma lukturi					
4.7.1. Stāvoklis un darbība	Vizuāla un darbības pārbaude.	a) Lukturis spīdina tiešu vai baltu gaismu uz aizmuguri no transportlīdzekļa.	X		
		b) Bojāts gaismas avots (vairāki gaismas avoti). Bojāts gaismas avots (viens gaismas avots).	X	X	
		c) Lukturis nav droši nostiprināts. Ļoti nopietns risks, ka var nokrist.	X	X	

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Maznozīmīgs	Nozīmīgs	Bīstams
4.7.2. Atbilstība prasībām ¹	Vizuāla un darbības pārbaude.	Sistēma nedarbojas atbilstoši prasībām ¹ .	X		
4.8. Aizmugurējie atstarotāji, pamanāmības (atstarojošas) zīmes un aizmugurējās transportlīdzekļu pazīšanas zīmes					
4.8.1. Stāvoklis	Vizuāla pārbaude.	a) Atstarojošās ierīces ir bojātas. Ietekmēta atstarošana.	X		
		b) Atstarotājs nav droši nostiprināts. Var nokrist.	X	X	
4.8.2. Atbilstība prasībām ¹	Vizuāla pārbaude.	Ierīce, atstarotā krāsa vai novietojums neatbilst prasībām ¹ . Atstarojošo ierīču nav, vai tās atstaro sarkanu gaismu priekšpusē vai baltu gaismu aizmugurē.		X	X
4.9. Apgaismes iekārtām obligātie signalizatori					
4.9.1. Stāvoklis un darbība	Vizuāla un darbības pārbaude.	Nedarbojas. Nedarbojas galvenajam tālās gaismas lukturim vai aizmugurējiem miglas lukturiem.	X	X	
4.9.2. Atbilstība prasībām ¹	Vizuāla un darbības pārbaude.	Neatbilst prasībām ¹ .	X		
4.10. Elektriskie savienojumi starp velkošo transportlīdzekli un piekabi vai puspiekabi	Vizuāla pārbaude: ja iespējams, pārbauda elektriskā savienojuma nepārtrauktību.	a) Fiksētās detaļas nav droši nostiprinātas. Vaļīga kontaktligzda.	X	X	
		b) Bojāta vai nodilusi izolācija. Var izraisīt īssavienojumu.	X	X	
		c) Piekabes vai velkošā transportlīdzekļa elektriskie savienojumi nedarbojas pareizi. Piekabes bremžu signāllukturi nedarbojas.		X	X

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Maznozīmīgs	Nozīmīgs	Bīstams
4.11. Elektroinstalācija	Vizuāla pārbaude, pārbaudot arī dzinēja nodaļuma iekšpusi (vajadzības gadījumā).	a) Elektrības vadi ir nedroši vai nav pareizi nostiprināti. Vaļīgi stiprinājumi, saskaras ar asām malām, savienotājevadi var atvienoties. Elektrības vadi var saskarties ar karstām detaļām, rotējošām detaļām vai ar zemi, savienotājevadi atvienojušies (attiecīgās daļas bremsēšanai, stūrēšanai).	X	X	X
		b) Elektrības vadi nedaudz bojāti. Elektrības vadi stipri bojāti. Elektrības vadi ārkārtīgi stipri bojāti (attiecīgās daļas bremsēšanai, stūrēšanai).	X	X	X
		c) Bojāta vai nodilusi izolācija. Var izraisīt īssavienojumu. Būtisks aizdegšanās risks, dzirksteļu veidošanās.	X	X	X
4.12. Neobligāti lukturi un aizmugurējie atstarotāji (X) ²	Vizuāla un darbības pārbaude.	a) Lukturis/aizmugurējais atstarotājs nav uzstādīts atbilstoši prasībām ¹ . Izstaro/atstaro sarkanu gaismu priekšpusē vai baltu gaismu aizmugurē.	X	X	
		b) Lukturi nedarbojas atbilstoši prasībām ¹ . Vienlaikus darbojošos priekšējo gaismu skaits pārsniedz pieļaujamo gaismas spilgtumu; izstaro sarkanu gaismu priekšpusē vai baltu gaismu aizmugurē.	X	X	
		c) Lukturis/aizmugurējais atstarotājs nav droši nostiprināts. Ļoti nopietns risks, ka var nokrist.	X	X	

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Maznozīmīgs	Nozīmīgs	Bīstams
4.13. Akumulators(-i)	Vizuāla pārbaude.	a) Nedroši nostiprināts. Nav pienācīgi nostiprināts; var izraisīt īssavienojumu.	X	X	
		b) Noplūde. Bīstamu vielu noplūde.	X	X	
		c) Bojāts slēdzis (ja nepieciešams).		X	
		d) Bojāti drošinātāji (ja nepieciešami).		X	
		e) Neatbilstoša ventilācija (ja nepieciešama).		X	
5. ASIS, RITEŅI, RIEPAS UN BALSTIEKĀRTA					
5.1. Asis					
5.1.1. Asis (+A)	Vizuāla pārbaude, izmantojot riteņu brīvķēdes detektorus, ja tādi ir pieejami.	a) Ass saplaisājusi vai deformējusies.			X
		b) Nedrošs stiprinājums pie transportlīdzekļa. Traucēta stabilitāte, ietekmēta funkcionalitāte: pārmērīga kustība attiecībā pret tās stiprinājumiem.		X	X
		c) Nedrošs pārveidojums ³ . Traucēta stabilitāte, ietekmēta funkcionalitāte, nepietiekams atstatums līdz citām transportlīdzekļa daļām vai līdz zemei.		X	X
5.1.2. Pusass šarnīri (+A)	Vizuāla pārbaude, izmantojot riteņu brīvķēdes detektorus, ja tādi ir pieejami. Pieliek vertikālu spēku vai sānspēku katram ritenim un ņem vērā kustības apmēru starp ass siju un pusass šarnīru.	a) Saplaisājis pusass šarnīrs.			X
		b) Pārmērīgs šarnīra ass un/vai bukses nodilums. Var kļūt vaļīgi; traucēta virziena stabilitāte.		X	X
		c) Pārmērīga kustība starp pusass šarnīru un ass siju. Var kļūt vaļīgi; traucēta virziena stabilitāte.		X	X

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Maznozīmīgs	Nozīmīgs	Bīstams
		d) Pusass šarnīra ass ir vaļīga pie ass. Var kļūt vaļīgi; traucēta virziena stabilitāte.		X	X
5.1.3. Riteņu gultņi (+A)	Vizuāla pārbaude, izmantojot riteņu brīvgaits detektorus, ja tādi ir pieejami. Kustina riteni vai pieliek sānspēku katram ritenim un ņem vērā riteņa augšupvērstas kustības apjomu attiecībā pret pusass šarnīru.	a) Pārmērīga riteņa gultņa brīvkustība. Traucēta virziena stabilitāte; izjukšanas risks.		X	X
		b) Riteņa gultnis pārāk stingrs, ieķīlējies. Pārkaršanas risks; izjukšanas risks.		X	X
5.2. Riteņi un riepas					
5.2.1. Riteņa rumba	Vizuāla pārbaude.	a) Nav visu riteņa uzgriežņu vai tapskrūvju, vai tās ir vaļīgas. Trūkst stiprinājuma, vai tas ir tik vaļīgs, ka nopietni ietekmē satiksmes drošību.		X	X
		b) Nolietojusies vai bojāta rumba. Rumba nolietojusies vai bojāta tā, ka ir ietekmēta riteņu droša piestiprināšana.		X	X
5.2.2. Riteņi	Vizuāla katra riteņa abu pušu pārbaude, transportlīdzeklim atrodoties virs remontbedres vai uz pacēlāja.	a) Jebkāds plīsums vai metinājuma bojājums.			X
		b) Riepu bortgredzens nav pareizi uzstādīts. Var nokrist.		X	X
		c) Ritenis stipri bojāts vai nolietots. Ietekmēta droša piestiprināšana pie rumbas; ietekmēta riepas droša piestiprināšana.		X	X
		d) Riteņa izmērs, tehniskā konstrukcija, savietojamība vai tips neatbilst prasībām ¹ un ietekmē ceļu satiksmes drošību.		X	

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Maznozīmīgs	Nozīmīgs	Bīstams
5.2.3. Riepas	Vizuāli pārbauda visu riepu, ripinot transportlīdzekli atpakaļ un uz priekšu.	a) Riepas izmērs, slodzes indekss, apstiprinājuma zīme vai ātruma kategorija neatbilst prasībām ¹ un ietekmē ceļu satiksmes drošību. Faktiskajam izmantojumam nepietiekama slodzes indekss vai ātruma kategorija, riepa saskaras ar citām fiksētam transportlīdzekļa daļām, mazinot braukšanas drošumu.		X	X
		b) Dažādu izmēru riepas uz vienas ass vai dubultriteņa.		X	
		c) Dažādas uzbūves riepas uz vienas ass (ar radiālu karkasu/šķērsslāņu riepas).		X	
		d) Jebkādi nopietni riepas bojājumi vai griezumi. Kords redzams vai bojāts.		X	X
		e) Riepu protektora nodiluma rādītājs kļūst redzams. Riepas protektora zīmējuma dziļums neatbilst prasībām ¹ .		X	X
		f) Riepa beržas pret citām detaļām (elastīgām pretšļakatu ierīcēm). Riepa beržas pret citām detaļām (braukšanas drošums netiek ietekmēts).	X	X	
		g) Atjaunotās riepas neatbilst prasībām ¹ . Ietekmēts korda aizsardzības slānis.		X	X
		5.3. Balstiekārtas sistēma			
5.3.1. Atsperes un stabilizators (+A)	Vizuāla pārbaude, izmantojot riteņu brīvgaits detektorus, ja tādi ir pieejami.	a) Nedrošs atsperu stiprinājums pie šasijas vai ass. Redzama relatīva kustība, nostiprinājumi ir ļoti vaļīgi.		X	X

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Maznozīmīgs	Nozīmīgs	Bīstams
		b) Bojāta vai saplaisājusi atsperes detaļa. Ļoti nopietni ietekmēta galvenā atspere (loksne) vai papildu loksnes.		X	X
		c) Atsperes nav. Ļoti nopietni ietekmēta galvenā atspere (loksne) vai papildu loksnes.		X	X
		d) Nedrošs pārveidojums ³ . Nepietiekams atstatums līdz citām transportlīdzekļa daļām; atsperu sistēma nedarbojas.		X	X
5.3.2. Amortizatori	Vizuāla pārbaude	a) Nedrošs amortizatoru stiprinājums pie šasijas vai ass. Vaļīgs amortizators.	X	X	
		b) Amortizators ir bojāts, un tā stāvoklis liecina par ievērojamām noplūdēm vai nepareizu darbību.		X	
		c) Amortizatora nav.		X	
5.3.3. Griezes momenta pārvadi, piekares plaukti, piekares šķērsviras un piekares pleci (+A)	Vizuāla pārbaude, izmantojot riteņu brīvgaits detektorus, ja tādi ir pieejami.	a) Nedrošs detaļas stiprinājums pie šasijas vai ass. Var kļūt vaļīgs; traucēta virziena stabilitāte.		X	X
		b) Bojāta vai pārmērīgi sarūsējusi detaļa. Ietekmēta detaļas stabilitāte, vai detaļa saplaisājusi.		X	X
		c) Nedrošs pārveidojums ³ . Nepietiekams atstatums līdz citām transportlīdzekļa daļām; sistēma nedarbojas.		X	X

