



Briuselis, 2025 m. lapkričio 27 d.  
(OR. en)

15613/25

---

---

Tarpinstitucinė byla:  
2025/0097 (COD)

---

---

TRANS 557  
CODEC 1852  
ENV 1240  
MI 922

## PRANEŠIMAS

---

nuo: Tarybos generalinio sekretoriato  
kam: Tarybai

---

Ankstesnio  
dokumento Nr.: 14625/25  
Komisijos dok. Nr.: 8255/25

---

Dalykas: Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2014/45/ES dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų periodinės techninės apžiūros ir Direktyva 2014/47/ES dėl Sąjungoje važinėjančių komercinių transporto priemonių techninio patikrinimo kelyje  
– Bendras požiūris

---

## I. IVADAS

1. 2025 m. balandžio 24 d. Komisija pateikė du pasiūlymus dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų, kuriais siekiama peržiūrėti 2014 m. Techninės apžiūros teisės aktų rinkinį. Vienu iš pasiūlymų iš dalies keičiama Direktyva 2014/45/ES dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų periodinės techninės apžiūros (PTA direktyva) ir Direktyva 2014/47/ES dėl Sąjungoje važinėjančių komercinių transporto priemonių techninio patikrinimo kelyje (PK direktyva), o kitu – pakeičiama Direktyva 1999/37/EB dėl transporto priemonių registracijos dokumentų.

2. Abiem pasiūlymais siekiama bendro tikslo toliau didinti kelių eismo saugumą ES, prisidedant prie darnaus judumo ir sudarant palankesnes sąlygas laisvam asmenų ir prekių judėjimui ES. Be to, pasiūlymu, kuriuo iš dalies keičiama PTA direktyva ir PK direktyva, siekiama šių konkrečių tikslų:
  - a. užtikrinti techninės apžiūros nuoseklumą, objektyvumą ir kokybę, įtraukiant technologinę pažangą, visų pirma elektrinių transporto priemonių ir pažangiųjų pagalbos vairuotojui sistemų (ADAS) tikrinimą, išmetamųjų dujinių teršalų (NOx ir kietųjų dalelių skaičiaus) ir skleidžiamo triukšmo tikrinimo naujų metodų diegimą ir išmetamųjų teršalų bei triukšmo matavimo įrangos naudojimą viešuosiuose keliuose siekiant aptikti taršias transporto priemones;
  - b. sumažinti klautojimo atvejų skaičių ir pagerinti techninių trūkumų turinčių transporto priemonių su sugedusiomis arba neteisėtai pakeistomis saugos ir išmetamųjų teršalų kontrolės sistemomis bei suklastotų odometru duomenų aptikimą; šis tikslas apima reguliarių patikrinimų taikymo srities ir dažnumo pakeitimus, tikrinimo standartų pakeitimus, taip pat odometro rodmenų registravimo sistemos sukūrimą;
  - c. pagerinti atitinkamų transporto priemonių identifikavimo ir būklės duomenų elektroninį saugojimą ir keitimąsi jais, taip padidinant duomenų prieinamumą ir palengvinant abipusį pripažinimą vykdymo užtikrinimo institucijoms.

## **II. DARBAS KITOSE INSTITUCIJOSE**

3. Europos Parlamentas už šį pasiūlymą atsakingu komitetu paskyrė Transporto ir turizmo komitetą (TRAN), o pranešėju 2025 m. rugsėjo 22 d. buvo paskirtas Jensas GIESEKE (PPE, DE).
4. Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas nuomonę priėmė 2025 m. rugsėjo 18 d. Europos regionų komitetas nusprendė nuomonės neteikti.

### **III. DARBAS TARYBOJE IR JOS PARENGIAMUOSIUOSE ORGANUOSE**

5. Sausumos transporto darbo grupė su pasiūlymu susijusį darbą pradėjo 2025 m. balandžio 30 d., pirmininkaujant Lenkijai, Komisijai bendrai pristačius pasiūlymą ir poveikio vertinimą<sup>1</sup>.
6. Lenkijos pirmininkavimo laikotarpiu 2025 m. birželio 5 d. Taryboje buvo pasikeista nuomonėmis dėl techninės apžiūros teisės aktų rinkinio. Ministrai palankiai įvertino dabartinių direktyvų peržiūrą ir užmojų pereiti prie didesnio suderinimo, skaitmenizacijos ir modernizavimo. Kalbėdami keli ministrai taip pat pabrėžė, kad reikia nustatyti įgyvendinimo terminus, kuriuos įmanoma įgyvendinti, ir kuo labiau sumažinti išlaidas ir administracinę naštą.
7. 2025 m. liepos–lapkričio mėn. pirmininkaujanti Danija vadovavo išsamiai išnagrinėjant pasiūlymą darbo grupėje. Remdamasi darbo grupės posėdžiuose delegacijų raštu pateiktomis pastabomis, pirmininkaujanti valstybė narė parengė aštuonis kompromisinius tekstus.
8. Delegacijos pripažino Komisijos atliktą parengiamąjį darbą, tačiau pareiškė susirūpinimą dėl kelių klausimų. Tie susirūpinimą keliantys klausimai buvo susiję su papildomomis transporto priemonių savininkų, kurių transporto priemonės būtų tikrinamos išsamiau arba dažniau, išlaidomis, tikrinimo centrų ir patikrinimo kelyje grupių pajėgumų apribojimais ir veiksmingu veikimu, taip pat su administravimo išlaidomis, pavyzdžiui, naujos įrangos naudojimo išlaidomis. Kelios delegacijos būtų pageidavusios, kad pasiūlyme daugiau dėmesio būtų skiriama socialiniams aspektams, susijusiems su senesnių automobilių savininkais, ir atkreipė dėmesį į tai, kad techniniai automobilių trūkumai dažnai nėra eismo įvykių priežastis.
9. Dar vienas susirūpinimą keliantis klausimas buvo praktinis įgyvendinamumas: delegacijos kvestionavo naujų tikrinimo metodų, kurių naudojimas laboratorijos sąlygomis (dyzelinių automobilių NOx matavimas po išilimo) pasiteisino, išplečiamumo ir dėl to, kad valstybėms narėms nustatomi metodai, kurie dar nėra sukurti (benzininių automobilių kietųjų dalelių skaičiaus ir NOx matavimas) arba nėra plačiai naudojami (išmetamo teršalų kiekio matavimas atliekant nuotolinį stebėjimą).

---

<sup>1</sup> Poveikio vertinimo ataskaita pridedama prie kito pasiūlymo, dok. ST 8259/25 ADD 5–7.

10. Tačiau kai kurios delegacijos pritarė Komisijos pasiūlymui dėl nuotolinio stebėjimo, kitos pritarė naujiems išmetamo teršalų kiekiui matavimams, jeigu jie būtų taikomi ribotesnėms transporto priemonių grupėms arba tik patikrinimo kelyje atveju. Todėl buvo ypač sunku rasti kompromisą dėl naujų išmetamo teršalų kiekiui matavimo metodų ir nuotolinio stebėjimo.
11. Pagrindiniai pirmininkaujančios valstybės narės padaryti pakeitimai yra šie:

PTA direktyva

- a. Taikymo sritis ir mažiausias apžiūrų dažnumas (iš dalies pakeisto akto 2 ir 5 straipsniai). Kompromisiniame tekste išlaikoma šiuo metu esama apžiūrų taikymo sritis ir mažiausias dažnumas. Tai reiškia, kad nepritariama siūlomam perėjimui prie kasmet, o ne kas dvejus metus atliekamų apžiūrų po 10 metų ir furgonų papildomų apžiūrų įvedimui, ir kad toliau taikoma dabartinė išimtis, pagal kurią taikant alternatyvias priemones motociklai gali būti neįtraukti į taikymo sritį.
- b. Apžiūra kitoje valstybėje narėje nei registracijos valstybė narė (4 straipsnio 4 dalis, 5 straipsnio 1 dalies paskutinė pastraipa, 8 straipsnio 1a dalis). Kompromisiniame tekste laikomasi Komisijos požiūrio dėl laikinosios techninės apžiūros pažymos kitoje valstybėje narėje, tačiau taikymo sritis išplečiama įtraukiant lengvasias komercines transporto priemones. Kompromisiniu tekstu sustiprinama atitinkamų valstybių narių komunikacija ir suteikiama daugiau lankstumo dėl to, kada atlikti paskesnę reguliarią techninę apžiūrą registracijos valstybėje narėje.
- c. Odometro rodmenų registravimas (4a straipsnis). Pirmininkaujanti valstybė narė pritaria pasiūlyme nustatytai pareigai sukurti nacionalines odometro rodmenų registravimo duomenų bazes, taip suteikiant veiksmingą priemonę kovoti su transporto priemonės nuvažiuotų kilometrų klastojimu. Jame nurodyta, kad į taikymo sritį turėtų būti įtraukti tik lengvieji automobiliai ir lengvosios komercinės transporto priemonės. Privalomo odometro rodmenų registravimo ir įtraukimo į duomenų bazę atveju būtų mažiau nei numatyta pasiūlyme: be techninės apžiūros centrų, kurie jau turi registruoti odometro rodmenis, į pranešimų sistemą būtų įtrauktos transporto priemonių gamintojų ir susietųjų transporto priemonių gamintojų įgalioti autoservisai. Kitus odometro rodmenų registravimo atvejus į duomenų bazę valstybės narės galėtų įtraukti savo nuožiūra.

