



EUROPOS KOMISIJA

Briuselis, 2012 07 13
COM(2012) 382 final

2012/0186 (COD)

Tinkamumo važinėti keliais teisės aktų rinkinys

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

**dėl Sąjungoje važinėjančių komercinių transporto priemonių techninio patikrinimo
kelyje, kuriuo panaikinama Direktyva 2000/30/EB**

(Tekstas svarbus EEE)

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

- Pasiūlymo pagrindas ir tikslai

Pasiūlymo tikslas – nustatyti atnaujintas suderintas motorinių transporto priemonių ir jų priekabų patikrinimo kelyje taisyklės siekiant užtikrinti geresnę eismo saugą ir geriau apsaugoti aplinką.

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

- Bendrosios aplinkybės

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

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

Per transporto priemonės naudojimo laiką ji gali būti perregistruota pasikeitus nuosavybės teisei arba perduota pastoviai naudoti kitoje valstybėje narėje. Panašiai turėtų būti pradedamos taikyti transporto priemonės registracijos procedūros nuostatos siekiant užtikrinti, kad tiesioginį pavojų eismo saugai keliančios transporto priemonės nebūtų naudojamos keliuose. Pagrindinis techninių patikrinimų kelyje tikslas – užtikrinti, kad komercinės transporto priemonės laikotarpiu nuo vienos periodinės techninės apžiūros iki kitos nekeltų didelės rizikos kelių eismo saugai. Juo taip pat siekiama užtikrinti vienodą Sąjungoje važinėjančių komercinių transporto priemonių techninės priežiūros kokybę, atgrasant aplaidžius transporto

¹ COM(2010) 389 galutinis.

priemonių naudotojus nuo bandymo įgyti konkurencinį pranašumą naudojant transporto priemones, kurių techninė priežiūra atliekama netinkamai.

- Pasiūlymo srityje galiojančios nuostatos

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

Palyginti su dabar galiojančiais patikrinimų kelyje teisės aktais, pagrindinis pasiūlymo tikslas – įdiegti rizikos vertinimo sistemą, kurią taikant daugiausia dėmesio būtų skiriama įmonių, kurios dažnai pažeidžia saugos reikalavimus, naudojamoms transporto priemonėms ir būtų rečiau tikrinamos tinkamai sauga ir aplinkosauga besirūpinančių įmonių naudojamos transporto priemonės. Be to, pasiūlyme išdėstyti nauji su apžiūros standartu ir kokybe susiję reikalavimai keliose srityse, visų pirma apimančiose bandymų įrangą, apžiūrą atliekančių darbuotojų įgūdžius ir mokymą, taip pat bandymo sistemos priežiūrą.

- Derėjimas su kitomis Sąjungos politikos sritimis ir tikslais

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

Be to, dėl susijusių su aplinka pasiūlymo aspektų numatytais reikalavimais prisidedama prie motorinių transporto priemonių išmetamo CO₂ ir kitų oro teršalų kiekio mažinimo pagal Europos netaršių ir efektyviai energiją vartojančių transporto priemonių strategiją ir pagal bendrą energetikos ir klimato kaitos politiką, vadinamąją „20-20-20“ strategiją, taip pat prie Direktyva 2008/50/EB⁶ nustatytų oro kokybės tikslų siekimo.

2. KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI

- Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis

Konsultavimosi metodai

Rengdama pasiūlymą Komisija konsultavosi su suinteresuotosiomis šalimis keletu būdų.

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

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

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

⁵ COM(2011) 144 galutinis.

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

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

Atsakymų santrauka ir kaip į juos atsižvelgta

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

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

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

- Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas

Susijusios mokslo ir (arba) tiriamųjų duomenų sritys

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

Taikyti metodai

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

- Komisijos ataskaita Tarybai ir Europos Parlamentui dėl 2000 m. birželio 6 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2000/30/EB dėl Bendrijoje važinėjančių komercinių transporto priemonių techninio patikrinimo keliuose taikymo valstybėse narėse. Ataskaitiniai laikotarpiai – 2005–2006 ir 2007–2008 m.⁷,
- AUTOFORE (2007 m.),
- „MOT Scheme Evidence-base“, Transporto departamentas (JK, 2008 m.),
- „DEKRA Road Safety Report 2008 – Strategies for preventing accidents on Europe's roads“,

⁷ COM(2010) 754 galutinis.

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

Ekspertų rekomendacijų paskelbimas visuomenei

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

- Poveikio vertinimas

Kalbant apie pagrindinius pasiūlymo aspektus, svarstytos šios galimybės:

- a) bazinis variantas – „jokių politikos pakeitimų“; su juo lygintas kitų politikos galimybių poveikis. Pasirinkus šią galimybę būtų išlaikyta dabar galiojančių ES teisės aktų sistema;
- b) neprivalomų teisinių priemonių metodas, kurį sudarytų esamų teisės aktų geresnis įgyvendinimas ir geresnė jų taikymo stebėseną. Pasirinkus šį variantą nebūtų priimta naujų teisės aktų, tačiau Komisija dėtų naujas didesnes pastangas apžiūros standartams gerinti ir užtikrinti, kad būtų laikomasi reikalavimų, taip pat imtųsi veiksmų keitimuisi duomenimis skatinti;
- c) teisės aktų leidybos metodas, grindžiamas dviem komponentais:
 - siekiant konkretaus tikslo gerinti transporto priemonių saugą keliuose, pirmiausia reikėtų persvarstyti (sugriežtinti) minimalius ES periodinės techninės apžiūros ir be įspėjimo atliekamų techninių patikrinimų keliuose standartus ir nustatyti privalomus standartus. Tai itin svarbu siekiant, kad dėl sistemos spragų nesumažėtų bendras tinkamumo važinėti keliais reikalavimų laikymosi užtikrinimo efektyvumas;
 - siekiant konkretaus tikslo užtikrinti techninei apžiūrai reikalingų ir atliekant techninę apžiūrą gaunamų duomenų prieinamumą, į antrąjį bendro režimo komponentą antruoju etapu būtų įtraukta galimybė sukurti ES suderintą keitimosi duomenimis sistemą, kurioje būtų susietos esamos duomenų bazės, kad būtų veiksmingiau įgyvendintas ES tinkamumo važinėti keliais teisės aktų rinkinys.