Elements		Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
				Maznozīmīgs	Nozīmīgs	Bīstams
5.3.4. Balstiekārtas šarnīri (+A)	Vizuāla pārbaude, izmantojot riteņu brīvgaits detektorus, ja tādi ir pieejami.	a) Pārmērīgs šarnīra ass un/vai bukses vai piekares šarnīru nodilums. Var kļūt vaļīgi; traucēta virziena stabilitāte.		X	X	
		b) Putekļusargs stipri bojāts. Putekļusarga nav, vai tas ir saplaisājis.	X	X		
5.3.5. Pneimatiskā balstiekārta	Vizuāla pārbaude.	a) Sistēma nedarbojas.			X	
		b) Kāda detaļa bojāta, pārveidota vai nodilusi tik ļoti, ka tas būtiski ietekmē sistēmas darbību. Sistēmas darbība ievērojami ietekmēta.		X	X	
		c) Dzirdama noplūde sistēmā.		X		
		d) Nedrošs pārveidojums.		X		
6. ŠASĪJA UN TAI PIESTIPRINĀTAS SASTĀVDAĻAS						
6.1. Šasija vai rāmis un stiprinājumi						
6.1.1. Vispārējais stāvoklis	Vizuāla pārbaude.	a) Kādas puses vai šķērssijas nelielas plaisas vai neliela deformācija. Kādas puses vai šķērssijas būtiskas plaisas vai būtiska deformācija.		X	X	
		b) Nedrošas stiprinājuma plāksnes vai stiprinājumi. Vairums stiprinājumu ir vaļīgi; nepietiekama daļu stiprība.		X	X	
		c) Pārmērīga korozija, kas ietekmē iekārtas stiprību. Nepietiekama daļu stiprība.		X	X	

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Maznozīmīgs	Nozīmīgs	Bīstams
6.1.2. Izplūdes caurules un klusinātāji	Vizuāla pārbaude.	a) Noplūdes izplūdes sistēmā vai nepietiekams tās nostiprinājums.		X	
		b) Kabīnē vai pasažieru nodalījumā nonāk dūmi. Transportlīdzeklī esošo personu veselības apdraudējums		X	X
6.1.3. Degvielas tvertne un caurules (ieskaitot apkures degvielas tvertnes un caurules)	Vizuāla pārbaude, LPG/CNG/LNG sistēmu gadījumā izmantojot noplūžu noteikšanas ierīces.	a) Nenostiprināta tvertne vai caurules, radot īpašu aizdegšanās risku.			X
		b) Degvielas noplūde, vai nav degvielas tvertnes vāka, vai arī tas nedarbojas. Aizdegšanās risks; bīstamu vielu pārmērīgi zudumi.		X	X
		c) Noberztas caurules. Bojātas caurules.	X	X	
		d) Degvielas noslēgkrāns (ja nepieciešams) darbojas nepareizi.		X	
		e) Aizdegšanās riska cēloņi: — degvielas noplūde, — degvielas tvertne vai izplūdes sistēma nepareizi aizsargāta, — motora nodalījuma stāvoklis.			X
		f) LPG/CNG/LNG vai ūdeņraža sistēma neatbilst prasībām, kāda no sistēmas daļām ir bojāta ¹ .			X
6.1.4. Buferi, sānu un pakalējās drošības konstrukcija	Vizuāla pārbaude.	a) Daļu vaļīgums vai bojājums, tās nobrāžot vai tām pieskaroties, var radīt savainojumus. Daļas var nokrist; stipri ietekmēta funkcionalitāte.		X	X
		b) Ierīce acīmredzami neatbilst prasībām ¹ .		X	

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Maznozīmīgs	Nozīmīgs	Bīstams
6.1.5. Rezerves riteņa stiprinājums (ja uzstādīts)	Vizuāla pārbaude.	a) Neatbilstīgs stiprinājuma stāvoklis.	X		
		b) Vaļīgs vai saplaisājis stiprinājums.		X	
		c) Rezerves ritenis nav droši nofiksēts stiprinājumā.		X	
		Pastāv ļoti nopietns risks, ka tas var nokrist.			X
6.1.6. Sakabes ierīce un vilkšanas aprīkojums (+A)	Nodiluma un pareizas darbības vizuāla pārbaude, īpašu uzmanību pievēršot visām uzstādītajām drošības ierīcēm un/vai izmantojot mēraparātu.	a) Bojāta vai saplaisājusi detaļa (ja netiek izmantotas).		X	
		Bojāta vai saplaisājusi detaļa (ja tiek izmantota).			X
		b) Pārmērīgs detaļas nodilums.		X	
		Zem nodiluma robežvērtības.			X
		c) Bojāts stiprinājums.		X	
		Kāds no stiprinājumiem ir vaļīgs, un pastāv ļoti nopietns risks, ka tas var nokrist.			X
		d) Kāda no drošības ierīcēm trūkst vai darbojas nepareizi.		X	
		e) Nedarbojas kāds no sakabes indikatoriem.		X	
		f) Aizsegta reģistrācijas numura zīme vai kāds no luktu-riem (kad netiek izmantots).	X		
		Reģistrācijas numura zīme nav salasāma (kad netiek izmantota).		X	
		g) Nedrošs pārveidojums ³ (sekundārās daļas).		X	
		Nedrošs pārveidojums ³ (galvenās daļas).			X
		h) Sakabe ir pārāk vāja, neatbilst prasībām, vai sakabes ierīce neatbilst prasībām.			X

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Maznozīmīgs	Nozīmīgs	Bīstams
6.1.7. Transmisija	Vizuāla pārbaude.	a) Stiprinājuma skrūves ir vaļīgas, vai to vispār nav. Stiprinājuma skrūves ir vaļīgas, vai to vispār nav, tā, ka tas nopietni apdraud ceļu satiksmes drošību.		X	X
		b) Pārmērīgi nolietoto transmisijas vārpstas gultņi. Pastāv ļoti nopietns risks, ka tas varētu kļūt vaļīgs vai ieplīst.		X	X
		c) Kardāna savienojumu vai transmisijas ķēžu/jostu pārmērīgs nolietojums. Pastāv ļoti nopietns risks, ka tas varētu kļūt vaļīgs vai ieplīst.		X	X
		d) Bojāti lokanie savienojumi. Pastāv ļoti nopietns risks, ka tas varētu kļūt vaļīgs vai ieplīst.		X	X
		e) Bojāta vai saliekta vārpsta.		X	
		f) Gultņu korpusi ieplaisājis vai nepareizi nostiprināts. Pastāv ļoti nopietns risks, ka tas varētu kļūt vaļīgs vai ieplīst.		X	X
		g) Putekļusargs stipri bojāts. Putekļusarga nav, vai tas ir ieplaisājis	X	X	
		h) Nelikumīga transmisijas pārveide.		X	
6.1.8. Motora stiprinājumi	Vizuāla pārbaude.	Nodiluši, acīmredzami un būtiski bojāti stiprinājumi. Vaļīgi vai ieplaisājuši stiprinājumi.		X	X
6.1.9. Motora darbības rādītāji (X) ²	Vizuāla pārbaude un/vai pārbaude, izmantojot elektronisku saskarni.	a) Vadības ierīce pārveidota, ietekmējot drošību un/vai vidi.		X	
		b) Motors pārveidots, ietekmējot drošību un/vai vidi.			X

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Maznozīmīgs	Nozīmīgs	Bīstams
6.2. Kabīne un virsbūve					
6.2.1. Stāvoklis	Vizuāla pārbaude.	a) Vaļīgs vai bojāts panelis vai daļa, kas var radīt savainojumus. Var nokrist.		X	X
		b) Nedrošs virsbūves balsts. Traucēta stabilitāte.		X	X
		c) Ieplūst motora vai izplūdes gāzes. Transportlīdzeklī esošo personu veselības apdraudējums.		X	X
		d) Nedrošs pārveidojums ³ . Nepietiekams klirens līdz rotējošām vai kustīgām daļām un līdz ceļa virsmai.		X	X
6.2.2. Stiprinājums	Vizuāla pārbaude.	a) Nedroša virsbūve vai kabīne. Ietekmēta stabilitāte		X	X
		b) Virsbūve/kabīne neatrodas taisnā leņķī uz šasijas.		X	
		c) Virsbūves/kabīnes stiprinājumi pie šasijas vai šķērssijas ir nedroši, vai to nav, un ja tie ir simetriski. Virsbūves/kabīnes stiprinājumi pie šasijas vai šķērssijas ir nedroši, vai to nav, tā, ka tas nopietni apdraud ceļu satiksmes drošību.		X	X
		d) Pārmērīga korozija pamata virsbūves stiprinājuma punktos. Traucēta stabilitāte		X	X

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Maznozīmīgs	Nozīmīgs	Bīstams
6.2.3. Durvis un rokturslēgi	Vizuāla pārbaude.	a) Durvis pareizi neatveras vai neaizveras.		X	
		b) Durvis var netīši atvērties, vai tās neturas ciet (bīdāmās durvis). Durvis var netīši atvērties, vai tās neturas ciet (veramās durvis).		X	X
		c) Durvis, viras, rokturslēgi vai balsti ir nolietojušies. Durvis, viras, rokturslēgi vai balsti ir vaļīgi, vai to nav.	X	X	
6.2.4. Grīda	Vizuāla pārbaude.	Nedroša vai stipri nodilusi grīda. Nepietiekama stabilitāte.		X	X
6.2.5. Vadītāja sēdekļi	Vizuāla pārbaude.	a) Sēdekļi ar bojātām detaļām. Nestabils sēdekļi.		X	X
		b) Regulēšanas mehānisms nedarbojas pareizi. Sēdekļi kustas, vai atzveltni nevar nostiprināt		X	X
6.2.6. Citi sēdekļi	Vizuāla pārbaude.	a) Bojāti vai nepareizi piestiprināti sēdekļi (palīgdaļas). Bojāti vai nepareizi piestiprināti sēdekļi (galvenās daļas).	X	X	
		b) Sēdekļi uzstādīti neatbilstīgi prasībām ¹ . Pārsniegts atļautais sēdekļu skaits; izvietojums neatbilst apstiprinājumam.	X	X	
6.2.7. Braukšanas vadības ierīces	Vizuāla un darbības pārbaude.	Kāda transportlīdzekļa drošai darbībai nepieciešama vadības ierīce darbojas nepareizi. Ietekmēta droša darbība		X	X