- d. Nauji išmetamo teršalų kiekio tikrinimo metodai (6 straipsnis, I priedo 8.2 punktas).  
Kompromisiniu tekstu siekiama, viena vertus, užtikrinti, kad periodinės techninės apžiūros tikrinimas būtų pakankamai jautrus, kad būtų galima nustatyti šiuolaikinių transporto priemonių (o jos yra daug švaresnės, jei veikia pagal gamintojų konfigūracijas) teršalų išmetimo sistemos gedimus ir taip svariai prisidėti prie ES politikos tikslų, susijusių su aplinkos oro kokybe<sup>2</sup>, ir naujų transporto priemonių išmetamųjų teršalų normų įgyvendinimo<sup>3</sup>. Kad tai būtų pasiekta, jame iš esmės pritariama Komisijos pasiūlymui dėl kietųjų dalelių skaičiaus matavimo ir NOx matavimo techninės apžiūros centruose. Kita vertus, atsižvelgiant į likusias kliūtis, t. y. patikimų metodų ir praktinio išplečiamumo trūkumą, kompromisiniu tekstu sumažinamas tiesioginis spaudimas techninės apžiūros centrų pajėgumams ir rizika techninės apžiūros rezultatų patikimumui, užtikrinant laipsnišką raidą remiantis įgyvendinimo aktais, kuriais būtų išsamiai nustatomi tikrinimo metodai ir jų aprėptis, o po to nustatomi konkretūs įgyvendinimo terminai.
- e. Elektroninė techninės apžiūros pažyma (8 straipsnis). Beveik visos delegacijos pritarė pasiūlymui pereiti prie elektroninės techninės apžiūros pažymos, saugomos europinėse skaitmeninės tapatybės dėklėse; tačiau transporto priemonę techninei apžiūrai pateikiantis asmuo vis dar gali prašyti išspausdintos pažymos kopijos. Kompromisiniame tekste nurodyta, kad pažymų išdavimas naudojantis dėklėmis pradėdamas praėjus ketveriems metams nuo direktyvos įsigaliojimo. Kompromisiniame tekste nebereikalaujama, kad popierinė kopija būtų patvirtinta; pakaktų, kad jos autentiškumą būtų galima patikrinti naudojantis QR kodu.
- f. Keitimasis duomenimis ir duomenų, informacijos bei ataskaitų teikimas (16, 20, 20a straipsniai). Delegacijos iš esmės pritarė tikslui gerinti tarpvalstybinį sąveikumą ir keitimąsi duomenimis realiuoju laiku tarp nacionalinių valdžios institucijų ir atitinkamai techninės apžiūros centrų. Tačiau daug valstybių narių nesutiko, kad toks keitimasis duomenimis turėtų būti grindžiamas tik Komisijos sukurta sistema MOVE-HUB. Dėl šių priežasčių pirmininkaujanti valstybė narė į 16 straipsnį įtraukė naują dalį, pagal kurią valstybėms narėms leidžiama naudoti savo taikomas programas arba trečiųjų šalių taikomas programas, įskaitant EUCARIS, kad galėtų keistis duomenimis ir prisijungti prie elektroninės sistemos MOVE-HUB.

---

<sup>2</sup> 2024 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2024/2881 dėl aplinkos oro kokybės ir švaresnio oro Europoje (OL L, 2024/2881, 2024 11 20).

<sup>3</sup> Naujausias aktas: 2024 m. balandžio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2024/1257 dėl motorinių transporto priemonių ir variklių bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus ir baterijos patvarumą (EURO 7) (OL L, 2024/1257, 2024 5 8).

Kompromisiniame tekste išlaikoma nauja pareiga teikti informaciją (20a straipsnis), tačiau apribojama jos aprėptis; toks informacijos teikimas bus panašus į numatytąjį pagal Direktyvą dėl patikrinimo kelyje.

- g. Elektroninės saugos sistemos<sup>4</sup>, gamintojo duomenys (5 straipsnio 6 ir 7 dalys) ir kitu I priedo 3 punkte nurodytų tikrinimo pozicijų sąrašas. Kompromisiniame tekste pateikiama išsamesnė informacija apie iš gamintojų gaunamų duomenų srautą ir duomenų valdymą – šie aspektai turi būti grindžiami įgyvendinimo aktais. Kalbant apie šešiasdešimt dvi elektroninės saugos sistemų, kurios pagal Komisijos pasiūlymą turi būti iš naujo tikrinamos, pozicijas, kompromisiniame tekste jos iš dalies sugrupuojamos pagal kitas esamas pozicijas, kurios turi būti tikrinamos, iš dalies nustatoma, kad jų tikrinimas yra savanoriškas, ir iš dalies tokios pozicijos išbraukiamos. Delegacijų prašymu įtraukiamos dvi tikrinimo pozicijos: pirma, transporto priemonių atšaukimo kampanijų ir techninės apžiūros savanoriškas susiejimas, siekiant pagerinti atšaukimo kampanijų, kurios yra glaudžiai susijusios su sauga ir sveikata, rezultatus (0.3 pozicija); antra, signalizacijos ir gaisro gesinimo sistemų patikrinimas (9.13 pozicija).

#### PK direktyva

- a. Taikymo sritis (iš dalies pakeisto akto 2 straipsnis). Kompromisiniame tekste pritariama patikrinimo kelyje sistemos taikymo srities išplėtimui įtraukiant N1 kategorijos lengvasias komercines transporto priemones. Kompromisiniame tekste mėginama atsižvelgti į kai kurioms delegacijoms didelį susirūpinimą keliantį aspektą: viena vertus, tokių transporto priemonių leidžiama neįtraukti į taikymo sritį tuo atveju, jei po dvejų metų, o vėliau – kasmet yra atliekama reguliari jų techninė apžiūra, ir, kita vertus, iš dalies keičiamas 5 straipsnyje nustatytas transporto priemonių parko aprėpties tikslas.
- b. Nuotolinis stebėjimas (pasiūlymo 4a ir 21 straipsniai, kompromisinio teksto 9a straipsnis ir 18 straipsnio 3 dalis). Kompromisiniame tekste nustatoma, kad nuotolinis stebėjimas yra savanoriška priemonė, kuri gali būti peržiūrėta praktiškai įgijus papildomos patirties. Kad nustačius taršią transporto priemonę būtų lengviau imtis tolesnių tarpvalstybinių veiksmų, Komisija gali priimti įgyvendinimo aktus, kuriais būtų nustatomos tokio tarpvalstybinio bendradarbiavimo slenkstinės vertės.

---

<sup>4</sup> Ši tema buvo pervadinta taip: „Pažangiosios pagalbos vairuotojui sistemos ir kitos su sauga susijusios sistemos“.