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

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

3. TEISINIAI PASIŪLYMO ASPEKTAI

- Siūlomų veiksmų santrauka

Į patikrinimo kelyje veiksmų taikymo sritį bus įtrauktos lengvosios komercinės transporto priemonės ir jų priekabos, nes su šios grupės transporto priemonėmis susijusiuose eismo įvykiuose žūstančių žmonių skaičius nemažėja. Kitos komercinės paskirties lengvosios transporto priemonės, kaip antai taksi ar greitosios medicinos pagalbos automobiliai, kurių techninė apžiūra jau dabar atliekama kasmet, nebus dažniausiai tikrinamos kelyje, atsižvelgiant į tai, kad su šiomis transporto priemonėmis susijusiuose eismo įvykiuose žūstančių žmonių skaičius yra mažiausias.

Kad patikrinimų kelyje dažnumas būtų panašus įvairiose valstybėse narėse, kasmet bus patikrinamas tam tikras procentas valstybėje narėje registruotų komercinių transporto priemonių. Numatoma bendra procentinė dalis neviršys dabartinio Sąjungoje atliekamų techninių apžiūrų skaičius.

Tikrinamos transporto priemonės bus pasirenkamos remiantis jų naudotojų rizikos profiliu ir daugiausia dėmesio bus skiriama didelės rizikos įmonėms, kad sumažėtų našta tiems naudotojams, kurie tinkamai prižiūri savo transporto priemones. Pagal Direktyvą 2000/30/EB taikant dabar galiojančias nuostatas ir, kaip matyti iš Komisijos parengtos šios direktyvos įgyvendinimo ataskaitos⁸, daug transporto priemonių sustabdoma patikrinti, tačiau trūkumų nenustatoma. Atlikus poveikio vertinimą nustatyta, kad patikrinimams kelyje taikant rizikos vertinimo metodą, būtų galima išvengti apie 2,3 mln. tinkamai prižiūrimų transporto priemonių patikrinimų, o transporto įmonės galėtų sutaupyti 80,4 mln. EUR. Įmonės profilis turi būti grindžiamas ankstesnių techninių apžiūrų ir patikrinimų kelyje rezultatais, panašiai kaip taikant Direktyva 2006/22/EB⁹ nustatytą vairavimo ir poilsio trukmės reikalavimų vykdymo užtikrinimo sistemą.

Išsamesnį patikrinimą kelyje, naudodama patikros įrangą, atliks mobilioji patikrinimo grupė arba toks patikrinimas bus atliekamas netoliese esančiame techninės apžiūros centre. Atliekant patikrinimą kelyje turėtų būti patikrinamas ir krovinio pritvirtinimas. Nustatyti trūkumai bus vertinami pagal suderintas taisykles, atsižvelgiant į jų keliamą riziką.

Patikrinimą kelyje atliekančių inspektorių žinios ir įgūdžiai turi atitikti bent techninę apžiūrą atliekančių inspektorių žinias ir įgūdžius.

Turėtų būti toliau skatinamas valstybių narių vykdymo priežiūros institucijų bendradarbiavimas: organizuojami koordinuoti patikrinimai, rengiamos bendros mokymo iniciatyvos, keičiamasi informacija elektroninėmis priemonėmis bei dalijamasi žiniomis ir patirtimi. Valstybės narės turi glaudžiai bendradarbiauti ir reguliariai organizuoti koordinuotus patikrinimo veiksmus, kuomet kiekviena valstybė narė veikia savo teritorijoje, daugiausia dėmesio skirdama tikslui, kurio siekiama koordinuotu veiksmu, kaip antai padangų būklės ar krovinio pritvirtinimo patikrinimui.

⁸ COM(2010) 754.

⁹ OL L 102, 2006 4 11, p. 35.

Valstybių narių ir Komisijos bendradarbiavimas ir keitimasis informacija bus vykdomas efektyviau per valstybių narių paskirtus ryšių palaikymo punktus.

Ataskaitos Komisijai bus teikiamos naudojant standartizuotas ataskaitų teikimo formas.

Komisija įgaliojama deleguotaisiais aktais atnaujinti priedus atsižvelgiant į technikos pažangą, įskaitant, *inter alia*, vis dar tobulinamas alternatyvias bandymo procedūras, grindžiamas naujausiomis papildomo teršalų apdorojimo sistemomis, kuriomis tikrinama, ar išmetamų NO_x ir kietųjų dalelių kiekis atitinka reikalavimus, ir, glaudžiai bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis, įgyvendinimo aktais atnaujinti pažymų ir ataskaitų formas.

- Teisinis pagrindas

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

- Subsidiarumo principas

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

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

Todėl pasiūlymas atitinka subsidiarumo principą.

- Proporcingumo principas

Pasiūlymas atitinka proporcingumo principą dėl toliau išvardytų priežasčių.

Kaip parodyta poveikio vertinime, pasiūlymas atitinka proporcingumo principą, nes, gerinant patikrinimo kelyje kokybę ir griežtinant patikrinimą kelyje bei sukuriant atitinkamą sistemą sklandžiam informacijos srautui užtikrinti, juo neviršijama to, kas būtina geresnės kelių eismo saugos ir aplinkos apsaugos tikslams pasiekti.

- Pasirinkta priemonė

Siūloma priemonė – reglamentas.