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Maznozīmīgs	Nozīmīgs	Bīstams
6.2.8. Kabīnes kāpšļi	Vizuāla pārbaude.	a) Kāpslis vai uzmala ir nedroša.	X		
		Nepietiekama stabilitāte		X	
		b) Kāpslis vai uzmala var savainot lietotājus.		X	
6.2.9. Cita iekšējā un ārējā apdare un aprīkojums	Vizuāla pārbaude.	a) Citas apdares vai aprīkojuma stiprinājumi ir bojāti.		X	
		b) Cita apdare vai aprīkojums neatbilst prasībām ¹ . Piestiprinātās daļas var radīt savainojumus; ietekmēta darbības drošība.	X	X	
		c) Noplūdes hidrauliskajā aprīkojumā. Bīstamu vielu apjomīgi zudumi	X	X	
6.2.10. Dubļusargi (spārni), pretšļakatu ierīces	Vizuāla pārbaude.	a) To nav, tie ir vaļīgi vai ievērojami sarūsējuši. Var radīt savainojumus; var nokrist.	X	X	
		b) Nepietiekams klirens līdz ritenim (pretšļakatu ierīces). Nepietiekams klirens līdz ritenim (dubļusargi).	X	X	
		c) Neatbilst prasībām ¹ . Riepa nepietiekami aizsegta.	X	X	
7. CITS APRĪKOJUMS					
7.1. Drošības jostas/sprādzes un drošības sistēmas					
7.1.1. Drošības jostu/sprādžu stiprinājumu drošība	Vizuāla pārbaude.	a) Stiprinājuma punkts ir ļoti izdilis. Ietekmēta stabilitāte.		X	X
		b) Vaļīgi stiprinājumi.		X	

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Maznozīmīgs	Nozīmīgs	Bīstams
7.1.2. Drošības jostu/sprādzu stāvoklis	Vizuāla un darbības pārbaude.	a) Obligātā drošības josta nav uzstādīta, vai tās trūkst.		X	
		b) Drošības josta ir bojāta. Jebkāds iegriezums vai pārmērīgas izstaipīšanās pazīmes.	X	X	
		c) Drošības josta neatbilst prasībām ¹ .		X	
		d) Drošības jostas sprādze bojāta vai nedarbojas pareizi.		X	
		e) Drošības jostas spriegotājs ir bojāts vai nedarbojas pareizi.		X	
7.1.3. Drošības jostas slodzes ierobežotājs	Vizuāla pārbaude un/vai pārbaude, izmantojot elektronisku saskarni.	a) Slodzes ierobežotāja acīmredzami nav, vai tas nav piemērots transportlīdzeklim.		X	
		b) Izmantojot elektronisku transportlīdzekļa saskarni, sistēma norāda uz kļūmi.		X	
7.1.4. Drošības jostu nospriegotāji	Vizuāla pārbaude un/vai pārbaude, izmantojot elektronisku saskarni.	a) Nospriegotāju acīmredzami nav vai tie nav piemēroti transportlīdzeklim.		X	
		b) Izmantojot elektronisku transportlīdzekļa saskarni, sistēma norāda uz kļūmi.		X	
7.1.5. Drošības spilvens	Vizuāla pārbaude un/vai pārbaude, izmantojot elektronisku saskarni.	a) Drošības spilvenu acīmredzami nav vai tie nav piemēroti transportlīdzeklim.		X	
		b) Izmantojot elektronisku transportlīdzekļa saskarni, sistēma norāda uz kļūmi.		X	
		c) Redzams, ka drošības spilvens nedarbojas.		X	
7.1.6. Gaisa spilvenu drošības sistēmas (SRS)	Vizuāla MIL pārbaude un/vai izmantojot elektronisku saskarni.	a) SRS MIL norāda uz jebkāda veida sistēmas kļūmi.		X	

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Maznozīmīgs	Nozīmīgs	Bīstams
		b) Izmantojot elektronisku transportlīdzekļa saskarni, sistēma norāda uz kļūmi.		X	
7.2. Ugunsdzēsamais aparāts (X) ²	Vizuāla pārbaude.	a) Nav.		X	
		b) Neatbilst prasībām ¹ . Ja nepieciešams (piemēram, taksometros, autobusus, tālsatiksmes autobusus u. c.).	X	X	
7.3. Slēdzenes un pretaizdzišanas ierīce	Vizuāla un darbības pārbaude.	a) Ierīce nedarbojas un neaizkavē transportlīdzekļa aizbraukšanu.	X		
		b) Ierīce ir bojāta. Netīša aizslēgšana vai bloķēšana.		X	X
7.4. Brīdinājuma trijstūris (ja nepieciešams) (X) ²	Vizuāla pārbaude.	a) Tā nav, vai tas ir nepilnīgs.	X		
		b) Neatbilst prasībām ¹ .	X		
7.5. Pirmās palīdzības piederumu komplekts, (ja nepieciešams) (X) ²	Vizuāla pārbaude.	Trūkst, nepilnīgs vai neatbilst prasībām ¹ .	X		
7.6. Riteņa atbalstķīļi, ja nepieciešami (X) ²	Vizuāla pārbaude.	To nav, vai tie ir sliktā stāvoklī, nepietiekama stabilitāte vai izmēri.		X	
7.7. Skaņas signālierīce	Vizuāla un darbības pārbaude.	a) Nedarbojas pienācīgi. Nedarbojas vispār.	X	X	
		b) Nedroša vadība.	X		
		c) Neatbilst prasībām ¹ . Radīto skaņu iespējams sajaukt ar kādu no oficiālajām sirēnām.	X	X	

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Maznozīmīgs	Nozīmīgs	Bīstams
7.8. Spidometrs	Vizuāla vai darbības pārbaude, pārbaudot uz ceļa vai elektroniski.	a) Nav uzstādīts atbilstīgi prasībām ¹ . Ja ir nepieciešams, bet nav uzstādīts.	X	X	
		b) Darbības traucējumi. Nedarbojas vispār.	X	X	
		c) Nav iespējams pietiekami izgaismot. Nav izgaismots vispār.	X	X	
7.9. Tahogrāfs (ja uzstādīts/nepieciešams)	Vizuāla pārbaude.	a) Nav uzstādīts atbilstīgi prasībām ¹ .		X	
		b) Nedarbojas.		X	
		c) Bojātas plombas, vai to trūkst.		X	
		d) Nav instalēšanas plāksnes, tā ir nesalasāma, vai beidzies termiņš.		X	
		e) Redzamas iejaukšanās vai manipulāciju pēdas.		X	
		f) Riepu izmērs neatbilst kalibrēšanas parametriem.		X	
7.10. Ātruma ierobežošanas ierīce (ja uzstādīta/nepieciešama) (+A)	Vizuāla un darbības pārbaude, ja pieejams aprīkojums.	a) Nav uzstādīts atbilstīgi prasībām ¹ .		X	
		b) Redzams, ka nedarbojas.		X	
		c) Nepareizi iestatīts ātrums (ja pārbaudīts).		X	
		d) Bojātas plombas, vai to trūkst.		X	
		e) Nav plāksnes, vai arī tā nav salasāma.		X	
		f) Riepu izmērs neatbilst kalibrēšanas parametriem.		X	

Elements		Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
				Maznozīmīgs	Nozīmīgs	Bīstams
7.11.	Odometrs, ja pieejams (X) ²	Vizuāla pārbaude un/vai pārbaude, izmantojot elektronisku saskarni.	a) Redzams, ka veiktas manipulācijas (krāpšana), lai samazinātu transportlīdzekļa nobraukuma rādījumu vai lai nepareizi uzrādītu transportlīdzekļa nobraukumu.		X	
			b) Redzams, ka nedarbojas.		X	
7.12.	Elektroniskā stabilitātes kontrole (ESC), ja uzstādīta/ nepieciešama (X) ²	Vizuāla pārbaude un/vai pārbaude, izmantojot elektronisku saskarni.	a) Riteņu ātruma sensoru nav, vai tie ir bojāti.		X	
			b) Izmantojot elektronisku transportlīdzekļa saskarni, sistēma norāda uz kļūmi.		X	
			c) Bojāta elektroinstalācija.		X	
			d) Nav citu detaļu, vai tās ir bojātas.		X	
			e) Slēdzis bojāts vai nedarbojas pareizi.		X	
			f) ESC MIL norāda uz jebkāda veida sistēmas kļūmi.		X	
8. TRAUCĒJUMI						
8.1. Troksnis						
8.1.1	Trokšņa slāpēšanas sistēma (+A)	Subjektīvs novērtējums (ja vien inspektors neuzskata, ka trokšņa līmenis ir uz robežas, jo tādā gadījumā var veikt trokšņa testu nekustīgam transportlīdzeklim, izmantojot skaņas līmeņa mērītāju).	a) Trokšņa līmeņi pārsniedz prasībās atļauto līmeni ¹ .		X	
			b) Kāda šīs trokšņa slāpēšanas sistēmas daļa ir vaļīga, bojāta, nepareizi uzstādīta, trūkstoša vai uzskatāmi pārveidota tā, ka varētu ietekmēt trokšņa līmeņus. Ļoti nopietns risks, ka var nokrist.		X	X
8.2. Izplūdes gāzu izmeši						
8.2.1. Emisija no dzirksteļaiždedzes dzinējiem						
8.2.1.1.	Izplūdes gāzu emisiju kontroles aprīkojums	Vizuāla pārbaude.	a) Ražotāja uzstādītā emisijas kontroles aprīkojuma nav, vai tas ir acīmredzami bojāts vai pārveidots.		X	
			b) Noplūdes, kas var ietekmēt emisijas mērījumus.		X	

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Maznozīmīgs	Nozīmīgs	Bīstams
		c) MIL nedarbojas pareizā secībā.		X	
8.2.1.2. Gāzveida emisijas (A)	— Transportlīdzekļiem, kuru emisiju klases nav augstākas par <i>Euro 5</i> un <i>Euro V</i> ⁽⁷⁾: mērījums, izmantojot izplūdes gāzu analīzatoru saskaņā ar prasībām ¹ vai OBD rādījumu. Izpūtēju pārbaudei vienmēr ir jābūt noklusējuma pārbaudes metodei izplūdes emisiju novērtēšanai. Pamatojoties uz ekvivalences novērtējumu un ņemot vērā attiecīgos tipa apstiprinājuma tiesību aktus, dalībvalstis var atļaut lietot iebūvēto diagnostikas (OBD) sistēmu saskaņā ar ražotāja ieteikumiem un citām prasībām. — Transportlīdzekļiem, kuru emisiju klases ir, sākot no <i>Euro 6</i> un <i>Euro VI</i> ⁽⁸⁾: mērījums, izmantojot izplūdes gāzu analīzatoru saskaņā ar prasībām ¹, vai OBD rādījumi saskaņā ar ražotāja ieteikumiem un citām prasībām ¹. Mērījumu nepiemēro divtaktu dzinējiem. Alternatīva iespēja ir mērījumus veikt ar attālās uzrādes līdzekļiem un apstiprināt, izmantojot standarta testēšanas metodes.	a) Gāzu emisija pārsniedz ražotāja norādītos līmeņus.		X	
		b) Vai, ja šī informācija nav pieejama, CO emisija pārsniedz:		X	
		i) transportlīdzekļiem, kas nav aprīkoti ar mūsdienīgu emisiju kontroles sistēmu:			
		— 4,5 % vai			
		— 3,5 %			
		saskaņā ar pirmās reģistrācijas datumu vai pielietojumu, kas noteikts prasībās ¹ ;			
		ii) transportlīdzekļiem, kas ir aprīkoti ar mūsdienīgu emisiju kontroles sistēmu:			
		— tukšgaitā – 0,5 %,			
		— pie lieliem tukšgaitas apgriezieniem – 0,3 %			
		vai			
		— tukšgaitā – 0,3 % ⁽⁷⁾ ,			
		— pie lieliem tukšgaitas apgriezieniem – 0,2 %			
		saskaņā ar pirmās reģistrācijas datumu vai pielietojumu, kas noteikts prasībās ¹ .			
		c) Lambda ārpus diapazona $1 \pm 0,03$ vai neatbilst ražotāja norādījumiem.		X	
		d) OBD rādījumi norāda uz būtisku nepareizu darbību.		X	
		e) Attālie mērījumi uzrāda ievērojamu neatbilstību.		X	