- c. Transporto priemonių, kurios turi būti tikrinamos per pradinį patikrinimą kelyje, procentinė dalis (5 straipsnis). Kompromisiniame tekste remiamasi pasiūlymu: nustatomi transporto priemonių parko tikrinimo tikslai kiekvienai valstybei narei, o ne visos Sąjungos tikslas, ir nustatomas naujas N1 kategorijos lengvųjų komercinių transporto priemonių tikrinimo tikslas. Pastarasis tikslas nustatytas atsižvelgiant į bendrą sunkiųjų komercinių transporto priemonių patikrinimų skaičių (10 %), vietoj 2 % per metus užregistruotų lengvųjų komercinių transporto priemonių skaičiaus, kaip siūlė Komisija.
- d. Krovinio pritvirtinimo patikrinimas (10 straipsnio 1 dalies c punktas, 13 straipsnis). Kompromisinis tekstas atspindi daugumos delegacijų nuomonę, kad pareiga atlikti tokį patikrinimą gali būti susijusi tik su pradiniu techniniu patikrinimu kelyje, nes nėra pakankamai tikrinimo išteklių, kad būtų galima atlikti išsamų kiekvienos transporto priemonės, kuri nukreipiama tikrinti, krovinio pritvirtinimo patikrinimą. Todėl išsamus patikrinimas bus vis dar grindžiamas kontrolieriaus sprendimu, priimtu atlikus privalomą vizualinį krovinio pritvirtinimo vertinimą.
- e. Keitimasis duomenimis ir duomenų, informacijos bei ataskaitų teikimas (18a, 20 straipsniai). Kompromisiniame tekste numatytas keitimasis duomenimis, suderintas su pasiūlymu dėl PTA direktyvos, ir duomenų, informacijos bei ataskaitų teikimas, panašus į numatytąjį Komisijos pasiūlyme ir iš esmės atitinkantis dabartinę praktiką.
- f. Išsamaus patikrinimo turinys ir metodai (10, 11 straipsniai, II priedas). Tais atvejais, kai galimos išsamaus patikrinimo kelyje tikrinimo pozicijos sutampa su periodinei techninei apžiūrai svarbiomis pozicijomis, pirmininkaujančios valstybės narės pasiūlyti pakeitimai yra identiški siūlomiems PTA direktyvos pakeitimams. Tačiau pakoreguoti du dalykai: pirma, kompromisinio teksto 10 straipsnio 1 dalyje paaiškinama, kad numatytasis pradinio patikrinimo kelyje metodas yra vizuali apžiūra, o ją galima papildyti naudojant specialią įrangą. Antra, kalbant apie dyzelinių variklių išmetamo NOx kiekio matavimą, kompromisiniame tekste siūloma, kad matavimas atliekant patikrinimą kelyje turėtų būti nustatytas per trejų metų perkėlimo į nacionalinę teisę laikotarpį, atsižvelgiant į tai, kad transporto priemonės parengiamojo kondicionavimo prieš ją tikrinant problema nėra problema, kai variklis prieš apžiūrą įšildomas. 15a konstatuojamojoje dalyje paaiškinama, kad tuo atveju, kai valstybė narė išsamiam patikrinimui atlikti naudojami techninės apžiūros centrais, toks išsamus patikrinimas priklausys nuo atitinkamų tikrinimo metodų įdiegimo tuose techninės apžiūros centruose priėmus įgyvendinimo aktus. Laikantis tokio paties požiūrio kaip ir į nuotolinį stebėjimą, kompromisiniame tekste kaip alternatyvus metodas įtrauktas nuotolinis stebėjimas, kuris turi būti patvirtintas taikant standartinį tikrinimo metodą (8.1.1, 8.2.2.2–8.2.3.3 pozicijos).

Perkėlimas į nacionalinę teisę (dalinio keitimo akto 3 straipsnis)

12. Atsižvelgdamos į tai, kad siūlomomis peržiūromis nustatyti reikalavimai yra plataus užmojo ir sudėtingi, daugelis valstybių narių paprašė ilgesnio perkėlimo į nacionalinę teisę laikotarpio – kompromisiniame tekste jis pratęstas iki trejų metų. Itin sudėtingų įgyvendinimo aspektų klausimas sprendžiamas numačius konkrečius įgyvendinimo etapus po įgyvendinimo aktų priėmimo (dėl išmetamo teršalų kiekio tikrinimų žr. pirmiau 11 punkto d papunktį, dėl elektroninių techninės apžiūros pažymų išdavimo – žr. PTA direktyvos 8 straipsnį).
13. 2025 m. lapkričio 13 d. darbo grupės posėdyje delegacijos iš esmės pritarė pirmininkaujančios valstybės narės parengtam kompromisiniam tekstui<sup>5</sup>, kad būtų galima susitarti dėl bendro požiūrio, tačiau kelios delegacijos paprašė daugiau paaiškinimų arba papildomų pakeitimų. Komisija pripažino pirmininkaujančios valstybės narės atliktą techninį darbą, tačiau pabrėžė, kad kai kurių reformos elementų, kurie, jos nuomone, yra svarbiausi, taikymo sritis ar užmojis buvo sumažinti arba jie buvo išbraukti. Komisija savo pozicijos dar nepateikė, taip pat ir dėl įgaliojimų priimti deleguotuosius ir įgyvendinimo aktus pasirinkimo.
14. Lapkričio 21 d. posėdyje Nuolatinių atstovų komitetas didele balsų dauguma pritarė kompromisiniam tekstui, pateiktam šio pranešimo priede ir 1 papildyme<sup>6</sup>. Kai kurios delegacijos pakartojo, kad tebėra labai susirūpinusios dėl sudėtingumo ir administracinės ar techninės naštos.

#### **IV. IŠVADOS**

15. Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta pirmiau, Tarybos (transportas, telekomunikacijos ir energetika) prašoma 2025 m. gruodžio 4 d. posėdyje susitarti dėl bendro požiūrio.

---

<sup>5</sup> Dok. ST 14625/25 + ADD 1 REV 1.

<sup>6</sup> Identiškas dokumente ST 14625/25 + ADD 1 REV 1 pateiktam tekstui, išskyrus kai kuriuos kalbinius pataisymus.

Pasiūlymas

**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA**

**kuria iš dalies keičiama Direktyva 2014/45/ES dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų periodinės techninės apžiūros ir Direktyva 2014/47/ES dėl Sąjungoje važinėjančių komercinių transporto priemonių techninio patikrinimo kelyje**

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SAJUNGOS TARYBA,  
atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 91 straipsnio 1 dalį,  
atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,  
teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,  
atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę<sup>7</sup>,  
atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę<sup>8</sup>,  
laikydami įprastos teisėkūros procedūros,  
kadangi:

---

<sup>7</sup> OL C [...], [...], p. [...].

<sup>8</sup> OL C [...], [...], p. [...].

- (1) nuostatos dėl techninės apžiūros jau dešimtmečius yra Sąjungos teisės aktų dalis. Tačiau jos turi būti palapsniui suderintos. Pastarąjį kartą Sąjungos teisės aktai šiuo tikslu buvo peržiūrėti 2014 m., kai buvo priimtas Techninės apžiūros teisės aktų rinkinys<sup>9</sup>. Siekiant pagerinti vykdymo užtikrinimą, atliekant nuoseklias tų taisyklių peržiūras palapsniui išplėsta tikrintinų transporto priemonių apimtis ir suderintų taisyklių, įskaitant taisykles dėl patikrinimo kelyje ir transporto priemonių registracijos dokumentų, taikymo sritis. Jose buvo patikslinti ir atnaujinti reikalaujami apžiūros metodai, procedūros ir susiję dokumentai, kad būtų atsižvelgta į technologinę pažangą;
- (2) Direktyvoje 2014/45/ES nustatytas minimalus kiekvienos kategorijos transporto priemonių, išskyrus motociklus, kurių atžvilgiu valstybės narės turi didesnę veiksmų laisvę, techninės apžiūros turinys ir dažnumas. Toje direktyvoje taip pat nustatyti minimalieji techninės apžiūros centrų nepriklausomumo ir inspektorių mokymo, techninės apžiūros įrangos bei techninės apžiūros pažymos turinio reikalavimai. Tos pažymos, taip pat bet kurio kito techninę apžiūrą patvirtinančio dokumento galiojimą valstybės narės turi pripažinti laisvo judėjimo ir kitoje valstybėje narėje jau užregistruotos transporto priemonės perregistravimo tikslais;

---

<sup>9</sup> 2014 m. balandžio 3 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/45/ES dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų periodinės techninės apžiūros, kuria panaikinama Direktyva 2009/40/EB (OL L 127, 2014 4 29, p. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>), 2014 m. balandžio 3 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/47/ES dėl Sąjungoje važinėjančių komercinių transporto priemonių techninio patikrinimo kelyje, kuria panaikinama Direktyva 2000/30/EB, (OL L 127, 2014 4 29, p. 134, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/47/oj>) ir 2014 m. balandžio 3 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/46/ES, kuria iš dalies keičiama Tarybos direktyva 1999/37/EB dėl transporto priemonių registracijos dokumentų (OL L 127, 2014 4 29, p. 129, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/46/oj>).

- (3) Direktyva 2014/45/ES papildoma Direktyva 2014/47/ES, pagal kurią reikalaujama, kad valstybės narės atliktų sunkiasvorių komercinių transporto priemonių, kurių masė viršija 3,5 tonos, įskaitant autobusus, sunkvežimius ir jų priekabas, patikrinimą kelyje, kad kasmet būtų patikrinami 5 % Sąjungos transporto priemonių parko. Tokie patikrinimai apima pradinį patikrinimą kelyje ir, jei kontrolierius mano, kad tai būtina, išsamesnį techninį patikrinimą kelyje. Atliekant išsamų patikrinimą tikrinamos tos pačios pozicijos, kurios tikrinamos atliekant periodinę techninę apžiūrą, ir taip pat gali būti tikrinamas krovinio pritvirtinimas. Jeigu patikrinimo kelyje metu nustatomas didelis arba pavojingas trūkumas, valstybė narė, kurioje buvo atliktas patikrinimas, privalo apie tai pranešti registracijos valstybei narei, kad būtų užtikrintas transporto priemonės, kurios dalyvavimas eisme buvo sustabdytas, remontas;
- (4) dėl sparčios technologinės pažangos kai kurios dabartinės transporto priemonių tikrinimo taisyklės paseno ir turėtų būti iš dalies pakeistos, kad būtų pritaikytos prie naujesnių technologijų ir transporto priemonių, įskaitant elektrines transporto priemones ir hibridines elektrines transporto priemones. Tikrinimo sistema turėtų toliau padėti mažinti transporto sektoriuje išmetamą teršalų kiekį ir spartinti skaitmenizaciją transporto sektoriuje bei gauti iš jos naudos. Sistema taip pat turėtų būti geriau pritaikyta prie pokyčių, susijusių su besivystančiomis transporto priemonių technologijomis, transporto priemonių parko sudėties ir apžiūros metodų pokyčių;
- (5) skaitmeninė pertvarka yra vienas iš Sąjungos prioritetų. Atnaujinant dabartines transporto priemonių apžiūros taisykles, taip pat svarbu kuo geriau suderinti, supaprastinti ir skaitmenizuoti administracines procedūras ir pašalinti likusias laisvo judėjimo kliūtis. Viena tokių kliūčių yra periodinių techninių apžiūrų, atliekamų ne registracijos valstybėje narėje, o kitose valstybėse narėse, nepripažinimas. Tai gali trukdyti laisvam asmenų judėjimui Sąjungoje ir jų teisei apsigyventi kitoje valstybėje narėje nei ta, kurioje šiuo metu užregistruota jų transporto priemonė;
- (5a) transporto priemonės apžiūra per visą jos naudojimo laiką turėtų būti palyginti paprasta, greita ir nebrangi, tuo pačiu veiksminga užtikrinant, kad būtų pasiekti direktyvų tikslai;