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

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Pasiūlymas neturi poveikio Sąjungos biudžetui.

5. NEPRIVALOMI DUOMENYS [KAI REIKIA]

- Galiojančių teisės aktų panaikinimas

Priėmus pasiūlymą bus panaikinti galiojantys teisės aktai.

- Europos ekonominė erdvė

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

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

**dėl Sąjungoje važinėjančių komercinių transporto priemonių techninio patikrinimo
kelyje, kuriuo panaikinama Direktyva 2000/30/EB**

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

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

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisės akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę¹,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę²,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros,

kadangi:

- (1) savo 2011 m. kovo 28 d. baltojoje knygoje „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“³ Komisija iškelė „nulinės vizijos“ tikslą, pagal kurį iki 2050 m. Sąjungos keliuose eismo įvykiuose žūstančių žmonių skaičius taptų artimas nuliui. Siekiant šio tikslo tikimasi, kad prie kelių eismo saugos rezultatų gerinimo labai prisidės transporto priemonių technologijos;
- (2) savo komunikate „Kuriama saugi Europos kelių eismo erdvė. 2011–2020 m. kelių eismo saugos politikos kryptys“⁴ pasiūlė nuo 2010 m. toliau siekti iki 2020 m. Sąjungos keliuose žūstančių žmonių skaičių sumažinti perpus. Kad būtų pasiektas šis tikslas, Komisija nustatė septynis strateginius tikslus, įskaitant transporto priemonių saugos gerinimo veiksmus, sužalojimų keliuose mažinimo strategiją ir pažeidžiamų eismo dalyvių, visų pirma motociklininkų, saugos gerinimą;

¹ OL C [...], [...], p. [...].

² OL C [...], [...], p. [...].

³ COM(2011) 144 galutinis.

⁴ COM(2010) 389 galutinis.

- (3) techninė apžiūra yra platesnio režimo, kuriuo užtikrinama, kad naudojamos transporto priemonės išliktų saugios ir aplinkosaugos požiūriu priimtinos būklės, dalis. Šis režimas turėtų apimti visų transporto priemonių periodines technines apžiūras ir komercinio kelių transporto veikloje naudojamų transporto priemonių techninius patikrinimus keliuose, taip pat nuostatas dėl transporto priemonių registracijos procedūros siekiant užtikrinti, kad tiesioginį pavojų kelių eismo saugai keliančios transporto priemonės nebūtų naudojamos keliuose;
- (4) Sąjungoje priimta techninių standartų ir nustatyta transporto priemonių saugos reikalavimų. Tačiau siekiant užtikrinti, kad rinkai pateiktos transporto priemonės visą jų naudojimo laiką atitiktų saugos standartus, reikia nustatyti be įspėjimo atliekamų techninių patikrinimų kelyje režimą;
- (5) 2000 m. birželio 6 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2000/30/EB dėl Bendrijoje važinėjančių komercinių transporto priemonių techninio patikrinimo keliuose⁵ nustatytas techninis patikrinimas kelyje yra svarbus elementas siekiant užtikrinti, kad komercinės transporto priemonės visą jų naudojimo laiką būtų nuolat tinkamos važinėti keliais. Tokiais patikrinimais ne tik prisidedama prie kelių eismo saugos gerinimo ir transporto priemonių išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo, bet ir išvengiama nesąžiningos kelių transporto konkurencijos dėl skirtingų patikrinimo lygių įvairiose valstybėse narėse;
- (6) patikrinimas kelyje turėtų būti įgyvendinamas taikant rizikos vertinimo sistemą. Valstybės narės gali naudoti rizikos vertinimo sistemą, nustatytą pagal 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2006/22/EB dėl būtiniausių sąlygų Tarybos reglamentams (EEB) Nr. 3820/85 ir (EEB) Nr. 3821/85 dėl su kelių transporto veikla susijusių socialinių teisės aktų įgyvendinti ir panaikinančios Direktyvą 88/599/EEB⁶ 9 straipsnį;
- (7) šis reglamentas turėtų būti taikomas 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB, nustatančia motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo pagrindus⁷, nustatytų kategorijų komercinėms transporto priemonėms, kurių projektinis greitis yra didesnis kaip 25 km/h. Tačiau juo valstybėms narėms neturėtų būti atimama galimybė tikrinti kelyje transporto priemones, kurioms šis reglamentas netaikomas, ar tikrinti kitus kelių transporto aspektus, visų pirma susijusius su vairavimo ir poilsio trukme ar pavojingų krovinių vežimu;
- (8) iš Direktyvos 2000/30/EB įgyvendinimo ataskaitų⁸ aiškiai matyti techninio patikrinimo kelyje svarba. Paaiškėjo, kad per 2007–2008 m. Sąjungoje atliktus patikrinimus kelyje nustatyta beveik 300 000 transporto priemonių, kurių būklė buvo tokia prasta, kad teko uždrausti jomis toliau važiuoti. Iš tų ataskaitų taip pat matyti, kad įvairiose valstybėse narėse atliktų patikrinimų rezultatai labai skiriasi. 2007–

⁵ OL L 203, 2000 8 10, p. 1.

⁶ OL L 102, 2006 4 11, p. 35.

⁷ OL L 263, 2007 10 9, p. 1.

⁸ COM(2010) 754 galutinis.