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Maznozīmīgs	Nozīmīgs	Bīstams
8.2.2. Emisijas no kompresijaizdedzes dzinējiem					
8.2.2.1. Izplūdes gāzu emisijas kontroles aprīkojums	Vizuāla pārbaude.	a) Ražotāja uzstādītā emisijas kontroles aprīkojuma nav, vai tas ir acīmredzami bojāts.		X	
		b) Noplūdes, kas var ietekmēt emisijas mērījumus.		X	
		c) MIL nedarbojas pareizā secībā.		X	
		d) Nepietiekams reaģents, ja tāds ir piemērojams.		X	
8.2.2.2. Dūmainība Šī prasība neattiecas uz transportlīdzekļiem, kas reģistrēti vai nodoti ekspluatācijā līdz 1980. gada 1. janvārim.	— Transportlīdzekļiem, kuru emisiju klases ir, sākot no Euro 5 un Euro V ⁽⁷⁾: izplūdes gāzu dūmainību brīvā paātrinājuma laikā (bez slodzes no brīvgaits stāvokļa līdz maksimālajiem apgriezieniem) mēra, kad pārnesumkārbas svira atrodas neitrālā pozīcijā un kad ir ieslēgts sajūgs, vai ar OBD rādījumu. Izpūtēju pārbaudei vienmēr ir jābūt noklusējuma pārbaudes metodei izplūdes emisiju novērtēšanai. Pamatojoties uz ekvivalences novērtējumu, dalībvalstis var atļaut lietot OBD saskaņā ar ražotāja ieteikumiem un un citām prasībām. — Transportlīdzekļiem, kuru emisiju klases ir, sākot no Euro 6 un Euro VI ⁽⁸⁾: izplūdes gāzu dūmainība brīvā paātrinājuma laikā (bez slodzes no brīvgaits stāvokļa līdz maksimālajiem apgriezieniem) jāmēra, kad pārnesumkārbas svira atrodas neitrālā pozīcijā un kad ir ieslēgts sajūgs vai ar OBD rādījumu saskaņā ar ražotāja ieteikumiem un citām prasībām ¹.	a) Transportlīdzekļiem, kas reģistrēti vai pirmoreiz nodoti ekspluatācijā pēc datuma, kas norādīts prasībās ¹ ,		X	
		dūmainība pārsniedz transportlīdzekļa ražotāja plāksnītē norādīto līmeni.			

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Maznozīmīgs	Nozīmīgs	Bīstams
	Transportlīdzekļa iepriekšēja sagatavošana: 1. Transportlīdzekļus var testēt bez iepriekšējas sagatavošanas, taču drošības apsvērumu dēļ jāpārbauda, vai motors ir silts un vai tā mehāniskais stāvoklis ir apmierinošs.	b) Ja šī informācija nav pieejama vai ja prasības¹ neļauj izmantot atsaucē vērtības: — motoram bez turbopūtes – 2,5 m⁻¹, — motoram ar turbopūti – 3,0 m⁻¹, vai transportlīdzekļiem, kas noteikti prasībās¹ vai pirmoreiz reģistrēti vai nodoti ekspluatācijā pēc prasībās¹ norādītā datuma: 1,5 m⁻¹ (9) vai 0,7 m⁻¹ (8).		X	
	2. Priekšnoteikumi: i) motoram jābūt pilnīgi siltam, piemēram, motora eļļas temperatūra, kas eļļas līmeņa mērtasta atverē ir izmērīta ar zondi, ir vismaz 80 °C, vai arī ierastā darba temperatūrā, ja tā ir zemāka, vai motora bloka temperatūra, kas noteikta pēc infrasarkanā starojuma līmeņa, ir vismaz līdzvērtīga. Ja transportlīdzekļa konfigurācijas dēļ šis mērījums nav iespējams, motora normālu darba temperatūru var panākt ar citiem līdzekļiem, piemēram, darbinot motora dzesējošo ventilatoru; ii) izplūdes sistēmu iztīra, izmantojot vismaz trīs brīvā paātrinājuma ciklus vai kādu līdzvērtīgu metodi.			X	

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Maznozīmīgs	Nozīmīgs	Bīstams
	Pārbaudes metode: 1. Pirms katra brīvā paātrinājuma cikla sākšanas motoram un jebkuram uzstādītajam turbokompresoram jādarbojas tukšgaitā. Tas nozīmē, ka lieljaudas dīzeļmotoriem pēc gāzes pedāļa atlaišanas jānogaida vismaz 10 sekundes. 2. Katra brīvā paātrinājuma cikla sākšanai gāzes pedālis pilnībā jānospiež ātri un vienmērīgi (ne ilgāk kā vienu sekundi), bet bez spēka, lai no augstspiediena sūkņa panāktu maksimālo padevi. 3. Katra brīvā paātrinājuma cikla laikā dzinējs pirms gāzes pedāļa atlaišanas sasniedz maksimālos apgriezienus vai – transportlīdzekļiem ar automātisko pārsenumkārbu – ražotāja norādītos apgriezienus, vai arī, ja šie dati nav pieejami, tad divas trešdaļas no maksimālajiem apgriezieniem. To var pārbaudīt, piemēram, kontrolējot motora apgriezienu skaitu vai paredzot pietiekamu laiku starp pirmo gāzes pedāļa nospiešanu un atlaišanu, kam M_2, M_3, N_2 un N_3 kategorijas transportlīdzekļu gadījumā jābūt vismaz divām sekundēm. 4. Transportlīdzekļus neakceptē tikai tad, ja vismaz pēdējo triju brīvā paātrinājuma ciklu vidējais aritmētiskais pārsniedz robežvērtību. To var aprēķināt, neievērojot mērījumus, kuri būtiski atšķiras no izmērītā vidējā, vai arī no citu statistisko aprēķinu rezultāta, kurā ņem vērā mērījumu izkliedi. Dalībvalstis var ierobežot testa ciklu skaitu.	c) Attālie mērījumi uzrāda ievērojamu neatbilstību.		X	

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Maznozīmīgs	Nozīmīgs	Bīstams
	5. Nevajadzīgas testēšanas novēršanai dalībvalstis var neakceptēt tādus transportlīdzekļus, kuru izmērītie lielumi mazāk nekā pēc trīs brīvā paātrinājuma cikliem vai pēc attīrīšanas cikliem būtiski pārsniedz robežvērtības. Tāpat, lai novērstu nevajadzīgu apskati, dalībvalstis apstiprina transportlīdzekļus, kuru izmērītie lielumi mazāk nekā pēc trim brīvā cikla paātrinājumiem vai pēc tīrīšanas cikliem ir daudz zemāki nekā robežvērtības. Alternatīva iespēja ir mērījumus veikt ar attālās uzrādes līdzekļiem un apstiprināt, izmantojot standarta testēšanas metodes.				
8.4. Citi ar vidi saistīti aspekti					
8.4.1. Šķidruma noplūdes		Jebkādas pārmērīgas šķidruma noplūdes, kas nav ūdens noplūdes un var kaitēt videi vai radīt draudus citu ceļu satiksmes dalībnieku drošībai. Pastāvīgi veidojas pilieni, kas rada ļoti nopietnu apdraudējumu.		X	X
9. PAPILDU PĀRBAUDES PASAŽIERU TRANSPORTLĪDZEKĻIEM M ₂ , M ₃					
9.1. Durvis					
9.1.1. Ieejas un izejas durvis	Vizuāla un darbības pārbaude.	a) Traucēta darbība.		X	
		b) Nolietots stāvoklis.	X		
		Var radīt savainojumus.		X	
		c) Bojātas avārijas vadības ierīces.		X	
		d) Bojāta durvju vai brīdinājuma ierīču tālvadība.		X	

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Maznozīmīgs	Nozīmīgs	Bīstams
9.1.2. Avārijas izejas	Vizuāla un (vajadzības gadījumā) darbības pārbaude.	a) Traucēta darbība.		X	
		b) Avārijas izeju zīmes nesalasāmas. Avārijas izeju zīmju nav.	X	X	
		c) Nav āmura stikla izsišanai.	X		
		d) Piekļuve ir aizšķērsota.		X	
9.2. Pretaizsvīšanas un pretaizsalšanas sistēma (X) ²	Vizuāla un darbības pārbaude.	a) Nedarbojas pareizi. Ietekmē transportlīdzekļa darbības drošību.	X	X	
		b) Toksisku vai izplūdes gāzu emisija vadītāja vai pasažieru nodalījumā. Transportlīdzeklī esošo personu veselības apdraudējums.		X	X
		c) Bojāta pretaizsalšanas sistēma (ja obligāta).		X	
9.3. Ventilācijas un apsildes sistēma (X) ²	Vizuāla un darbības pārbaude.	a) Traucēta darbība. Var apdraudēt transportlīdzeklī esošo personu veselību.	X	X	
		b) Toksisku vai izplūdes gāzu emisija vadītāja vai pasažieru nodalījumā. Transportlīdzeklī esošo personu veselības apdraudējums.		X	X
9.4. Sēdekļi					
9.4.1. Pasažieru sēdekļi (tostarp sēdekļi pavadošajam personālam un attiecīgā gadījumā bērna piesprādzēšanas sistēma)	Vizuāla pārbaude.	Salokāmie sēdekļi (ja atļauti) nedarbojas automātiski. Aizšķērso avārijas izeju.	X	X	

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Maznozīmīgs	Nozīmīgs	Bīstams
9.4.2. Vadītāja sēdekļis (papildu prasības)	Vizuāla pārbaude.	a) Bojātas speciālās ierīces, piemēram, pretapžilbes pārklājums.	X		
		Samazināts redzes lauks.		X	
		b) Vadītājs nav droši aizsargāts.	X		
		Var radīt savainojumus.		X	
9.5. Iekšējais apgaismojums un galamērķa ierīces (X) ²	Vizuāla un darbības pārbaude.	Ierīce ir bojāta.	X		
		Nedarbojas vispār.		X	
9.6. Ejas, laukumi stāvošiem pasažieriem	Vizuāla pārbaude.	a) Nedroša grīda.		X	
		Ietekmēta stabilitāte			X
		b) Bojātas margas vai rokturi	X		
		Nedroši vai nelietojami.		X	
9.7. Kāpnes un pakāpieni	Vizuāla un (vajadzības gadījumā) darbības pārbaude.	a) Nolietotā stāvoklī.	X		
		Bojātā stāvoklī.		X	
		Ietekmēta stabilitāte.			X
		b) Ievelkamie pakāpieni darbojas nepareizi.		X	
9.8. Skaļruņu sistēma (X) ²	Vizuāla un darbības pārbaude.	Sistēma ir bojāta.	X		
		Nedarbojas vispār.		X	
9.9. Paziņojumi (X) ²	Vizuāla pārbaude.	a) Paziņojumu nav, tie ir kļūdaini vai nesalasāmi.	X		
		Kļūdaina informācija.		X	