- (6) kai kurie dabartiniai išmetamo teršalų kiekio tikrinimo metodai yra netinkami transporto priemonėms, kuriose įdiegtos šiuolaikinės išmetamo oro teršalų kiekio kontrolės technologijos ir kurios pasižymi mažu baziniu išmetamu teršalų kiekiu, tikrinti. Taip pat yra galimybių dar labiau sumažinti išmetamą teršalų kiekį atliekant tinkamesnes apžiūras ir patikras. Geriausių turimų, proporcingų ir tinkamų tikrinimo metodų taikymas padėtų valstybėms narėms laikytis griežtesnių oro kokybės standartų, t. y. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje (ES) 2024/2881<sup>10</sup> nustatytų žmonių sveikatos apsaugos ribinių verčių, ypač smulkių kietųjų dalelių ir azoto oksidų (NO<sub>x</sub>) ribinių verčių;
- (7) žūčių ir sunkių sužalojimų Sąjungos keliuose atvejų skaičius tebėra nepriimtinais didelis – 2023 m. žuvo 20 400 žmonių. Todėl reikia imtis papildomų veiksmų, kad būtų pasiekti 2021–2030 m. ES kelių eismo saugumo politikos programoje<sup>11</sup> nustatyti kelių eismo saugumo tikslai;
- (8) motociklų techninė apžiūra suteikia akivaizdžios naudos kelių eismo saugumui. Tai įrodo ir valstybių narių, kurios motociklus jau yra įtraukusios į savo techninės apžiūros sistemas, skaičius. Valstybės narės gali netaikyti periodinės techninės apžiūros motociklams, kurių variklio darbinis tūris didesnis kaip 125 cm<sup>3</sup> arba kurių didžiausia nuolatinė vardinė arba naudingoji galia yra didesnė kaip 11 kW, jei jos yra įdiegusios veiksmingas alternatyvias kelių eismo saugumo priemones, pavyzdžiui, patikrinimus kelyje;

---

<sup>10</sup> 2024 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2024/2881 dėl aplinkos oro kokybės ir švaresnio oro Europoje (OL L, 2024/2881, 2024 11 20, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

<sup>11</sup> Dok. SWD(2019) 283 final <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>.

- (9) remiantis iš valstybių narių ir pramonės atstovų gauta grįžtamąja informacija, paaiškėjo, kad dabartiniai teisiniai reikalavimai, kuriais siekiama užtikrinti, kad techninės apžiūros centrams būtų prieinami periodinėms techninėms apžiūroms atlikti reikalingi techniniai duomenys, yra neveiksmingi. Todėl, atsižvelgiant į Reglamento (ES) 2018/858 61 straipsnyje ir X priede nustatytus informavimo reikalavimus, būtina nustatyti, kad kompetentingoms institucijoms arba centralizuotoms duomenų įstaigoms, kurioms vienos ar kelių valstybių narių valdžios institucijos pavedė valdyti prieigą prie tos informacijos, turėtų būti nemokamai ir nepagrįstai nedelsiant teikiama būtiniausia informacija ir taip turėtų būti užtikrinama, kad techninės apžiūros centrai taip pat turėtų reikiamą prieigą;
- (10) M1 ir N1 kategorijų transporto priemonių atveju registracijos valstybė narė turėtų pripažinti kitos valstybės narės šešių mėnesių laikotarpiui išduotą ES laikinąją techninės apžiūros pažymą, jei vėlesnė periodinė techninė apžiūra atliekama registracijos valstybėje narėje. Tai reiškia, kad transporto priemonė per ES laikinosios techninės apžiūros pažymos galiojimo laikotarpį turi grįžti į registracijos valstybę narę, kad vėliau būtų atlikta periodinė techninė apžiūra. Tai padės palengvinti laisvą asmenų judėjimą, kartu laikantis pagrindinio reikalavimo, kad transporto priemonės paprastai būtų tikrinamos registracijos valstybėje narėje. Siekiant užtikrinti aiškumą dėl transporto priemonės statuso, apžiūras atliekanti valstybė narė registracijos valstybei narei turi kuo greičiau per MOVE-HUB pranešti apie apžiūros rezultatus;
- (11) dėl tos pačios priežasties registracijos valstybė narė turėtų turėti galimybę nuspręsti pripažinti kitos valstybės narės išduotas techninės apžiūros pažymas. Jei ji tai padaro, ji turėtų apie tai informuoti kitas valstybes nares ir Komisiją. Atitinkamas techninės apžiūros pažymas visos valstybės narės turėtų laikyti lygiavertėmis registracijos valstybės narės išduotoms pažymoms;

- (12) siekiant kovoti su naudotų transporto priemonių ridos klastojimu, į periodinę techninę apžiūrą įtrauktas odometro rodmenų registravimas. Manipuliavimas odometro duomenimis gali turėti įtakos kelių eismo saugumui, nes pirkėjai klaidinami dėl nusidėvėjimo masto ir dėl techninės priežiūros poreikių, todėl tikėtina, kad nebuvo atlikta reikiama transporto priemonės techninė priežiūra. Tačiau priemonė buvo riboto veiksmingumo, nes daugumoje valstybių narių pirmoji M1 arba N1 kategorijos transporto priemonių techninė apžiūra atliekama tik praėjus ketveriems metams po pirmosios registracijos ir daugelyje jų po to apžiūra atliekama tik kas dvejus metus. Remdamosi keliuose valstybėse narėse įgyta papildoma patirtimi dėl įvairių transporto priemonių kategorijų, valstybės narės turėtų bent užtikrinti, kad transporto priemonių gamintojų įgaliotos remonto įmonės, kaskart atlikdamos M1 arba N1 kategorijos transporto priemonių techninę priežiūrą arba remontą, registruotų odometro rodmenis ir šie rodmenys būtų užregistruojami nacionalinėje duomenų bazėje arba transporto priemonių registre. Įgaliotosios remonto įmonės turi veikti gamintojo platinimo sistemoje. Siekdamas dar labiau padidinti transporto priemonių odometro rodmenų istorijoje pateikiamų duomenų įrašų skaičių, valstybės narės gali kitiems paslaugų teikėjams, visų pirma nepriklausomoms remonto ar techninės priežiūros dirbtuvėms, suteikti prieigą prie tos pačios nacionalinės duomenų bazės arba transporto priemonių registro įrašų ir taip pat gali įtraukti kitus patikimų odometro rodmenų teikėjus, pavyzdžiui, draudimo bendroves ar automobilių nuomos bendroves. Valstybės narės turėtų tuos rodmenis pateikti kompetentingoms institucijoms ir registracijos liudijimo turėtojams, o kontrolieriams turėtų pateikti odometro rodmenų istoriją (duomenis ir (arba) įvertinimo rezultatus);
- (12a) be to, valstybės narės turėtų reikalauti, kad gamintojai arba jų atstovai kas tris mėnesius perduotų susietųjų transporto priemonių odometrų rodmenis. Kadangi valstybės narės neturi tiesioginės prieigos prie tų duomenų, jos nėra atsakingos už duomenų kokybę. Kad vartotojai galėtų nustatyti odometro duomenų klastojimą prieš įsigydami transporto priemonę, valstybės narės taip pat turėtų informuoti vartotojus apie registracijos liudijimo turėtojo galimybę gauti odometro rodmenų istoriją, visų pirma kai transporto priemonė yra parduodama. Valstybės narės, pateikdamos odometro rodmenų istoriją registracijos liudijimo turėtojui, gali nuspręsti imti administracinį mokestį. Siekiant padidinti nacionalinių administracijų prieinamumą prie statistinių duomenų apie transporto priemonių naudojimą nesudarant papildomos ataskaitų teikimo naštos, valstybės narės nacionalinėms statistikos institucijoms ir Komisijai (Eurostatui) turėtų suteikti prieigą prie odometrų rodmenų;