2008 m. kaimyninėse šalyse nustatytų tam tikrų trūkumų procentinė dalis sudarė nuo 0,6 % iki 41,4 %. Galiausiai, tos ataskaitos akivaizdžiai rodo, kad įvairiose valstybėse narėse atliekamų patikrinimų kelyje skaičius labai skiriasi. Siekiant taikyti labiau subalansuotą metodą, valstybės narės turėtų įsipareigoti atlikti minimalų patikrinimų skaičių, kuris turėtų būti proporcingas jų teritorijoje užregistruotų komercinių transporto priemonių skaičiui;

- (9) kelių transporte vis dažniau naudojami furgonai ir jų priekabos. Šioms transporto priemonėms netaikomi tam tikri reikalavimai, kaip antai profesionalių vairuotojų mokymo ar greičio ribotuvų įrengimo reikalavimai, todėl su tokiomis transporto priemonėmis susijusių eismo įvykių skaičius palyginti didelis. Todėl furgonai ir jų priekabos turėtų būti įtraukti į patikrinimų kelyje taikymo sritį;
- (10) siekiant išvengti nereikalingos administracinės naštos ir išlaidų bei pagerinti patikrinimų efektyvumą pirmiausia turėtų būti tikrinamos įmonių, kurios nesilaiko saugos ir aplinkosaugos standartų, naudojamos transporto priemonės, o tinkamai sauga besirūpinančių ir atsakingų naudotojų naudojamas ir tinkamai techniškai prižiūrimas transporto priemonės reikėtų tikrinti rečiau;
- (11) techninį patikrinimą kelyje turėtų sudaryti pradinis ir prireikus išsamesnis patikrinimas. Abiem atvejais turėtų būti patikrinamos visos svarbios transporto priemonių dalys ir sistemos. Kad patikrinimas būtų labiau suderintas, turėtų būti nustatyti kiekvienos tikrinamos pozicijos tikrinimo metodai, trūkumų pavyzdžiai ir jų vertinimas atsižvelgiant į jų pavojingumą;
- (12) keliose valstybėse narėse techninio patikrinimo kelyje ataskaitos rengiamos elektroninėmis priemonėmis. Tokiais atvejais vairuotojui turėtų būti pateikiama išspausdinta patikrinimo ataskaita. Visi per patikrinimus kelyje sukaupti duomenys ir informacija turėtų būti perduodami į bendrą valstybės narės saugyklą, kad būtų lengviau apdoroti duomenis ir perduoti informaciją be papildomos administracinės naštos;
- (13) naudojant mobiliąsias patikrinimo grupes transporto priemonių naudotojai sugaištų mažiau laiko ir patirtų mažesnes išlaidas, nes išsamesnį patikrinimą būtų galima atlikti tiesiog kelyje. Tam tikromis aplinkybėmis išsamesnis patikrinimas gali būti atliekamas ir techninės apžiūros centre;
- (14) išsamesnius patikrinimus kelyje atliekantys darbuotojai turėtų turėti bent tokius pačius įgūdžius ir atitikti bent tokius pačius reikalavimus, kokie pagal [data] Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. XX/XX/XX dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų periodinės techninės apžiūros, kuriuo panaikinama Direktyva 2009/40/EB,⁹ keliami techninę apžiūrą atliekantiems darbuotojams;
- (15) siekiant visoje Sąjungoje labiau suderinti techninio patikrinimo kelyje sistemą itin svarbu, kad valstybės narės bendradarbiautų ir keistųsi geriausia praktika. Todėl valstybės narės turėtų glaudžiau bendradarbiauti ir vykdydamos operatyvinę veiklą.

⁹ OL L [XXX].

Toks bendradarbiavimas turėtų apimti ir periodinį koordinuotų patikrinimų kelyje organizavimą;

- (16) kad valstybės narės galėtų veiksmingai keisti informacija, kiekvienoje valstybėje narėje turėtų būti viena įstaiga, veikianti kaip nacionalinis ryšių su kitomis atitinkamomis kompetentingomis institucijomis palaikymo punktas. Ta įstaiga taip pat turėtų kaupti atitinkamus statistinius duomenis. Be to, valstybės narės savo teritorijoje turėtų taikyti nuoseklią nacionalinę reikalavimų vykdymo užtikrinimo strategiją ir gali paskirti vieną įstaigą šios strategijos įgyvendinimui koordinuoti. Kiekvienos valstybės narės kompetentingos institucijos turėtų parengti procedūras, kuriose būtų nustatyti informacijos perdavimo terminai ir apibrėžtas jos turinys;
- (17) kad būtų galima vykdyti Sąjungoje įgyvendinamo patikrinimo kelyje režimo stebėseną, valstybės narės turėtų du kartus per metus Komisijai teikti informaciją apie atliktų patikrinimų kelyje rezultatus. Komisija sukaupus duomenis turėtų pateikti Europos Parlamentui;
- (18) valstybės narės turėtų nustatyti sankcijų už šio reglamento nuostatų pažeidimus taikymo taisykles ir užtikrinti, kad šios sankcijos būtų taikomos. Tos sankcijos turėtų būti veiksmingos, proporcingos, atgrasančios ir nediskriminacinės;
- (19) kad šį reglamentą būtų galima papildyti išsamesniais techniniais duomenimis, pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti teisės aktus, kuriais prireikus būtų atsižvelgiama į EB tipo patvirtinimo teisės aktų pakeitimus, susijusius su transporto priemonių kategorijomis, ir poreikį atnaujinti priedus atsižvelgiant į technikos pažangą. Ypač svarbu, kad Komisija per parengiamuosius darbus tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais. Rengdama ir sudarydama deleguotuosius aktus Komisija turėtų užtikrinti, kad susiję dokumentai būtų vienu metu, laiku ir tinkamai persiųsti ir Europos Parlamentui, ir Tarybai;
- (20) siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai. Įgyvendinimo įgaliojimais turėtų būti naudojamosi vadovaujantis 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai¹⁰;
- (21) kadangi šio reglamento tikslo – nustatyti bendrus Sąjungoje naudojamų transporto priemonių patikrinimo kelyje atlikimo minimalius reikalavimus ir suderintas taisykles – valstybės narės negali deramai pasiekti ir kadangi to tikslo būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamasi Sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti;

¹⁰ OL L 55, 2011 2 28, p. 13.