Elements	Metode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Maznozīmīgs	Nozīmīgs	Bīstams
9.10. Prasības attiecībā uz bērnu pārvadāšanu (X) ²					
9.10.1. Durvis	Vizuāla pārbaude.	Durvju aizsardzība neatbilst prasībām ¹ attiecībā uz šo transporta veidu.		X	
9.10.2. Signalizēšanas un speciāls aprīkojums	Vizuāla pārbaude.	Signalizēšanas vai speciāla aprīkojuma nav.	X		
9.11. Prasības attiecībā uz cilvēku ar kustību traucējumiem pārvadāšanu (X) ²					
9.11.1. Durvis, rampas un lifti	Vizuāla un darbības pārbaude.	a) Traucēta darbība. Ietekmēta droša darbība.	X		
		b) Nolietotā stāvoklī. Ietekmēta stabilitāte; var radīt savainojumus.	X		
		c) Bojāta(-as) vadības ierīce(-es). Ietekmēta droša darbība.	X		
		d) Bojāta(-as) brīdinājuma ierīce(-se). Nedarbojas vispār.	X		
9.11.2. Ratiņkrēslu nostiprinājuma sistēma	Vizuāla un darbības pārbaude, ja piemērojama.	a) Traucēta darbība. Ietekmēta droša darbība.	X		
		b) Nolietotā stāvoklī. Ietekmēta stabilitāte; var radīt savainojumus.	X		
		c) Bojāta(-as) vadības ierīce(-es). Ietekmēta droša darbība	X		

Elements	Methode	Neatbilstības cēloņi	Trūkumu novērtējums		
			Maznozīmīgs	Nozīmīgs	Bīstams
9.11.3. Signalizēšanas un speciāls aprīkojums	Vizuāla pārbaude	Signalizēšanas vai speciāla aprīkojuma nav.		X	

(¹) Bremžu efektivitātes procentuālo rādītāju aprēķina, dalot bremžu kopējo spēku, kas sasniegts bremzes lietošanas laikā, ar transportlīdzekļa svaru vai puspiekabes gadījumā ar summu, ko veido uz asi radītās slodzes, un tad iznākumu reizinot ar 100.

(²) Transportlīdzekļu kategorijas, uz kurām šī direktīva neattiecas, minētas tikai informatīvos nolūkos.

(³) 48 % transportlīdzekļiem, kam nav ABS vai tipa apstiprinājums pirms 1991. gada 1. oktobra.

(⁴) 45 % transportlīdzekļiem, kas reģistrēti pēc 1988. gada vai datuma, kurš noteikts prasībās, atkarībā no tā, kas iestājas vēlāk.

(⁵) 43 % puspiekabēm un puspiekabēm ar regulējama augstuma piekabes iekārtu, kas reģistrētas pēc 1988. gada vai datuma, kurš noteikts prasībās, atkarībā no tā, kas iestājas vēlāk.

(⁶) N₁, N₂ un N₃ kategorijas transportlīdzekļiem – 2,2 m/s².

(⁷) Tips apstiprināts saskaņā ar Direktīvu 70/220/EEK, Regulas (EK) Nr. 715/2007 I pielikuma 1. tabulu (*Euro 5*), Direktīvu 88/77/EEK un Direktīvu 2005/55/EK.

(⁸) Tips apstiprināts saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 715/2007 I pielikuma 2. tabulu (*Euro 6*) un Regulu (EK) Nr. 595/2009 (*Euro VI*).

(⁹) Tips apstiprināts atbilstoši robežvērtībām, kas minētas Direktīvas 70/220/EEK I pielikuma 5.3.1.4. iedaļas B rindā; Direktīvas 88/77/EEK I pielikuma 6.2.1. iedaļas B1, B2 vai C rindā, vai transportlīdzekli pirmoreiz reģistrējot vai nododot ekspluatācijā pēc 2008. gada 1. jūlija.

PIEZĪMES

¹ "Prasības" noteiktas tipa apstiprinājumā apstiprinājuma vai pirmās reģistrācijas datumā vai pirmo reizi nododot ekspluatācijā, kā arī modernizēšanas pienākumos vai reģistrācijas valsts tiesību aktos. Minētos atbilstības cēloņus piemēro tikai tad, ja ir pārbaudīta atbilstība prasībām.

² (X) norāda uz pozīcijām, kas ir saistītas ar transportlīdzekļa stāvokli un tā piemērotību izmantošanai ceļu satiksmē, bet kas nav uzskatāmas par būtiskām tehniskās apskates laikā.

³ Nedrošs pārveidojums ir pārveidojums, kas saistībā ar attiecīgo transportlīdzekli negatīvi ietekmē ceļu satiksmes drošību vai kam ir nesamērīgi liela ietekme uz vidi.

A Šā elementa pārbaudei ir nepieciešams aprīkojums.

III PIELIKUMS

I. Kravas nostiprināšanas principi

1. Krava tiek nostiprināta tā, lai tā izturētu šādu transportlīdzekļa paātrināšanās un palēnināšanās spēku iedarbību:
 - braukšanas virzienā – 0,8 reiz kravas svars un
 - sānvirzienā – 0,5 reiz kravas svars, un
 - braukšanai pretējā virzienā – 0,5 reiz kravas svars,
 - un kopumā ir jānovērš kravas saskrāpēšanās vai izgāšanās.
2. Kravas pārvadāšanā ņem vērā uz asi radītās slodzes maksimāli pieļaujamo lielumu, kā arī uz asi radītās slodzes vajadzīgo minimumu saistībā ar maksimāli pieļaujamās attiecīgā transportlīdzekļa masas robežvērtībām saskaņā ar tiesību normām par transportlīdzekļu svaru un gabarītiem.
3. Kravas nostiprināšanā ievēro prasības, kuras piemēro attiecībā uz to, cik stipri ir konkrēti transportlīdzekļa komponenti, piemēram, priekšējā daļa, sānu daļas, aizmugure, balsti vai saišu piestiprināšanas vietas, kad šie komponenti tiek izmantoti kravas nostiprināšanai.
4. Lai novērstu kravas izkustēšanos, tās nostiprināšanā var izmantot vienu vai vairākus šādus paņēmienus vai to kombināciju:
 - saslēgšanu,
 - bloķēšanu (daļēji/kopumā),
 - tiešu apsietu,
 - pārsietu no augšas.

5. Piemērojamie standarti

Standarts	Priekšmets
— EN 12195-1	Saišu radīto spēku aprēķināšana
— EN 12640	Saišu piestiprināšanas vietas
— EN 12642	Ritekļa konstrukcijas stiprība
— EN 12195-2	No mākslīgām šķiedrām izgatavoti tīkla stiprinājumi
— EN 12195-3	Stiprināšanas ķēdes
— EN 12195-4	Stiprināšanas tērauda troses
— ISO 1161, ISO 1496	ISO konteiners
— EN 283	Maināmas virsbūves
— EN 12641	Brezents
— EUMOS 40511	Mieti – statņi
— EUMOS 40509	Transporta iepakojums

II. Kravas nostiprināšanas pārbaude

1. Trūkumu klasifikācija

Trūkumus iedala kādā no trūkumu grupām.

- Maznozīmīgs trūkums: maznozīmīgs trūkums ir tad, ja krava ir pienācīgi nostiprināta, taču drošības ieteikums var būt lietderīgs.
- Nozīmīgs trūkums: nozīmīgs trūkums ir tad, ja krava nav pietiekami nostiprināta un pastāv iespēja, ka krava vai tās daļas var ievērojami izkustēties vai apgāzties.
- Bīstams trūkums: bīstams trūkums ir tad, ja tiek tieši apdraudēta ceļu satiksmes drošība, jo krava vai tās daļas var izkrist vai krava rada tiešu apdraudējumu vai tūlītēju draudus cilvēkiem.

Ja konstatēti vairāki trūkumi, pārvadājumu klasificē kā nopietnākā trūkuma pakāpi. Ja konstatēti vairāki trūkumi un ja paredzams, ka šie trūkumi apvienojumā pastiprina cits citu, pārvadājumu klasificē saskaņā ar nākamo augstāko trūkuma pakāpi.

2. Pārbaudes metodes

Pārbaudes metode ir vizuāls novērtējums, saskaņā ar kuru pārbauda, vai atbilstīgie pasākumi kravas nostiprināšanai vajadzīgajā apmērā ir pareizi izmantoti, un/vai spriegošanas spēka mērījums, nostiprināšanas efektivitātes aprēķināšana un vajadzības gadījumā sertifikātu pārbaude.

3. Trūkumu novērtējums

1. tabulā norādīti noteikumi, kurus var piemērot kravas nostiprināšanas pārbaudē, lai pārbaudītu, vai pārvadājums notiek pieņemamos apstākļos.

Trūkumus katrā atsevišķā gadījumā iedala kategorijās, pamatojoties uz šīs nodaļas 1. iedaļā izklāstīto klasifikāciju.

1. tabulā minētās vērtības ir orientējošas, un tās būtu jāaiztver kā norādes trūkumu kategorijas noteikšanai, ņemot vērā konkrētos apstākļus, jo īpaši atkarībā no kravas veida un atbilstīgi inspektora rīcības brīvībai.

Ja pārvadājums ietilpst Padomes Direktīvas 95/50/EK ⁽¹⁾ darbības jomā, var būt piemērojamas īpašas prasības.

1. tabula

Elements	Trūkums	Trūkuma novērtējums		
		Maznozīmīgs	Nozīmīgs	Bīstams
A	Transporta iepakojums neļauj pienācīgi nostiprināt kravu	Pēc inspektora ieskatiem		
B	Viena vai vairākas kravas vienības nav pareizi novietotas	Pēc inspektora ieskatiem		
C	Transportlīdzeklis nav piemērots iekrautās kravas pārvadāšanai (trūkumi, kas nav uzskaitīti 10. punktā)	Pēc inspektora ieskatiem		
D	Acīmredzami transportlīdzekļa virsbūves bojājumi (trūkumi, kas nav uzskaitīti 10. punktā)	Pēc inspektora ieskatiem		
10.	Transportlīdzekļa piemērotība			

⁽¹⁾ Padomes Direktīva 95/50/EK (1995. gada 6. oktobris) par vienotu kārtību, kādā pārbauda bīstamo kravu pārvadāšanu pa autoceļiem (OV L 249, 17.10.1995., 35. lpp.).