- (13) nors elektrinės transporto priemonės, įskaitant hibridines elektrines transporto priemones, naudojamos jau daugelį metų, o jų skaičius nuolat didėja, nėra suderintų tokių transporto priemonių aukštosios įtampos sistemų techninės apžiūros taisyklių, todėl valstybės narės yra parengusios skirtingus techninės apžiūros protokolus. Siekiant užtikrinti saugų tokių transporto priemonių eksploatavimą visą jų naudingo tarnavimo laiką ir išvengti prieštaringos techninės apžiūros praktikos valstybėse narėse, į minimaliuosius reikalavimus dėl apžiūros turinio ir rekomenduojamų apžiūros metodų turėtų būti įtrauktos atitinkamos tikrinimo pozicijos;
- (13a) siekiant užtikrinti tinkamas elektrinių ir hibridinių elektrinių transporto priemonių, įskaitant naujas pažangiąsias elektronines sistemas, apžiūras svarbu, kad kontrolieriai būtų tinkamai parengti tiek pradinio mokymo, tiek kvalifikacijos kėlimo mokymų metu. Kad būtų lengviau atlikti įvairių naujų tipų transporto priemonių ir sistemų apžiūras, valstybės narės turėtų turėti galimybę įgalioti kontrolierius, kurie specializuojasi tik konkrečių tipų transporto priemonių apžiūrų srityje arba atlieka tik tam tikrų tipų apžiūras. Valstybės narės, kurios nori pasinaudoti šia galimybe, turėtų užtikrinti, kad tiems kontrolieriams išduotame pažymėjime būtų aiškiai nurodyta, kad kontrolieriai yra įgalioti atlikti tik tam tikrų rūšių techninę apžiūrą;

- (14) šiuo metu šiuolaikinėse transporto priemonėse yra įdiegta daug naujų pažangiųjų elektroninių sistemų, kad jos taptų saugesnės ir padėtų vairuotojui. Gali būti privaloma arba neprivaloma atlikti šių sistemų tipo patvirtinimą, kai pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2019/2144<sup>12</sup> reikalaujama įrengti įvairias pažangiasias pagalbos vairuotojui sistemas, skirtas avarijoms išvengti ir žūčių bei sunkių sužalojimų skaičiui sumažinti. Tačiau numatomos naudos nebus gauta, jei šių sistemų būklė laikui bėgant blogės arba jos bus neteisėtai keičiamos. Todėl tos naujos elektroninės sistemos turėtų būti įtrauktos į periodinę techninę apžiūrą ir patikrinimus kelyje, siekiant užtikrinti, kad jos duotų tikėtinos naudos eismo saugumui. Siekiant užtikrinti saugų automatizuotų transporto priemonių eksploatavimą ir elektroninių saugos sistemų apžiūrą visą jų naudojimo tarnavimo trukmę, atitinkamos tikrinimo pozicijos turėtų būti įtrauktos į minimaliuosius reikalavimus, susijusius su atitinkamuose direktyvų 2014/45/ES ir 2014/47/ES prieduose nustatytu apžiūros turiniu ir rekomenduojamais metodais;
- (15) nors kelių transporto sektoriuje į orą išmetamas didelis kenksmingų oro teršalų, ypač NO<sub>x</sub> ir smulkiųjų dalelių, kiekis, dabartiniai išmetamo teršalų kiekio tikrinimo metodai nėra pritaikyti prie naujesnių transporto priemonių ir technologijų. Komisijos rekomendacija (ES) 2023/688<sup>13</sup> buvo vienas iš pirmųjų žingsnių siekiant suderinti kietųjų dalelių skaičiaus matavimą atliekant techninę apžiūrą. Siekiant užtikrinti visuomenės sveikatą, aplinkos apsaugą ir sąžiningą konkurenciją, į atitinkamas direktyvų 2014/45/ES ir 2014/47/ES prieduose nustatytas pozicijas, kurios turi būti tikrinamos atliekant periodinę techninę apžiūrą ir patikrinimą kelyje, dabar turėtų būti įtrauktas kietųjų dalelių skaičiaus ir NO<sub>x</sub> kiekio matavimas;

---

<sup>12</sup> 2019 m. lapkričio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/2144 dėl variklinių transporto priemonių, jų priekabų ir joms skirtų sistemų, sudėtinųjų dalių bei atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo reikalavimų, susijusių su jų bendrąja sauga ir transporto priemonėse esančių asmenų bei pažeidžiamų eismo dalyvių apsauga, kuriuo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/858 ir panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 78/2009, (EB) Nr. 79/2009 ir (EB) Nr. 661/2009 ir Komisijos reglamentai (EB) Nr. 631/2009, (ES) Nr. 406/2010, (ES) Nr. 672/2010, (ES) Nr. 1003/2010, (ES) Nr. 1005/2010, (ES) Nr. 1008/2010, (ES) Nr. 1009/2010, (ES) Nr. 19/2011, (ES) Nr. 109/2011, (ES) Nr. 458/2011, (ES) Nr. 65/2012, (ES) Nr. 130/2012, (ES) Nr. 347/2012, (ES) Nr. 351/2012, (ES) Nr. 1230/2012 ir (ES) 2015/166 (OL L 325, 2019 12 16, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

<sup>13</sup> 2023 m. kovo 20 d. Komisijos rekomendacija (ES) 2023/688 dėl kietųjų dalelių kiekio matavimo atliekant transporto priemonių su slėginio uždegimo varikliais periodinę techninę apžiūrą (OL L 90, 2023 3 28, p. 46, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2023/688/oj>).

- (15a) kalbant apie transporto priemonių su slėginio uždegimo varikliais išmetamo NO<sub>x</sub> kiekio matavimą periodinės techninės apžiūros metu, Komisija įgyvendinimo aktais turėtų nustatyti transporto priemonių parengiamojo kondicionavimo reikalavimus, grindžiamus tyrimais, kuriais patvirtinamas metodų tinkamumas, ir tai, kurias euro taršos normas reikėtų įtraukti į taikymo sritį prieš įtraukiant šias transporto priemones į išmetamo teršalų kiekio matavimus. Patikrinimo kelyje metu galima lengviau atlikti transporto priemonių su slėginio uždegimo varikliais išmetamo NO<sub>x</sub> kiekio matavimą, nes prieš atliekant tikrinimą transporto priemonės yra atrenkamos ir būna įšilusios. Jei numatoma, kad turi būti imtasi tolesnių veiksmų techninę apžiūrą atliekančiame techninės apžiūros centre, tie tolesni veiksmai priklauso nuo tinkamų išmetamo teršalų kiekio tikrinimo metodų įgyvendinimo pagal įgyvendinimo aktus;
- (15b) kiek tai susiję su kibirkštinio uždegimo varikliu varomų transporto priemonių išmetamo kietųjų dalelių skaičiaus (PN) matavimu, Komisija pirma turėtų įgyvendinimo aktais nustatyti matavimo metodus ir ribines vertes, kad juos būtų galima įtraukti į išmetamo teršalų kiekio matavimus. Komisija įgyvendinimo aktais gali nustatyti kibirkštinio uždegimo variklių išmetamo NO<sub>x</sub> kiekio matavimo metodą, ribines vertes ir tai, kurios euro taršos normos tokio matavimo tikslu turėtų būti įtrauktos;
- (15c) transporto priemonių atšaukimo kampanijos pagal Reglamentą (ES) 2018/858 dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo ir rinkos priežiūros ir pagal Reglamentą (ES) 2023/988 dėl bendros gaminių saugos priklauso nuo to, ar transporto priemonių savininkai arba registracijos liudijimo turėtojai imasi tolesnių veiksmų, kad registracijos liudijimai galiotų. Techninė apžiūra galėtų palengvinti transporto priemonių atšaukimo kampanijas, jei trūkumas, dėl kurio buvo pradėta kampanija, kelia rimtą pavojų transporto priemonėje esančių asmenų arba kitų eismo dalyvių saugai ar sveikatai arba aplinkai. Todėl turėtų būti nustatyta atšaukimo kampanijų ir techninės apžiūros sąsaja. Dėl šios sąsajos valstybės narės turėtų turėti galimybę nustatyti, ar tam tikros atšaukimo kampanijos atveju turi būti atliekama techninė apžiūra, o trūkumą, dėl kurio buvo pradėta atšaukimo kampanija, turėtų priskirti dideliems arba pavojingiems trūkumams. Trūkumo klasifikavimas gali turėti įtakos techninės apžiūros rezultatams ir gali būti laikoma, kad transporto priemonė nepraėjo techninės apžiūros, kol trūkumas nebus pašalintas ir patikrintas atliekant vėlesnę techninę apžiūrą;