- (22) šiame reglamente laikomasi pagrindinių teisių ir principų, pripažintų Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijoje, kaip nurodyta Europos Sąjungos sutarties 6 straipsnyje;
- (23) šiuo reglamentu išplečiama Direktyvos 2000/30/EB taikymo sritis ir atnaujinami ja nustatyti techniniai reikalavimai. Todėl ši direktyva turėtų būti panaikinta. Be to, į šį reglamentą įtrauktos 2010 m. liepos 5 d. Komisijos rekomendacijoje 2010/379/ES dėl trūkumų pavojingumo vertinimo atliekant (komercinių transporto priemonių) techninį patikrinimą keliuose pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2000/30/EB¹¹ pateiktos taisyklės,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

I SKYRIUS

DALYKAS, APIBRĖŽTYS IR TAIKymo SRITIS

1 straipsnis

Dalykas

Šiuo reglamentu nustatomas valstybių narių teritorijoje važinėjančių komercinių transporto priemonių techninių patikrinimų kelyje režimas.

2 straipsnis

Taikymo sritis

1. Šis reglamentas taikomas šioms Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2007/46/EB nurodytų kategorijų komercinėms transporto priemonėms, kurių projektinis greitis yra didesnis nei 25 km/h:
 - motorinėms transporto priemonėms, kurios naudojamos keleiviams vežti ir kuriose, be vairuotojo vietos, yra daugiau kaip aštuonios vietos (transporto priemonių kategorijos M2 ir M3);
 - motorinėms transporto priemonėms su bent keturiais ratais, kurios paprastai naudojamos prekėms vežti keliais ir kurių didžiausia leistina masė yra ne didesnė kaip 3 500 kg (transporto priemonių kategorija N1);
 - motorinėms transporto priemonėms, kurios naudojamos prekėms vežti ir kurių didžiausia leistina masė yra didesnė nei 3 500 kg (transporto priemonių kategorijos N2 ir N3);
 - priekaboms ir puspriekabėms, kurių didžiausia leistina masė yra ne didesnė kaip 3 500 kg (transporto priemonių kategorijos O1 ir O2);

¹¹ OL L 173, 2010 7 8, p. 97.

- priekaboms ir puspriekabėms, kurių didžiausia leistina masė yra didesnė nei 3 500 kg (transporto priemonių kategorijos O3 ir O4).
- 2. Šis reglamentas neturi poveikio valstybių narių teisei tikrinti kelyje transporto priemones, kurioms šis reglamentas netaikomas.

3 straipsnis **Apibrėžtys**

Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys:

- 1) transporto priemonė – bet kokia nebėginė motorinė transporto priemonė arba jos priekaba arba puspriekabė;
- 2) motorinė transporto priemonė – bet kokia ratinė varikliu varoma savaeigė transporto priemonė, kurios didžiausias projektinis greitis yra didesnis nei 25 km/h;
- 3) priekaba – bet kokia nesavaeigė ratinė transporto priemonė, suprojektuota ir pagaminta vilkti motorine transporto priemone;
- 4) puspriekabė – bet kokia priekaba, suprojektuota būti sujungta su motorine transporto priemone taip, kad jos dalis remtųsi į motorinę transporto priemonę ir kad didelę jos ir jame esančio krovinio masės dalį išlaikytų motorinė transporto priemonė;
- 5) krovinys – visi į transporto priemonę ar ant jos sudėti daiktai, kurie nėra nuolatos pritvirtinti prie transporto priemonės, įskaitant krovinių vežimo priemonėse, kaip antai pakeičiamuosiuose kėbuluose ar ant transporto priemonės uždėtuose konteneriuose, esančius daiktus;
- 6) komercinė transporto priemonė – motorinė transporto priemonė ir jos priekaba, skirtos prekėms arba keleiviams vežti profesionaliais tikslais;
- 7) valstybėje narėje registruota transporto priemonė – transporto priemonė, kuri užregistruota arba pradėta naudoti valstybėje narėje;
- 8) registracijos liudijimo turėtojas – asmuo, kurio vardu užregistruota transporto priemonė;
- 9) patikrinimas kelyje – netikėtas viešaisiais keliais valstybės narės teritorijoje važinėjančios komercinės transporto priemonės techninės būklės patikrinimas, kuris atliekamas valstybės narės institucijų arba joms tiesiogiai prižiūrint;
- 10) techninė apžiūra – tikrinimas, ar transporto priemonės dalys ir komponentai atitinka saugos ir aplinkosaugos charakteristikas, kurias jie turėjo turėti transporto priemonę patvirtinant, pirmą kartą registruojant, pradedant naudoti ar modifikuojant;
- 11) kompetentinga institucija – institucija arba viešoji organizacija, atsakinga už nacionalinės patikrinimų keliuose sistemos valdymą;
- 12) inspektorius – asmuo, kurį valstybė narė įgaliojo atlikti patikrinimus keliuose;

- 13) trūkumai – per patikrinimą kelyje nustatyti techniniai defektai ir kiti neatitikties faktai;
- 14) koordinuotas patikrinimas kelyje – dviejų arba daugiau valstybių narių vienu metu organizuotas patikrinimas kelyje.

II SKYRIUS

PATIKRINIMO KELYJE SISTEMA IR BENDRIEJI ĮPAREIGOJIMAI

4 straipsnis

Patikrinimo kelyje sistema

Patikrinimo kelyje sistema apima 9 straipsnyje nurodytus pradinį patikrinimą kelyje ir 10 straipsnio 1 dalyje nurodytus išsamesnius patikrinimus kelyje.