Elements	Trūkums	Trūkuma novērtējums		
		Maznozīmīgs	Nozīmīgs	Bīstams
10.1.	Priekšējais borts (ja izmanto kravas nostiprināšanai)			
10.1.1.	Daļēji vājināts rūsas bojājumu rezultātā, deformēts		x	
	Daļēji ieplaisājis, apdraudot kravas nodalījuma integritāti			x
10.1.2.	Nepietiekama stiprība (sertifikāts vai attiecīgā gadījumā marķējums)		x	
	Pārvadājamai kravai nepietiekams augstums			x
10.2.	Sānu borti (ja izmanto kravas nostiprināšanai)			
10.2.1.	Daļēji vājināts rūsas bojājumu rezultātā, deformēts, viras vai aizbīdņi neapmierinošā stāvoklī		x	
	Daļēji ieplaisājuši; viru vai aizbīdņu nav, vai tie nedarbojas			x
10.2.2.	Nepietiekama sānu balsta stiprība (sertifikāts vai attiecīgā gadījumā marķējums)		x	
	Pārvadājamai kravai nepietiekams augstums			x
10.2.3.	Borta dēļi neapmierinošā stāvoklī		x	
	Daļēji ieplaisājuši			x
10.3.	Aizmugurējais borts (ja izmanto kravas nostiprināšanai)			
10.3.1.	Daļēji vājināts rūsas bojājumu rezultātā, deformēts, viras vai aizbīdņi neapmierinošā stāvoklī		x	
	Daļēji ieplaisājuši; viru vai aizbīdņu nav, vai tie nedarbojas			x
10.3.2.	Nepietiekama stiprība (sertifikāts vai attiecīgā gadījumā marķējums)		x	
	Pārvadājamai kravai nepietiekams augstums			x
10.4.	Balsti (ja izmanto kravas nostiprināšanai)			
10.4.1.	Daļēji vājināti rūsas bojājumu rezultātā, deformēti vai nepietiekami piestiprināti pie transportlīdzekļa		x	
	Daļēji ieplaisājuši; nestabili piestiprināti pie transportlīdzekļa			x
10.4.2.	Nepietiekama stiprība vai neapmierinoša konstrukcija		x	
	Pārvadājamai kravai nepietiekams augstums			x
10.5.	Saišu piestiprināšanas vietas (ja izmanto kravas nostiprināšanai)			
10.5.1.	Neapmierinošs stāvoklis vai konstrukcija		x	
	Nespēj izturēt nepieciešamos savilkšanas spēkus			x

Elements	Trūkums	Trūkuma novērtējums		
		Maznozīmīgs	Nozīmīgs	Bīstams
10.5.2.	Nepietiekams daudzums Nepietiekams daudzums nepieciešamo savilkšanas spēku izturēšanai		x	x
10.6.	Nepieciešamās īpašās konstrukcijas (ja izmanto kravas nostiprināšanai)			
10.6.1.	Neapmierinošs stāvoklis, bojātas Daļēji ieplaisājušas; nespēj izturēt stiprinājumu radītos spēkus		x	x
10.6.2.	Nav piemērotas pārvadājamai kravai Nav uzstādītas		x	x
10.7.	Grīda (ja izmanto kravas nostiprināšanai)			
10.7.1.	Neapmierinošs stāvoklis, bojāta Daļēji ieplaisājusi; nespēj noturēt kravu		x	x
10.7.2.	Nepietiekama slodzes klase Nespēj noturēt kravu		x	x
20.	Izkustēšanās novēršanas metodes			
20.1.	Saslēgšana, bloķēšana un tieša apsiešana			
20.1.1.	Tieša kravas piestiprināšana (bloķēšana)			
20.1.1.1.	Attālums uz priekšu līdz priekšējam bortam, ja to izmanto tiešai kravas nostiprināšanai, ir pārāk liels Pārsniedz 15 cm, un borts var salūzt		x	x
20.1.1.2.	Attālums uz sāniem līdz sānu bortam, ja to izmanto tiešai kravas nostiprināšanai, ir pārāk liels Pārsniedz 15 cm, un borts var salūzt		x	x
20.1.1.3.	Attālums uz aizmuguri līdz aizmugurējam bortam, ja to izmanto tiešai kravas nostiprināšanai, ir pārāk liels Pārsniedz 15 cm, un borts var salūzt		x	x
20.1.2.	Ierīces, piemēram, šķērssietiņi saitēm, bloķēšanas stieņi, latas un ķīļi, nostiprināšanai pie priekšpusēs, sāniem un aizmugures			
20.1.2.1.	Nepareizi piestiprinātas pie transportlīdzekļa Nepietiekami piestiprinātas Nespēj izturēt stiprinājumu radītos spēkus, vaļīgas	x	x	x

Elements	Trūkums	Trūkuma novērtējums		
		Maznozīmīgs	Nozīmīgs	Bīstams
20.1.2.2.	Nepareizs nostiprinājums Nepietiekams nostiprinājums Pilnīgi nelietderīgas	x	x	x
20.1.2.3.	Nostiprināšanas ierīces nepietiekami piemērotas Nostiprināšanas ierīces pilnīgi nepiemērotas		x	x
20.1.2.4.	Izvēlētā iepakojumu nostiprināšanas metode nav optimālākā Izvēlētā metode pilnīgi nepiemērota		x	x
20.1.3.	Tieša nostiprināšana ar tīkliem un pārsegiem			
20.1.3.1.	Tīklu un pārsegu stāvoklis (marķējuma nav/marķējuma bojāts, bet ierīce vēl aizvien ir darba kārtībā) Kravas izkustēšanās novēršanas ierīces bojātas Izkustēšanās novēršanas ierīces ir būtiski bojātas un vairs nav izmantojamas	x	x	x
20.1.3.2.	Tīkli un pārsegi nav pietiekami stipri Spēj izturēt mazāk nekā 2/3 no nepieciešamā stiprinājumu radītā spēka		x	x
20.1.3.3.	Tīkli un pārsegi nepietiekami savilkti Spēj izturēt mazāk nekā 2/3 no nepieciešamā stiprinājumu radītā spēka		x	x
20.1.3.4.	Tīkli un pārsegi nepietiekami piemēroti kravas nostiprināšanai Pilnīgi nepiemēroti		x	x
20.1.4.	Kravas vienību nodalīšana un aizsargiepakojums vai atstatums starp kravas vienībām			
20.1.4.1.	Nodalīšanas un aizsargiepakojuma piemērotība Pārmērīga nodalīšana vai atstatums starp kravas vienībām		x	x
20.1.5.	Tieša apsietāna (horizontāli, šķērseniski un diagonāli novietotas saites, cilpas un atsperes)			
20.1.5.1.	Neatbilst nepieciešamajai nostiprinājumu stiprībai Mazāk nekā 2/3 no nepieciešamās stiprības		x	x
20.2.	Nostiprinājumi ar frikcijas mehānismu			
20.2.1.	Vajadzīgās nostiprinājumu stiprības sasniegšana			

Elements	Trūkums	Trūkuma novērtējums		
		Maznozīmīgs	Nozīmīgs	Bīstams
20.2.1.1.	Neatbilst nepieciešamajai nostiprinājumu stiprībai Mazāk nekā 2/3 no nepieciešamās stiprības		x	x
20.3.	Izmantotās kravas izkustēšanās novēršanas ierīces			
20.3.1.	Kravas izkustēšanās novēršanas ierīču piemērotība Pilnīgi nepiemērota ierīce		x	x
20.3.2.	Marķējuma (piemēram, uzšuve/piekabes testēšanas marķējums) nav/ marķējums bojāts, bet ierīce vēl aizvien ir darba kārtībā Marķējuma (piemēram, uzšuve/piekabes testēšanas marķējums) nav/ marķējums bojāts, bet ierīce ir ievērojami nolietota	x	x	
20.3.3.	Kravas izkustēšanās novēršanas ierīces bojātas Izkustēšanās novēršanas ierīces ir būtiski bojātas un vairs nav izmantojamas		x	x
20.3.4.	Savelkošās vinčas nepareizi izmantotas Savelkošās vinčas bojātas		x	x
20.3.5.	Kravas izkustēšanās novēršanas ierīces izmantotas nepareizi (piemē- ram, nav nodrošināta malu aizsardzība) Kravas izkustēšanās novēršanas ierīces izmantojuma rezultātā radu- šies bojājumi (piemēram, mezgļi)		x	x
20.3.6.	Kravas izkustēšanās novēršanas ierīču stiprinājums nav atbilstīgs Mazāk nekā 2/3 no nepieciešamās stiprības		x	x
20.4.	Papildu aprīkojums (piemēram, pretslīdes paklājiņi, malu aizsardzības aprīkojums, malu slīdņi)			
20.4.1.	Izmantots nepiemērots aprīkojums Izmantots nepareizs vai bojāts aprīkojums Izmantotais aprīkojums pilnīgi nepiemērots	x	x	x
20.5.	Beramkravu, vieglu un vaļīgu kravu pārvadājumi			
20.5.1.	Pārvadājuma laikā beramkrava tiek pūsta no transportlīdzekļa uz ceļa, var traucēt ceļu satiksmi Apdraud ceļu satiksmi		x	x
20.5.2.	Beramkrava nav atbilstīgi nostiprināta Kravas zudums apdraud ceļu satiksmi		x	x

Elements	Trūkums	Trūkuma novērtējums		
		Maznozīmīgs	Nozīmīgs	Bīstams
20.5.3.	Vieglas preces nav pārsegtas		x	
	Kravas zudums apdraud ceļu satiksmi			x
20.6.	Baļķu pārvadājumi			
20.6.1.	Pārvadājamie materiāli (baļķi) ir daļēji vaļīgi			x
20.6.2.	Kravas vienības nostiprinājuma stiprība nav atbilstīga		x	
	Mazāk nekā 2/3 no nepieciešamās stiprības			x
30.	Krava nemaz nav nostiprināta			x

IV PIELIKUMS

(priekšpuse)

VEIDLAPAS PARAUGS DETALIZĒTĀKAM ZIŅOJUMAM PAR TEHNISKO PĀRBAUDI UZ CEĻA AR KONTROLSARAKSTU

1. Tehniskās pārbaudes uz ceļa vieta
2. Datums
3. Laiks
4. Transportlīdzekļa valstspiederības zīme un reģistrācijas numurs
5. Transportlīdzekļa identifikācija / VIN numurs
6. Transportlīdzekļa kategorija

a)	N ₂ ^(a) (3,5 līdz 12 t)	☐
b)	N ₃ ^(a) (vairāk nekā 12 t)	☐
c)	O ₃ ^(a) (3,5 līdz 10 t)	☐
d)	O ₄ ^(a) (vairāk nekā 10 t)	☐
e)	M ₂ ^(a) (> 9 sēdvietas ^(b) līdz 5 t)	☐
f)	M ₃ ^(a) (> 9 sēdvietas ^(b) vairāk nekā 5 t)	☐
g)	T5	☐
h)	Cita transportlīdzekļa kategorija: (lūdzu, precizējiet)	☐
7. Odometra rādījums pārbaudes laikā
8. Transporta uzņēmums
 - a) Nosaukums un adrese
 -
 - b) Kopienas licences numurs^(c) (Regula (EK) Nr. 1072/2009 un Regula (EK) Nr. 1073/2009).....
9. Vadītāja vārds, uzvārds