- (15d) atšaukimo kampanijų ir techninės apžiūros sąsajos nustatymas priklauso nuo to, ar gamintojai kompetentingoms institucijoms ir atitinkamai techninės apžiūros centrams teikia patikimą ir naujausią informaciją. Ta sąsaja nedaromas poveikis taisyklėms, kuriomis užtikrinama, kad transporto priemonės savininkai arba registracijos liudijimo turėtojai būtų tinkamai informuojami apie atšaukimo kampaniją ir jiems būtų suteikiama galimybė pristatyti transporto priemonę patikrai ir remontui, taip pat ja nekeičiamos ir valdžios institucijoms neperduodamos gamintojų ir kitų tiekimo grandinės ekonominės veiklos vykdytojų pareigos imtis tinkamų taisomųjų priemonių, įskaitant transporto priemonių atšaukimą, jei transporto priemonė, sistema, komponentas ar atskiras techninis mazgas kelia didelį pavojų transporto priemonėje esančių asmenų arba kitų eismo dalyvių saugai ar sveikatai arba aplinkai;
- (16) [...].
- (17) [...]
- (18) be reguliarių periodinių techninių apžiūrų, taip pat turėtų būti atliekama transporto priemonių techninė apžiūra, jei su sauga arba aplinka susijusios transporto priemonės sistemos ir komponentai buvo iš esmės pakeisti arba modifikuoti. Tai, be kita ko, apima atvejus, kai pasikeičia transporto priemonės kategorija arba išmetamas teršalų lygis, pavyzdžiui, įrengus kietųjų dalelių filtrą, arba kai transporto priemonė pakeičiama taip, kad būtų varoma alternatyviaisiais degalais, arba pakeičiama vairavimo sistema. Tai neužkerta kelio atitinkamoje valstybėje narėje registruotų pakeistų ar modifikuotų transporto priemonių patvirtinimo nacionaliniam reglamentavimui ir jo neapriboja;
- (19) siekiant palengvinti skaitmeninę pertvarką ir sumažinti techninės apžiūros centrams tenkančias išlaidas, techninės apžiūros pažymos turėtų būti išduodamos standartizuotu elektroniniu formatu. Asmeniui, pateikusiam transporto priemonę techninei apžiūrai, jo prašymu taip pat turėtų būti išduodama išspausdinta popierinė techninės apžiūros pažymos kopija. Valstybės narės turėtų pripažinti abi formas, kai pasikeičia transporto priemonės savininkas arba kai transporto priemonė perregistruojama kitoje valstybėje narėje. Tai taip pat taikoma išsamesnio patikrinimo kelyje ataskaitai;

- (20) turėtų būti užtikrinta, kad asmens duomenų tvarkymas įgyvendinant šią direktyvą atitiktų Sąjungos duomenų apsaugos sistemą, visų pirma Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2016/679<sup>14</sup>. Laikantis standartizuotosios duomenų apsaugos principo, techninės apžiūros pažymoms tikrinti turėtų būti naudojami tikrinimo metodai, pagal kuriuos nereikalaujama perduoti atskirose pažymose nurodytų asmens duomenų;
- (21) siekiant numatyti tinkamą vėlesnę trūkumų pašalinimo kontrolę, kai dėl vieno ar kelių didelių arba pavojingų trūkumų valstybėje narėje, kuri nėra registracijos valstybė narė, transporto priemonė nepraeina periodinės techninės apžiūros, apie apžiūros rezultatus ir vėlesnės apžiūros terminą turėtų būti pranešta registracijos valstybei narei ir jie turėtų būti registruojami transporto priemonių registre. Vėlesnės apžiūros terminas turėtų būti ne ilgesnis kaip du mėnesiai ir apžiūra turėtų būti atliekama bet kurioje valstybėje narėje. Be to, jei transporto priemonė nepraeina periodinės techninės apžiūros dėl vieno ar kelių pavojingų trūkumų, valstybė narė arba kompetentinga institucija, siekdamas išvengti tiesioginio pavojaus kelių eismo saugumui ar aplinkai, turėtų turėti galimybę nuspręsti, ar atitinkama transporto priemonė neturi būti naudojama viešuosiuose keliuose, ir prašyti registracijos valstybės narės sustabdyti leidimo naudoti transporto priemonę keliuose galiojimą, kol tie trūkumai bus pašalinti ir toks pašalinimas bus patikrintas atliekant vėlesnę techninę apžiūrą. Galiojimo sustabdymas turėtų būti registruojamas registracijos valstybės narės transporto priemonių registre;
- (22) už transporto priemonės išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos, aukštosios įtampos sistemos, įskaitant baterijų valdymo sistemą, duslintuvą ar su sauga susijusias sistemas, klastojimą ar manipuliavimą jomis, dėl kurių gali atsirasti didelių arba pavojingų trūkumų, turėtų būti baudžiama veiksmingomis, proporcingomis, atgrasomomis ir nediskriminacinėmis sankcijomis. Klastojimas ar manipuliavimas apima, be kita ko, tyčinį transporto priemonės sistemų ir komponentų išjungimą, jų modifikavimą ar koregavimą, norint pakeisti gamintojo iš pradžių nurodytą veikimą siekiant apeiti reguliavimo arba techninius reikalavimus;

---

<sup>14</sup> 2016 m. balandžio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2016/679 dėl fizinių asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo ir kuriuo panaikinama Direktyva 95/46/EB (OL L 119, 2016 5 4, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

- (23) dabartiniai direktyvose 2014/45/ES ir 2014/47/ES nustatyti reikalavimai valstybėms narėms bendradarbiauti tarpusavyje įgyvendinant tas direktyvas nesuteikia galimybės valstybėms narėms tikrinti transporto priemonės teisinę ir techninę būklę tarpvalstybiniais atvejais. Siekdamas užtikrinti didesnę veiksmingumą, be kita ko, tokiais atvejais, valstybės narės turėtų padėti viena kitai sistemingiau įgyvendinti direktyvas. Todėl būtina nustatyti keitimosi informacija ir transporto priemonių duomenimis taisyklės, kad valstybės narės galėtų susipažinti su viena kitos transporto priemonių registrais ir techninės apžiūros duomenų bazėmis, įskaitant techninės apžiūros pažymų ir techninio patikrinimo kelyje ataskaitų turinį. Taip pat turėtų būti keičiamasi informacija apie atitikties liudijimus, išduotus pagal Reglamentą (ES) 2018/858. Valstybės narės gali užtikrinti prieigą prie duomenų pagal tame reglamente nustatytas keitimosi duomenimis taisyklės;
- (24) kad būtų galima keistis informacija apie Sąjungoje registruotas transporto priemones, Komisija sukūrė keitimosi pranešimais platformą MOVE-HUB, skirtą valstybių narių nacionaliniams elektroniniams registrams sujungti<sup>15</sup>. Šiuo metu šioje platformoje sujungti kelių transporto įmonių registrai (ERRU), vairuotojo pažymėjimų registrai (RESPER), profesionalių vairuotojų mokymo registrai („ProDriveNet“), vairuotojų tachografo kortelių registrai („TACHOnet“) ir pranešimai apie gedimus, nustatytus atliekant transporto priemonių patikrinimą kelyje (RSI)<sup>16</sup>;

---

<sup>15</sup> 2016 m. balandžio 1 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2016/480, kuriuo nustatomos bendrosios nacionalinių elektroninių kelių transporto įmonių registrų sujungimo taisyklės ir panaikinamas Reglamentas (ES) Nr. 1213/2010, (OL L 87, 2016 4 2, p. 4). ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2016/480/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/480/oj).

<sup>16</sup> 2017 m. lapkričio 29 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2017/2205 dėl išsamių pranešimo apie komercines transporto priemones, turinčias didelių arba pavojingų trūkumų, nustatytų atliekant techninį patikrinimą kelyje, procedūrų taisyklių (OL L 314, 2017 11 30, p. 3, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2017/2205/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj)).