5 straipsnis

Tikrintinų transporto priemonių procentinė dalis

Kiekvienoje valstybėje narėje kiekvienais kalendoriniais metais atliekamas bendras pradinių patikrinimų kelyje skaičius atitinka bent 5 % viso jų teritorijoje užregistruotų 3 straipsnio 1 dalyje nurodytų transporto priemonių skaičiaus.

6 straipsnis

Patikrinimų kelyje rizikos vertinimo sistema

1. Valstybės narės įdiegia patikrinimų kelyje rizikos vertinimo sistemą, kuri grindžiama nustatytų konkrečios įmonės naudojamų transporto priemonių trūkumų skaičiumi ir jų pavojingumu. Rizikos vertinimo sistemą valdo valstybės narės kompetentinga institucija.
2. Remiantis I priede nustatytais kriterijais sudaromas kiekvienos patikrinimų kelyje rizikos vertinimo sistemoje identifikuotos įmonės rizikos profilis.

Įmonės suskirstomos į grupes pagal rizikos profilį:

- didelės rizikos,
- vidutinės rizikos,
- mažos rizikos.

3. Siekdamas įgyvendinti patikrinimų kelyje rizikos vertinimo sistemą valstybės narės gali naudotis pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2006/22/EB 9 straipsnį nustatyta rizikos vertinimo sistema.

7 straipsnis

Pareigos

1. Valstybėje narėje registruotos transporto priemonės vairuotojas transporto priemonėje turi paskutinės techninės apžiūros pažymą ir paskutinio patikrinimo kelyje ataskaitą, jei jos yra.
2. Kelyje tikrinamos transporto priemonės vairuotojas bendradarbiauja su inspektoriais ir patikros tikslais suteikia prieigą prie transporto priemonės ir jos dalių.
3. Atskiros įmonės užtikrina, kad jų naudojamos transporto priemonės visada būtų geros techninės būklės.

8 straipsnis

Inspektoriai

1. Inspektoriai, pasirinkdami tikrinamą transporto priemonę ir atlikdami patikrinimą, vengia bet kokios diskriminacijos vairuotojo tautybės, transporto priemonės registracijos valstybės ar valstybės, kurioje transporto priemonė pradėta naudoti, atžvilgiu.
2. Transporto priemonės techninę apžiūrą atlikęs inspektorius nedalyvauja vėliau atliekant tos pačios transporto priemonės patikrinimą kelyje.
3. Inspektorius veikia nešališkai ir nepatenka į jokių interesų konfliktą, visų pirma neturi su tikrinamos transporto priemonės vairuotoju, naudotoju ar registracijos liudijimo turėtoju jokių ekonominių, asmeninių ar giminystės ryšių.
4. Inspektorių atlygis niekaip nepriklauso nuo atliktų patikrinimų kelyje skaičiaus ar jų rezultatų.

III SKYRIUS

PATIKRINIMO PROCEDŪROS

9 straipsnis

Pradiniam patikrinimui kelyje pasirenkamos transporto priemonės

Pasirinkdami transporto priemones pradiniam patikrinimui kelyje atlikti inspektoriai pirmiausia renkasi 6 straipsnio 2 dalyje nurodytų didelės rizikos įmonių naudojamas transporto priemones. Kitos transporto priemonės gali būti pasirenkamos, jei kyla įtarimas, kad transporto priemonė kelia riziką kelių eismo saugai.

10 straipsnis
Patikrinimų kelyje turinys ir metodai

1. Pagal 9 straipsnį pasirinkus tikrintiną transporto priemonę atliekamas pradinis patikrinimas kelyje.

Per kiekvieną pradinį transporto priemonės patikrinimą kelyje inspektorius atlieka šiuos veiksmus:

- a) patikrina pagal 7 straipsnio 1 dalį transporto priemonėje turimą techninės apžiūros pažymą ir patikrinimo kelyje ataskaitą, jei jos yra;
- b) vizualiai įvertina transporto priemonės ir jos krovinio būklę.

Jei ankstesnio patikrinimo kelyje ataskaitoje nurodytas vienas ar daugiau trūkumų, inspektorius patikrina, ar tas trūkumas (tie trūkumai) pašalintas (-i).

2. Remdamasis pradinio patikrinimo rezultatais, inspektorius gali nuspręsti, kad reikia atlikti išsamesnį transporto priemonės ar jos priekabos patikrinimą kelyje.

Atliekant išsamesnį patikrinimą kelyje patikrinami bent šie pagrindiniai komponentai:

- stabdymo įranga,
- vairavimo įrenginiai,
- ašys, ratai, padangos ir pakaba,
- neigiami veiksniai.

Tikrinant kiekvieną komponentą patikrinama viena, kelios arba visos II priede išvardytos pozicijos, susijusios su tikrinamu komponentu.

Be to, inspektorius gali tikrinti ir kitus II priedo 1 punkte išvardytus tikrintinus komponentus – patikrinti vieną, kelias arba visas tame priede išvardytas pozicijas.

Jei iš techninės apžiūros pažymos arba patikrinimo kelyje ataskaitos matyti, kad per praėjusį mėnesį buvo patikrinta kuri nors iš II priede išvardytų pozicijų, inspektorius šios pozicijos netikrina, nebent būtų akivaizdu, kad yra su ja susijusių trūkumų.

4. Atlikdamas patikrinimą kelyje inspektorius taiko II priede nurodytus metodus.
5. Išsamesnį patikrinimą kelyje atlieka tik inspektoriai, atitinkantys [data] Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. XXX/XXX dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų periodinės techninės apžiūros 12 straipsnyje ir VI priede nustatytus minimalius gebėjimų ir mokymo reikalavimus.