10. Kontrolesaraksts

	Atbilst ^(d)	Neatbilst ^(e)
0) Identifikācija ^(f)	☐	☐
1) Bremžu iekārta ^(f)	☐	☐
2) Stūres pārvads ^(f)	☐	☐
3) Redzamība ^(f)	☐	☐
4) Apgaismes iekārtas un elektrosistēma ^(f)	☐	☐
5) Asis, riteņi, riepas, balstiekārta ^(f)	☐	☐
6) Šasija un šasijas detaļas ^(f)	☐	☐
7) Cits aprīkojums, tostarp tahogrāfs un ātruma ierobežošanas ierīce ^(f)	☐	☐
8) Traucējumi, tostarp emisijas un degvielas un/vai eļļas noplūde ^(f)	☐	☐
9) Papildu apskates M ₂ un M ₃ kategorijas transportlīdzekļiem ^(f)	☐	☐
10) Kravas nostiprināšana ^(f)	☐	☐
11. Pārbaudes rezultāts		
Pārbaude izturēta		☐
Pārbaude nav izturēta		☐
Aizliegums vai ierobežojums izmantot transportlīdzekli, kam ir nopietni trūkumi		☐
12. Dažādi/piezīmes		
13. Iestāde / ierēdnis vai inspektors, kas veicis pārbaudi		

Paraksts:

Kompetentā iestāde / ierēdnis vai inspektors

Vadītājs

.....

Piezīmes

- (a) Transportlīdzekļa kategorija saskaņā ar Direktīvas 2014/47/ES 2. pantu.
- (b) Sēdvietu skaits, ieskaitot vadītāja sēdekli (reģistrācijas apliecības S.1. punkts).
- (c) Ja šī informācija ir pieejama.
- (d) "Atbilst" nozīmē, ka ir pārbaudīts vismaz viens vai vairāki šīs grupas pārbaudāmie elementi, kas norādīti Direktīvas 2014/47/ES II vai III pielikumā, un ir konstatēti maznozīmīgi trūkumi vai trūkumi nav konstatēti.
- (e) Neatbilstīgie elementi, kuros ir konstatēti būtiski vai bīstami trūkumi, ir norādīti otrā pusē.
- (f) Pārbaudes un bojājumu novērtēšanas metodes saskaņā ar Direktīvas 2014/47/ES II vai III pielikumu.

(otra puse)

0.	TRANSPORTLĪDZEKĻA IDENTIFIKĀCIJA	1.1.17.	Bremžu spēka regulators	2.2.	Stūres rats, motocikla stūre un stienis	4.4.2.	Pārslēgšana
0.1.	Reģistrācijas numura zīmes	1.1.18.	Pašregulēšanas mehānismi un indikatori	2.2.1.	Riteņu iestatījuma stāvoklis	4.4.3.	Atbilstība prasībām
0.2.	Transportlīdzekļa identifikācijas/ šasijas/sērijas numurs	1.1.19.	Papildbremzes (ja tādas ir vai tādām jābūt)	2.2.2.	Stūres statnis un stūres vibrāciju slāpētāji	4.4.4.	Mirgošanas biežums
1.	BREMŽU IEKĀRTA	1.1.20.	Automātiska piekabes bremžu darbība	2.3.	Stūres brīvģājiens	4.5.	Priekšējie un aizmugurējie miglas lukturi
1.1.	Mehāniskais stāvoklis un darbība	1.1.21.	Visa bremžu sistēma	2.4.	Riteņu iestatījuma regulējums	4.5.1.	Stāvoklis un darbība
1.1.1.	Darba bremzes pedāļa šarnīrs	1.1.22.	Pārbaudes iekārtas pieslēgvietas	2.5.	Piekabes vadāmās ass grozīšanas mehānisms	4.5.2.	Iestatījums
1.1.2.	Pedāļa stāvoklis un bremzes darbināšanas ierīces gājiens	1.1.23.	Inerces bremzes	2.6.	Elektriskais stūres pastiprinātājs (EPS)	4.5.3.	Pārslēgšana
1.1.3.	Vakuumsūkņi vai kompresori un cilindri	1.2.	Darba bremzes darbības rādītāji un efektivitāte	3.	REDZAMĪBA	4.5.4.	Atbilstība prasībām
1.1.4.	Zema spiediena brīdinājuma mēraparāts vai indikators	1.2.1.	Darbības rādītāji	3.1.	Redzamības lauks	4.6.	Atpakaļgaitas lukturi
1.1.5.	Ar roku darbināms bremžu vadības vārsts	1.2.2.	Efektivitāte	3.2.	Stikla stāvoklis	4.6.1.	Stāvoklis un darbība
1.1.6.	Stāvbremzes aktivators, vadības svira, stāvbremzes sprūdrats	1.3.	Papildu (avārijas) bremžu darbības rādītāji un efektivitāte	3.3.	Atpakaļskata spoguļi	4.6.2.	Atbilstība prasībām
1.1.7.	Bremžu vārsti (kājas vārsti, izplūdes vārsti, regulatori)	1.3.1.	Darbības rādītāji	3.4.	Vējstikla tīrītāji	4.6.3.	Pārslēgšana
1.1.8.	Piekabes bremžu savienojums (elektriskās un pneimatiskās)	1.3.2.	Efektivitāte	3.5.	Vējstikla apskaloņi	4.7.	Aizmugurējās numura zīmes apgaismojuma lukturi
1.1.9.	Energoakumulatora spiedvertne	1.4.	Stāvbremzes darbības rādītāji un efektivitāte	3.6.	Pretaižsvēršanas ierīce	4.7.1.	Stāvoklis un darbība
1.1.10.	Bremžu pastiprinātāji, galvenais cilindrs (hidrauliskās sistēmas)	1.4.1.	Darbības rādītāji	4.	LUKTURI, ATSTAROTĀJI, ELEKTROIEKĀRTA	4.7.2.	Atbilstība prasībām
1.1.11.	Nelokanās bremžu caurulītes	1.4.2.	Efektivitāte	4.1.	Lukturi	4.8.	Aizmugurējie atstarotāji, pamanāmības zīmes un aizmugurējās transportlīdzekļu pazīšanas zīmes
1.1.12.	Lokanās bremžu šļūtenes	1.5.	Papildbremžu darbības rādītāji	4.1.1.	Stāvoklis un darbība	4.8.1.	Stāvoklis
1.1.13.	Bremžu uzlikas un kluči	1.6.	Bremžu pretbloķēšanas sistēma	4.1.2.	Iestatījums	4.8.2.	Atbilstība prasībām
1.1.14.	Bremžu trumuļi, bremžu diski	1.7.	Elektroniskā bremžu sistēma (EBS)	4.1.3.	Pārslēgšana	4.9.	Apgaismes iekārtām obligātie signalizatori
1.1.15.	Bremžu troses, vilcējsienī, sviras, savienojumi	1.8.	Bremžu šķidrums	4.1.4.	Atbilstība prasībām	4.9.1.	Stāvoklis un darbība
1.1.16.	Bremžu spēka pievads (ieskaitot bremžu energoakumulatorus vai hidrauliskos cilindrus)	2.	STŪRES PĀRVADS	4.1.5.	Augstuma regulēšanas ierīces	4.9.2.	Atbilstība prasībām
		2.1.	Mehāniskais stāvoklis	4.1.6.	Priekšējo lukturu tīrīšanas ierīce	4.10.	Elektriskie savienojumi starp velkošo transportlīdzekli un piekabi vai puspiekabi
		2.1.1.	Stūres mehānisma stāvoklis	4.2.	Priekšējie un pakalējie gabarītlukturi, sānu gabarītgaismas, kontūrgaismu lukturi un dienas gaitas lukturi	4.11.	Elektroinstalācija
		2.1.2.	Stūres mehānisma korpusa stiprinājums	4.2.1.	Stāvoklis un darbība	4.12.	Neobligāti lukturi un atstarotāji
		2.1.3.	Stūres mehānisma savienojumu stāvoklis	4.2.2.	Pārslēgšana	4.13.	Akumulators
		2.1.4.	Stūres mehānisma savienojumu darbība	4.2.3.	Atbilstība prasībām		
		2.1.5.	Stūres pastiprinātājs	4.3.	Bremžu signāllukturi		
				4.3.1.	Stāvoklis un darbība		
				4.3.2.	Pārslēgšana		
				4.3.3.	Atbilstība prasībām		
				4.4.	Virzienrādītāji un avārijas brīdinājuma lukturi		
				4.4.1.	Stāvoklis un darbība		