- (25) reikėtų išplėsti MOVE-HUB funkcijas, kad būtų galima tinkamai keisti informacija ir transporto priemonių duomenimis direktyvų 2014/45/ES ir 2014/47/ES tikslais. Todėl valstybės narės prie MOVE-HUB turėtų prijungti savo elektronines sistemas, kuriose pateikiama informacija apie techninės apžiūros pažymas, ES laikinąsias techninės apžiūros pažymas ir odometrų rodmenų istoriją, kad būtų galima keisti pranešimais. Prisijungimui prie MOVE-HUB elektroninės sistemos valstybės narės gali toliau naudoti savo taikomas programas arba trečiųjų šalių taikomas programas, įskaitant Europos transporto priemonių ir vairuotojo pažymėjimų informacinę sistemą (EUCARIS). Keisti informacija ir duomenimis per MOVE-HUB turėtų būti pradėta per dvejus metus nuo atitinkamų įgyvendinimo aktų priėmimo pagal Direktyvos 2014/45/ES 16 straipsnį ir Direktyvos 2014/47/ES 18a straipsnį;
- (26) krizės, kilusios dėl reikšmingų įvykių Sąjungoje arba už jos ribų, gali labai sutrikdyti jos techninės apžiūros sistemos veikimą. Krizės metu valstybės narės turėtų turėti galimybę pratęsti techninės apžiūros pažymų, įskaitant ES laikinąsias techninės apžiūros pažymas, galiojimą. Gavus Komisijos leidimą, valstybėms narėms turėtų būti leidžiama techninės apžiūros pažymų, kurių galiojimas baigiasi, ir ES laikinųjų techninės apžiūros pažymų administracinį galiojimą pratęsti šešioms mėnesiams. Jei krizė nesibaigtų, galiojimą turėtų būti įmanoma dar pratęsti;
- (27) N<sub>1</sub> kategorijos lengvosios komercinės transporto priemonės naudojamos intensyviau nei asmeniniai automobiliai, dažnai tankiai apgyvendintose vietovėse. Atsižvelgiant į padidėjusį Sąjungoje eksploatuojamų N<sub>1</sub> kategorijos lengvųjų komercinių transporto priemonių skaičių, siekiant visoje Sąjungoje sudaryti vienodas sąlygas komercinės veiklos vykdytojams ir toliau gerinti tokių transporto priemonių saugą ir aplinkosauginį veiksmingumą, taip pat turėtų būti atliekamas N<sub>1</sub> kategorijos lengvųjų komercinių transporto priemonių patikrinimas kelyje;

- (28) atliekant patikrinimą kelyje, didelio skaičiaus transporto priemonių išmetamo teršalų kiekio tikrinimas naudojant nuotolinio stebėjimo įrangą yra veiksminga priemonė siekiant identifikuoti taršias transporto priemones. Kai kuriose valstybėse narėse įgyta patirtis parodė, kad tokiu būdu tokių transporto priemonių nustatoma gerokai daugiau, palyginti su privalomais tikrinimo metodais. Nuotolinio stebėjimo įranga gali būti sistemingai naudojama didelei transporto priemonių parko daliai patikrinti realiomis kelių sąlygomis. Transporto priemonių išmetamas teršalų kiekis svyruoja, o tam tikromis sąlygomis, pavyzdžiui, šaltojo paleidimo metu, dažniau pasitaiko teršalų išmetimo pikai. Vienas stacionaraus nuotolinio stebėjimo matavimas gali sėkmingai parodyti, kad tarši transporto priemonė turi trūkumų arba neteisėto keitimo požymių. Atsižvelgiant į išmatuoto perviršijimo dydį, gali reikėti atlikti kelis stacionaraus nuotolinio stebėjimo matavimus, kad būtų patvirtinta, jog transporto priemonė yra tarši. Kadangi dėl tokių trūkumų ir modifikacijų išmetama pernelyg daug teršalų, o tai kelia pavojų žmonių sveikatai ir aplinkai, jie turėtų būti ištaisyti, o už bet kokį klastojimą turėtų būti taikomos sankcijos;
- (28a) nuotolinis stebėjimas negali pakeisti patikrinimo kelyje, tačiau jį galima naudoti atrenkant transporto priemones tolesniam patikrinimui kelyje. Nuotolinio stebėjimo matavimai gali būti patikrinami atliekant patikrinimą kelyje iškart, kai atliekamas nuotolinis stebėjimas, arba techninės apžiūros centre. Atsižvelgiant į tai, kad nuotolinio stebėjimo metu identifikuojamos taršios transporto priemonės, nepriklausomai nuo jų registracijos valstybės narės, tokią transporto priemonę identifikavusi valstybė narė ir registracijos valstybė narė turėtų bendradarbiauti, kad būtų užtikrinti tinkami tolesni veiksmai, grindžiami suderintomis taršioms transporto priemonėms taikomomis vertėmis;

- (28b) patikrinimas kelyje arba tikrinimo centre turėtų būti atliekamas laikantis tikrinimo metodų, nustatytų atitinkamai Direktyvos 2014/47/ES II priedo 8.1 ir 8.2 pozicijose ir Direktyvos 2014/45/ES I priede. Tai reiškia, kad, pavyzdžiui, tais atvejais, kai įtariama, kad dyzelinis automobilis arba N<sub>1</sub> kategorijos lengvoji komercinė transporto priemonė, kurioje įmontuotas Euro 5b arba naujesnis variklis, arba Euro VI sunkioji komercinė transporto priemonė arba tolimojo susisiekimo autobusas jų patvirtinimo metu išmeta smulkiąsias daleles, kurių kiekis viršija teisės aktuose nustatytas ribas, jų išmetamas teršalų kiekis turėtų būti tikrinamas išmatuojant kietųjų dalelių skaičių pagal atitinkamo priedo 8.2.3.1 poziciją. Dyzelinių transporto priemonių, kuriose nėra kietųjų dalelių filtro, išmetamas teršalų kiekis bus tikrinamas atliekant neskaidrumo matavimą. Dyzelinių transporto priemonių išmetamo NO<sub>x</sub> kiekio patikrinimas atliekamas taikant naują matavimo metodą pagal atitinkamo priedo 8.2.3.3 poziciją. Valstybės narės turėtų nustatyti L kategorijos transporto priemonių variklių išmetamo teršalų kiekio tikrinimo metodą. Skleidžiamas triukšmas turėtų būti tikrinamas naudojant triukšmo matuoklį;
- (29) [...]
- (30) Direktyvoje 2014/47/ES nustatyta minimali sunkiųjų komercinių transporto priemonių, kurios kasmet turi būti patikrinamos Sąjungos keliuose, dalis, tačiau valstybių narių lygmeniu nenustatyta jokia siektina reikšmė, todėl sunku užtikrinti, kad tos minimalios dalies reikalavimo būtų laikomasi. Siekiant užtikrinti, kad komercinių transporto priemonių patikrinimais kelyje būtų prisidedama prie didesnio kelių eismo saugumo ir mažesnės oro taršos visoje Sąjungoje, kiekvienoje valstybėje narėje kasmet iš viso turėtų būti atliekamas bent 5 % visų sunkiųjų komercinių transporto priemonių pradinis techninis patikrinimas kelyje. Be to, valstybėse narėse turėtų būti atliekami pradiniai N1 kategorijos lengvųjų komercinių transporto priemonių techniniai patikrinimai kelyje, kurių skaičius atitiktų bent 10 % visų pradinių sunkiųjų komercinių transporto priemonių techninių patikrinimų kelyje;
- (31) siekdamas skatinti skaitmeninę transformaciją ir sumažinti išlaidas transporto sektoriuje, valstybės narės turėtų reikalauti, kad jų kompetentingos institucijos priimtų elektroninius patikrinimo kelyje įrodymus;

- (32) krovinio pritvirtinimas yra labai svarbus kelių eismo saugumui. Visose valstybėse narėse vizualus krovinio pritvirtinimo įvertinimas turėtų būti įtrauktas į privalomus pradinis patikrinimus kelyje. Remiantis pradinio patikrinimo kelyje rezultatais, gali būti atliekamas išsamesnis krovinio pritvirtinimo patikrinimas;
- (33) siekiant užtikrinti vienodas šios direktyvos įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai nustatyti: a) techninei apžiūrai atlikti būtinos techninės informacijos ir duomenų rinkinį, kuris privalo būti pateiktas kompetentingoms institucijoms, b) sąveikumo savybes ir saugumo priemonės, taikomas į techninės apžiūros pažymas įtrauktiems QR kodams, c) būtiną informacijos ir duomenų, kuriais turi būti keičiamasi, formos ir turinio savybes ir reikalavimus, d) formatą, kuriuo turi būti perduodami periodinių apžiūrų ir patikrinimų kelyje duomenys, e) transporto priemonių parengiamojo kondicionavimo reikalavimus ir tai, kurias euro taršos normas reikėtų įtraukti atliekant slėginio uždegimo variklių išmetamo azoto oksidų (NO<sub>x</sub>) kiekio matavimą techninės apžiūros centruose, f) kibirkštinio uždegimo variklių išmetamo kietųjų dalelių skaičiaus matavimo bei kibirkštinio uždegimo variklių išmetamo azoto oksidų (NO<sub>x</sub>) kiekio matavimo metodus ir ribines vertes ir g) nustatyti bendras variklio išmetamo teršalų kiekio arba skleidžiamo triukšmo ar abiejų šių reikšmių ribines vertes, kurios turėtų būti naudojamos siekiant identifikuoti, atliekant nuotolinį stebėjimą, taršias transporto priemones, kai identifikavus tokias transporto priemones turėtų būti imtasi tolesnių tarpvalstybinių veiksmų. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011<sup>17</sup>;
- (34) [...]