11 straipsnis
Patikrinimo įrenginiai

1. Išsamesnį patikrinimą kelyje atlieka mobilioji patikrinimo grupė arba toks patikrinimas atliekamas [data] Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. XXX/XXX dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų periodinės techninės apžiūros nurodytame techninės apžiūros centre.
2. Jei patikrinimai turi būti atliekami techninės apžiūros centre, pradinio patikrinimo kelyje vieta pasirenkama ne toliau kaip 10 km nuo to centro.
3. Mobilioji patikrinimo grupė turi patikrinimui kelyje atlikti tinkamą įrangą, įskaitant bent transporto priemonės stabdžių, vairo, pakabos būklei ir išmetamųjų teršalų kiekiui įvertinti būtiną įrangą.

12 straipsnis
Trūkumų vertinimas

1. Tikrindamas kiekvieną poziciją inspektorius naudojami III priede pateiktu galimų trūkumų sąrašu, kuriame nurodytas trūkumų pavojingumas.
2. Atlikdamas patikrinimą kelyje inspektorius nustato kiekvieno trūkumo pavojingumą ir priskiria jį prie vienos iš šių grupių:
 - nedideli trūkumai, neturintys didelio poveikio transporto priemonės saugai, ir kiti nežymūs neatitikties faktai;
 - dideli trūkumai, dėl kurių gali pablogėti transporto priemonės sauga arba kilti pavojus kitiems kelių eismo dalyviams, ir kiti svarbesni neatitikties faktai;
 - pavojingi trūkumai, dėl kurių kyla tiesioginis ir neišvengiamas pavojus kelių eismo saugai ir todėl transporto priemonė jokia būdu negali būti naudojama kelyje.
3. Daugiau nei vienos 2 dalyje nurodytos grupės trūkumų turinti transporto priemonė priskiriama prie didžiausią trūkumą atitinkančios grupės. Kelis tos pačios grupės trūkumus turinti transporto priemonė priskiriama prie kitos didesnių trūkumų grupės, jei dėl bendro tų trūkumų poveikio kyla didesnis pavojus kelių eismo saugai.

13 straipsnis
Specialios krovinio pritvirtinimo patikrinimo taisyklės

Inspektorius gali pagal IV priedą patikrinti transporto priemonės krovinio pritvirtinimą. Jei nustatoma didelių arba pavojingų krovinio pritvirtinimo trūkumų, taip pat taikomos 14 straipsnyje nurodytos vėlesnės kontrolės procedūros.

14 straipsnis

Vėlesnė didelių arba pavojingų trūkumų pašalinimo kontrolė

1. Kiekvienas per pradinį arba išsamesnį patikrinimą nustatytas didelis trūkumas turi būti nedelsiant pašalintas arti patikrinimo vietos.
2. Jei tikrinama transporto priemonė užregistruota toje pačioje valstybėje narėje, kurioje atliekamas patikrinimas kelyje, inspektorius gali nuspręsti, kad per jo nustatytą terminą turi būti atlikta transporto priemonės techninė apžiūra. Jei transporto priemonė registruota kitoje valstybėje narėje, inspektorius pagal 18 straipsnio 3 dalyje nurodytą procedūrą gali pareikalauti, kad tos valstybės narės kompetentinga institucija iš naujo atliktų tos transporto priemonės techninę apžiūrą.
3. Jei transporto priemonės trūkumai priskiriami prie pavojingų trūkumų kategorijos, inspektorius neleidžia transporto priemonės naudoti tol, kol tie trūkumai nebus pašalinti patikrinimo vietoje. Inspektorius gali leisti tokia transporto priemone nuvažiuoti iki arčiausiai esančių remonto dirbtuvių, kuriose galima pašalinti tuos trūkumus, su sąlyga, kad pavojingi trūkumai pašalinami taip, kad būtų galima nuvažiuoti iki tų dirbtuvių nesukeliant tiesioginio pavojaus toje transporto priemonėje esančių asmenų ar kitų eismo dalyvių saugai.

Transporto priemonę, kurios trūkumai priskiriami prie pavojingų trūkumų kategorijos, inspektorius gali leisti nugabenti tiesiai į arčiausiai esančią vietą, kurioje būtų galima atlikti tos transporto priemonės remontą arba sulaikytą transporto priemonę pastatyti saugoti.

15 straipsnis

Patikrinimo mokesčiai

Jei per išsamesnį patikrinimą nustatyta didelių arba pavojingų trūkumų, valstybė narė gali reikalauti sumokėti mokestį. Mokesčio dydis turi būti pagrįstas ir neviršyti mokesčio, mokamo už to paties tipo transporto priemonės techninę apžiūrą.

16 straipsnis

Patikrinimo ataskaita ir patikrinimo kelyje duomenų bazė

1. Baigęs išsamesnį patikrinimą inspektorius pagal V priedą parengia ataskaitą. Transporto priemonės vairuotojui pateikiama patikrinimo ataskaitos kopija arba, jei parengiama elektroninė ataskaita, išspausdinta elektroninės ataskaitos kopija.
2. Atlikęs išsamesnį patikrinimą, inspektorius per pagrįstą terminą jo rezultatus praneša kompetentingai institucijai. Kompetentinga institucija saugo šią informaciją 36 mėnesius nuo jos gavimo dienos.
3. Patikrinimo kelyje rezultatai pranešami transporto priemonės registracijos institucijai.

IV SKYRIUS

BENDRADARBIAVIMAS IR KEITIMASIS INFORMACIJA

17 straipsnis

Ryšių palaikymo punkto paskyrimas

1. Valstybės narės paskiria ryšių palaikymo punktą, kuris:
 - užtikrina veiksmų, kurių imamasi pagal 18 straipsnį, koordinavimą su kitų valstybių narių paskirtais ryšių palaikymo punktais,
 - Komisijai perduoda 20 straipsnyje nurodytus duomenis,
 - yra atsakingas už keitimąsi informacija ir pagalbą kitų valstybių narių kompetentingoms institucijoms.
2. Valstybės narės ne vėliau kaip *[vieni metai nuo šio reglamento įsigaliojimo]* praneša Komisijai savo nacionalinio ryšių palaikymo punkto pavadinimą ir kontaktinę informaciją ir vėliau nedelsdamos informuoja apie visus šios informacijos pasikeitimus. Komisija parengia visų ryšių palaikymo punktų sąrašą ir jį perduoda valstybėms narėms.