5.	ASIS, RITEŅI, RIEPAS UN BALSTIEKĀRTA	6.1.7.	Transmisija	7.5.	Pirmās palīdzības piederumu komplekts,	9.1.	Durvis
5.1.	Asis	6.1.8.	Motora stiprinājumi	7.6.	Riteņa atbalstītāji	9.1.1.	Ieejas un izejas durvis
5.1.1.	Asis	6.1.9.	Motora darbības rādītāji	7.7.	Skaņas signālierīce	9.1.2.	Avārijas izejas
5.1.2.	Pusass šarnīri	6.2.	Kabīne un virsbūve	7.8.	Spidometrs	9.2.	Pretaizsvīšanas un pretaizsalšanas sistēmas
5.1.3.	Riteņu gultņi	6.2.1.	Stāvoklis	7.9.	Tahogrāfs	9.3.	Ventilācijas un apsildes sistēmas
5.2.	Riteņi un riepas	6.2.2.	Stiprinājums	7.10.	Ātruma ierobežošanas ierīce:	9.4.	Sēdekļi
5.2.1.	Riteņa rumba	6.2.3.	Durvis un rokturslēgi	7.11.	Odometrs	9.4.1.	Pasažieru sēdekļi
5.2.2.	Riteņi	6.2.4.	Grīda	7.12.	Elektroniskā stabilitātes kontrole (ESC)	9.4.2.	Vadītāja sēdekļi
5.2.3.	Riepas	6.2.5.	Vadītāja sēdekļi	8.	TRAUCĒJUMI	9.5.	Iekšējais apgaismojums un galamērķa ierīce
5.3.	Balstiekārtas sistēma	6.2.6.	Citi sēdekļi	8.1.	Trokšņa slāpēšanas sistēma	9.6.	Ejas, stāvvietas
5.3.1.	Atsperes un stabilizators	6.2.7.	Braukšanas vadības ierīces	8.2.	Izplūdes gāzu izmeši	9.7.	Kāpnes un pakāpieni
5.3.2.	Amortizatori	6.2.8.	Kabīnes kāpši	8.2.1.	Benzīna motora emisija	9.8.	Pasažieru komunikācijas sistēma
5.3.3.	Griezes momenta pārvadi, piekares plaukti, piekares šķērsviras un piekares pleci	6.2.9.	Cita iekšējā un ārējā apdare un aprīkojums	8.2.1.1.	Izplūdes gāzu emisijas kontroles aprīkojums	9.9.	Piezīmes
5.3.4.	Piekares šarnīri	6.2.10.	Dubļusargi (spārni), pretšļakatu ierīces	8.2.1.2.	Gāzveida emisijas	9.10.	Prasības bērnu pārvadāšanai
5.3.5.	Pneimatiskā balstiekārta	7.	CITS APRĪKOJUMS	8.2.2.	Dīzeļmotora emisija	9.10.1.	Durvis
6.	ŠASIJA UN ŠASIJAS DETALĀS	7.1.	Drošības jostas/sprādzes un drošības sistēmas	8.2.2.1.	Izplūdes gāzu emisijas kontroles aprīkojums	9.10.2.	Signalizēšanas un speciālās iekārtas
6.1.	Šasija vai rāmis un stiprinājumi	7.1.1.	Drošības jostu/sprādžu stiprinājumu drošība	8.2.2.2.	Dūmainība	9.11.	Prasības attiecībā uz personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām pārvadāšanu
6.1.1.	Vispārējais stāvoklis	7.1.2.	Drošības jostu/sprādžu stāvoklis	8.4.	Citi ar vidi saistīti aspekti	9.11.1.	Durvis, uzbrauktuves un pacelāji
6.1.2.	Izplūdes caurules un klusinātāji	7.1.3.	Drošības jostas slodzes ierobežotājs	8.4.1.	Šķidruma noplūdes	9.11.2.	Ratiņkrēsla fiksācijas sistēma
6.1.3.	Degvielas tvertne un caurules (ieskaitot apkures degvielas tvertnes un caurules)	7.1.4.	Drošības jostu nospriegotāji	9.	PAPILDU PĀRBAUDES M₂, M₃ KATEGORIJAS PĀSAŽIERU TRANSPORTLĪDZEKĻIEM	9.11.3.	Signalizēšanas un speciālās iekārtas
6.1.4.	Bufēri, sānu drošības konstrukcija un aizmugurējā apakšā pabrukšanas aizsardzība	7.1.5.	Drošības spilvens				
6.1.5.	Rezerves riteņa stiprinājums	7.1.6.	Gaisa spilvenu drošības sistēmas (SRS)				
6.1.6.	Sakabes mehānismi un vilkšanas aprīkojums	7.2.	Ugunsdzēsīgais aparāts				
		7.3.	Slēdzenes un pretaizdzīšanas ierīce				
		7.4.	Bīdīšanas trijstūris				

V PIELIKUMS

STANDARTA VEIDLAPA ZIŅOJUMAM KOMISIJAI

Standarta veidlapu izstrādā elektroniskā formātā un nosūta elektroniski, izmantojot standarta biroja programmatūru.

Katra dalībvalsts sagatavo:

- vienu vienotu kopsavilkuma tabulu un
- par katru detalizētākā pārbaudē pārbaudīto transportlīdzekļu reģistrācijas valsti atsevišķi sīki izstrādātu tabulu, kurā ietver informāciju par pārbaudītajiem transportlīdzekļiem un konstatētajiem trūkumiem katrā transportlīdzekļu kategorijā.

L 127/212

LV

Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis

29.4.2014.

piem., Beļģija

Pārskata periods

gads (X)

līdz gads (X+1)

[illegible]

Transportlīdzekļa kategorija:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Citas kategorijas (fakultatīvi)		Kopā	
	Pārbaudīto transportlīdzekļu skaits	Noraidīto transportlīdzekļu skaits ⁽¹⁾	Pārbaudīto transportlīdzekļu skaits	Noraidīto transportlīdzekļu skaits	Pārbaudīto transportlīdzekļu skaits	Noraidīto transportlīdzekļu skaits	Pārbaudīto transportlīdzekļu skaits	Noraidīto transportlīdzekļu skaits	Pārbaudīto transportlīdzekļu skaits	Noraidīto transportlīdzekļu skaits	Pārbaudīto transportlīdzekļu skaits	Noraidīto transportlīdzekļu skaits	Pārbaudīto transportlīdzekļu skaits	Noraidīto transportlīdzekļu skaits	Pārbaudīto transportlīdzekļu skaits	Noraidīto transportlīdzekļu skaits	Pārbaudīto transportlīdzekļu skaits	Noraidīto transportlīdzekļu skaits
Latvija																		
Lietuva																		
Luksemburga																		
Ungārija																		
Malta																		
Nīderlande																		
Austrija																		
Polija																		
Portugāle																		
Rumānija																		
Slovēnija																		
Slovākija																		
Somija																		
Zviedrija																		
Apvienotā Karaliste																		
Albānija																		
Andora																		

Transportlīdzekļa kategorija:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Citas kategorijas (fakultatīvi)		Kopā	
	Pārbaudīto transportlīdzekļu skaits	Noraidīto transportlīdzekļu skaits ⁽¹⁾	Pārbaudīto transportlīdzekļu skaits	Noraidīto transportlīdzekļu skaits	Pārbaudīto transportlīdzekļu skaits	Noraidīto transportlīdzekļu skaits	Pārbaudīto transportlīdzekļu skaits	Noraidīto transportlīdzekļu skaits	Pārbaudīto transportlīdzekļu skaits	Noraidīto transportlīdzekļu skaits	Pārbaudīto transportlīdzekļu skaits	Noraidīto transportlīdzekļu skaits	Pārbaudīto transportlīdzekļu skaits	Noraidīto transportlīdzekļu skaits	Pārbaudīto transportlīdzekļu skaits	Noraidīto transportlīdzekļu skaits	Pārbaudīto transportlīdzekļu skaits	Noraidīto transportlīdzekļu skaits
Armēnija																		
Azerbaidžāna																		
Baltkrievija																		
Bosnija un Hercegovina																		
Gruzija																		
Kazahstāna																		
Lihtenšteina																		
Monako																		
Melnkalne																		
Norvēģija																		
Moldovas Republika																		
Krievijas Federācija																		
Sanmarīno																		
Serbija																		
Šveice																		
Tadžikistāna																		
Turcija																		

Transportlīdzekļa kategorija:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Citas kategorijas (fakultatīvi)		Kopā	
	Pārbaudīto transportlīdzekļu skaits	Noraidīto transportlīdzekļu skaits ⁽¹⁾	Pārbaudīto transportlīdzekļu skaits	Noraidīto transportlīdzekļu skaits	Pārbaudīto transportlīdzekļu skaits	Noraidīto transportlīdzekļu skaits	Pārbaudīto transportlīdzekļu skaits	Noraidīto transportlīdzekļu skaits	Pārbaudīto transportlīdzekļu skaits	Noraidīto transportlīdzekļu skaits	Pārbaudīto transportlīdzekļu skaits	Noraidīto transportlīdzekļu skaits	Pārbaudīto transportlīdzekļu skaits	Noraidīto transportlīdzekļu skaits	Pārbaudīto transportlīdzekļu skaits	Noraidīto transportlīdzekļu skaits	Pārbaudīto transportlīdzekļu skaits	Noraidīto transportlīdzekļu skaits
Turkmenistāna																		
Ukraina																		
Uzbekistāna																		
Bijusī Dienvidslāvijas Maķedonijas Republika																		
Citas trešās valstis (lūdzu, precizējiet)																		

⁽¹⁾ Noraidīti transportlīdzekļi, kam konstatēti būtiski vai bīstami trūkumi, kā izklāstīts IV pielikumā.

Detalizētāku pārbažu rezultāti

Ziņotāja dalībvalsts: piem., Beļģija

Ziņotājas dalībvalsts nosaukums

Reģistrācijas valsts: piem., Bulgārija

PERIODS: no 01/gads (x) līdz 12/gads (x+1)

Transportlīdzekļu reģistrācijas valsts nosaukums

Transportlīdzekļa kategorija:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Citas kategorijas (fakultatīvi)		Kopā	
	Pārbaudīto transportlīdzekļu skaits	Noraidīto transportlīdzekļu skaits (1)	Pārbaudīto transportlīdzekļu skaits	Noraidīto transportlīdzekļu skaits	Pārbaudīto transportlīdzekļu skaits	Noraidīto transportlīdzekļu skaits	Pārbaudīto transportlīdzekļu skaits	Noraidīto transportlīdzekļu skaits	Pārbaudīto transportlīdzekļu skaits	Noraidīto transportlīdzekļu skaits	Pārbaudīto transportlīdzekļu skaits	Noraidīto transportlīdzekļu skaits	Pārbaudīto transportlīdzekļu skaits	Noraidīto transportlīdzekļu skaits	Pārbaudīto transportlīdzekļu skaits	Noraidīto transportlīdzekļu skaits	Pārbaudīto transportlīdzekļu skaits	Noraidīto transportlīdzekļu skaits

Informācija par bojājumu

	Atbilst	Neatbilst	Atbilst	Neatbilst	Atbilst	Neatbilst	Atbilst	Neatbilst	Atbilst	Neatbilst	Atbilst	Neatbilst	Atbilst	Neatbilst	Atbilst	Neatbilst	Atbilst	Neatbilst
0) Identifikācija																		
1) Bremžu iekārta																		
2) Stūres pārvads																		
3) Redzamība																		
4) Apgaismes iekārtas un elektrosistēma																		
5) Asis, riteņi, riepas, balstiekārta																		

[illegible]

Transportlīdzekļa kategorija:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Citas kategorijas (fakultatīvi)		Kopā	
	Pārbaudīto transportlīdzekļu skaits	Noraidīto transportlīdzekļu skaits ⁽¹⁾	Pārbaudīto transportlīdzekļu skaits	Noraidīto transportlīdzekļu skaits	Pārbaudīto transportlīdzekļu skaits	Noraidīto transportlīdzekļu skaits	Pārbaudīto transportlīdzekļu skaits	Noraidīto transportlīdzekļu skaits	Pārbaudīto transportlīdzekļu skaits	Noraidīto transportlīdzekļu skaits	Pārbaudīto transportlīdzekļu skaits	Noraidīto transportlīdzekļu skaits	Pārbaudīto transportlīdzekļu skaits	Noraidīto transportlīdzekļu skaits	Pārbaudīto transportlīdzekļu skaits	Noraidīto transportlīdzekļu skaits	Pārbaudīto transportlīdzekļu skaits	Noraidīto transportlīdzekļu skaits
	Atbilst	Neatbilst	Atbilst	Neatbilst	Atbilst	Neatbilst	Atbilst	Neatbilst	Atbilst	Neatbilst	Atbilst	Neatbilst	Atbilst	Neatbilst	Atbilst	Neatbilst	Atbilst	Neatbilst
3.1.																		
3.2.																		
...																		
20.6.2.																		
30.																		
Trūkumu kopējais skaits																		

⁽¹⁾ Noraidīti transportlīdzekļi, kam konstatēti būtiski vai bīstami trūkumi, kā izklāstīts IV pielikumā.

ISSN 1977-0715 (elektroniskais izdevums)
ISSN 1725-5112 (papīra izdevums)



Europos Sąjungos leidinių biuras
2985 Liuksemburgas
LIUKSEMBURGAS

LV