18 straipsnis

Valstybių narių bendradarbiavimas

1. Jei transporto priemonėje, kuri nėra registruota patikrinimą atliekančioje valstybėje narėje, nustatoma didelių arba pavojingų trūkumų, visų pirma tokių, dėl kurių uždraudžiama transporto priemonę naudoti, ryšių palaikymo punktas informuoja transporto priemonės registracijos valstybės narės kompetentingą instituciją apie šio patikrinimo rezultatus. Pranešimą sudaro VI priede nustatyti patikrinimo kelyje ataskaitos elementai. Komisija pagal 23 straipsnio 2 dalyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą patvirtina išsamias pranešimo registracijos valstybės narės kompetentingai institucijai apie didelių arba pavojingų trūkumų turinčias transporto priemones teikimo tvarkos taisykles.
2. Jei transporto priemonėje nustatoma didelių arba pavojingų trūkumų, patikrinimą atlikusios valstybės narės ryšių palaikymo punktas gali paprašyti transporto priemonės registracijos valstybės narės kompetentingos institucijos imtis atitinkamų tolesnių veiksmų, pvz., kaip numatyta 14 straipsnyje, reikalauti atlikti papildomą transporto priemonės techninę apžiūrą.

Apie veiksmus, kurių imtasi, transporto priemonės registracijos valstybės narės kompetentinga institucija informuoja patikrinimą atlikusią valstybę narę.

19 straipsnis
Koordinuoti patikrinimai kelyje

Valstybės narės bent šešis kartus per metus vykdo koordinuotus patikrinimus kelyje. Šiuos veiksmus valstybės narės gali derinti su Direktyvos 2006/22/EB 5 straipsnyje nustatytais veiksmais.

20 straipsnis
Informacijos teikimas Komisijai

1. Valstybės narės kas dvejus metus iki kovo 31 d. Komisijai elektroninėmis priemonėmis pateikia per praėjusius dvejus kalendorinius metus sukauptus duomenis apie patikrintas transporto priemones. Pateikiant tokius duomenis nurodoma:
 - a) patikrintų transporto priemonių skaičius,
 - b) patikrintų transporto priemonių kategorijos pagal V priedo 6 punktą,
 - c) transporto priemonės registracijos valstybė narė,
 - d) patikrintos pozicijos ir nustatyti trūkumai pagal V priedo 8 punktą.

Pirmoji ataskaita apima dvejų metų laikotarpį nuo [metai] sausio 1 d.

2. Komisija pagal 22 straipsnio 2 dalyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą patvirtina išsamias 1 dalyje nurodytų duomenų pateikimo tvarkos taisykles. Kol bus nustatytos tokios taisyklės, naudojama VI priede nustatyta standartinė ataskaitos forma.

Komisija sukauptus duomenis pateikia Europos Parlamentui.

V SKYRIUS

DELEGUOTŲJŲ IR ĮGYVENDINIMO ĮGALIOJIMŲ NUOSTATOS

21 straipsnis
Deleguotieji aktai

Komisija įgaliojama pagal 22 straipsnį priimti deleguotuosius aktus siekiant:

- atitinkamai atnaujinti 2 straipsnio 1 dalį, kad būtų atsižvelgiama į transporto priemonių kategorijų pakeitimus, susijusius su tame straipsnyje nurodytų teisės aktų pakeitimais;
- atnaujinti priedus atsižvelgiant į technikos pažangą arba tarptautinių ar Sąjungos teisės aktų pakeitimus.

22 straipsnis
Naudojimasis įgaliojimais

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytomis sąlygomis.
2. 21 straipsnyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus suteikiami neribotam laikotarpiui nuo [šio reglamento įsigaliojimo data].
3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kuriuo metu panaikinti 21 straipsnyje nurodytus įgaliojimus priimti deleguotuosius aktus. Sprendimu dėl įgaliojimų panaikinimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis neturi poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų teisėtumui.
4. Priėmusi deleguotąjį aktą, Komisija apie jį vienu metu praneša ir Europos Parlamentui, ir Tarybai.
5. Pagal 21 straipsnį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui tiek Europos Parlamentas, tiek Taryba praneša Komisijai, kad neprieštaraus. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva tas laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.

23 straipsnis
Komiteto procedūra

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

VI SKYRIUS

BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS

24 straipsnis
Sankcijos

1. Valstybės narės nustato sankcijų už šio reglamento nuostatų pažeidimą taikymo taisykles ir imasi visų būtinų priemonių užtikrinti, kad šios sankcijos būtų taikomos. Šios sankcijos yra veiksmingos, proporcingos, atgrasančios ir nediskriminacinės.

2. Pagal 1 dalį nustatomose taisyklėse numatomos sankcijos, taikomos tuo atveju, jei vairuotojas arba transporto priemonės naudotojas nebendradarbiauja su inspektoriumi ir nepašalina per patikrinimą nustatytų trūkumų.
3. Valstybės narės ne vėliau kaip [*vieni metai nuo šio reglamento taikymo pradžios dienos*] praneša Komisijai apie tas nuostatas ir nedelsdamos ją informuoja apie visus vėlesnius tų nuostatų pakeitimus.

25 straipsnis

Panaikinimas

Direktyva 2000/30/EB panaikinama [*šio reglamento taikymo pradžios data*].

26 straipsnis

Įsigaliojimas ir taikymas

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

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

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas

Tarybos vardu
Pirmininkas