---

<sup>17</sup> 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (35) šios direktyvos tikslų, t. y. pagerinti kelių eismo saugumą, sudaryti palankesnes sąlygas laisvam asmenų judėjimui ir sumažinti išmetamųjų teršalų kiekį, valstybės narės negali deramai pasiekti veikdamos pavieniui, nes dėl nacionalinių taisyklių, kuriomis reglamentuojami tie transporto priemonių patikrinimai, būtų taikomi skirtingi reikalavimai. Todėl tokių tikslų būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, nustatant Sąjungoje eksploatuojamų transporto priemonių periodinių techninių apžiūrų ir techninių patikrinimų kelyje minimaliuosius bendrus reikalavimus ir suderintas taisykles. Todėl, laikydamosi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidarumo principo, Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šia direktyva neviršijama to, kas būtina tiems tikslams pasiekti;
- (36) valstybės narės, įgyvendindamos Direktyvą 2014/45/ES, turėtų reguliariai teikti Komisijai pagrindinius duomenis apie bendrą patikrintų transporto priemonių skaičių pagal kategorijas, patikrintas ir reikalavimų neatitinkančias pozicijas. Patikrinimų kelyje atveju ataskaitos turi būti teikiamos rečiau;
- (37) siekiant kuo labiau sumažinti administracinę naštą ir kartu užtikrinti teikiamos informacijos naudingumą, valstybės narės turėtų kas trejus metus teikti direktyvų 2014/45/ES ir 2014/47/ES įgyvendinimo ataskaitas;
- (38) techninės apžiūros sistema turi tiesioginį poveikį kelių eismo saugumui, skleidžiamam triukšmui ir išmetamam teršalų kiekiui, todėl ji turėtų būti periodiškai peržiūrima. Remdamasi valstybių narių valdžios institucijų pateikta informacija, Komisija turėtų Europos Parlamentui ir Tarybai pateikti Direktyvos 2014/45/ES nuostatų, įskaitant nuostatas dėl taikymo srities, techninių apžiūrų dažnumo ir ES laikinųjų techninės apžiūros pažymų pripažinimo, ir Direktyvos 2014/47/ES nuostatų veiksmingumo ataskaitas. Ypač daug dėmesio turėtų būti skiriama nuotolinio stebėjimo metu įgytai patirčiai, kad, kai tinkama, ji būtų iš esmės įtraukta į techninės apžiūros sistemą;

- (39) vadovaujantis Reglamento (ES) 2018/1725 42 straipsnio 1 dalimi, buvo konsultuojamasi su Europos duomenų apsaugos priežiūros pareigūnu, ir jis pateikė nuomonę [... m. ... d.];
- (40) pagal 2011 m. rugsėjo 28 d. bendrą valstybių narių ir Komisijos politinį pareiškimą dėl aiškinamųjų dokumentų<sup>18</sup> valstybės narės pagrįstais atvejais išipareigojo prie pranešimų apie perkėlimo priemones pridėti vieną ar daugiau dokumentų, kuriuose paaiškinamos direktyvos sudedamųjų dalių ir nacionalinių perkėlimo priemonių atitinkamų dalių sąsajos. Šios direktyvos atveju teisės aktų leidėjas laikosi nuomonės, kad tokių dokumentų perdavimas yra pagrįstas;
- (41) todėl direktyvos 2014/45/ES ir 2014/47/ES turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistos,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

---

<sup>18</sup> OL C 369, 2011 12 17, p. 14.

## *1 straipsnis*

### Direktyvos 2014/45/ES pakeitimai

Direktyva 2014/45/ES iš dalies keičiama taip:

1) 2 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalies šešta įtrauka pakeičiama taip:

„– dviratėms ar triratėms transporto priemonėms (L3e, L4e, L5e ir L7e kategorijų transporto priemonėms), kurių variklio darbinis tūris didesnis kaip 125 cm<sup>3</sup> arba kurių didžiausia nuolatinė vardinė arba naudingoji galia didesnė kaip 11 kW;

– T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b ir T4.3b kategorijų ratiniams traktoriams, naudojamiems daugiausia komerciniam krovinių vežimui viešaisiais keliais.“;

b) 2 dalies septinta įtrauka pakeičiama taip: „,

– L3e, L4e, L5e ir L7e kategorijų transporto priemonių, kurių variklio darbinis tūris didesnis kaip 125 cm<sup>3</sup> arba kurių didžiausia nuolatinė vardinė arba naudingoji galia didesnė kaip 11 kW, jei valstybė narė yra įgyvendinusi veiksmingas alternatyvias kelių eismo saugumo priemones, taikomas dviratėms arba triratėms transporto priemonėms, visų pirma atsižvelgiant į atitinkamą kelių eismo saugumo statistiką per pastaruosius penkerius metus. Valstybės narės apie tokias išimtis praneša Komisijai.“;

2) 3 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 punktas pakeičiamas taip:

„1) transporto priemonė – bet kokia nebėginė motorinė transporto priemonė arba jos priekaba, išskyrus troleibusus, t. y. transporto priemonė, sujungta su elektros laidininku;“;

b) įterpiamas šis 6a punktas:

„6a) susietoji transporto priemonė – bet kokia transporto priemonė, kurioje įmontuota belaidžio ryšio jungtis, galinti perduoti odometro rodmenis;“;

c) 10 punktas pakeičiamas taip:

„10) patvirtinimas – procedūra, pagal kurią valstybė narė patvirtina, kad transporto priemonė atitinka atitinkamas administracines nuostatas ir techninius reikalavimus, nurodytus reglamentuose (ES) Nr. 167/2013, (ES) Nr. 168/2013 ir (ES) 2018/858;“;

d) 12 punktas pakeičiamas taip:

„12) techninės apžiūros pažyma – skaitmeninės formos techninės apžiūros ataskaita arba išspausdinta jos kopija, kurias galima patikrinti pagal 8 straipsnio 2 dalį ir kurias išduoda kompetentinga institucija arba techninės apžiūros centras;“;

e) įterpiamas šis 12a punktas:

„12a) ES laikinoji techninės apžiūros pažyma – techninės apžiūros pažyma, kurią pagal 8 straipsnį išduoda kompetentinga institucija arba techninės apžiūros centras, įsiteigtas valstybėje narėje, kuri nėra transporto priemonės registracijos valstybė narė;“;

3) 4 straipsnis pakeičiamas taip:

*„4 straipsnis*

*Atsakomybė*

1. Kiekviena valstybė narė užtikrina, kad pagal šią direktyvą būtų atliekamos jos teritorijoje registruotų transporto priemonių periodinės apžiūros.
2. Nedarant poveikio 4 daliai, technines apžiūras atlieka transporto priemonės registracijos valstybė narė, valstybinė įstaiga, kuriai ta valstybė narė pavedė šią užduotį, arba tos valstybės narės paskirtos ir prižiūrimos įstaigos ar įmonės, įskaitant įgaliotas viešąsias ar privačiąsias įstaigas.

3. Valstybės narės gali pripažinti valstybės narės, kuri nėra transporto priemonės registracijos valstybė narė, išduotą techninės apžiūros pažymą. Tokiais atvejais ta techninės apžiūros pažyma laikoma lygiaverte registracijos valstybės narės išduotai techninės apžiūros pažymai. Valstybės narės, nusprendusios pripažinti kitos valstybės narės išduotą techninės apžiūros pažymą, atitinkamai informuoja Komisiją ir kitas valstybes nares.
4. M<sub>1</sub> ir N<sub>1</sub> kategorijų transporto priemonių techninės apžiūros pagal 8 straipsnį taip pat gali būti atliekamos valstybėje narėje, kuri nėra transporto priemonės registracijos valstybė narė. Registracijos valstybė narė pripažįsta toje kitoje valstybėje narėje išduotas ES laikinosios techninės apžiūros pažymos galiojimą.
5. Transporto priemonių gamintojai nemokamai ir nepagrįstai nedelsdami atitinkamoms kompetentingoms institucijoms 6 dalyje nurodytuose įgyvendinimo aktuose nustatyta forma nediskriminuodami ir kompiuterio skaitomu formatu pateikia techninę informaciją. Tos kompetentingos institucijos gali nuspręsti centralizuotoms duomenų įstaigoms pavesti organizuoti duomenų srautą iš gamintojų ir valdyti prieigą prie techninės informacijos. Kompetentingos institucijos arba paskirtosios centralizuotos duomenų įstaigos tą techninę informaciją pateikia techninės apžiūros centrams.
6. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomas techninės informacijos, naudotinos tikrintinų pozicijų techninei apžiūrai atlikti, rinkinys, rekomenduojamų apžiūros metodų naudojimas, taip pat išsamios taisyklės, susijusios su duomenų forma, ir prieigos prie atitinkamos techninės informacijos procedūros, užtikrinant, kad iš informacijos būtų galima aiškiai identifikuoti transporto priemonę ir atitinkamą gamyklinių variantų sąrašą. Tokia techninė informacija gali visų pirma apimti elektroninės transporto priemonės sąsajos naudojimo instrukcijas ir duomenis, diagnostinius trikties kodus, nurodomą teisingą programinės įrangos versiją ir vientisumą, taip pat įspėjamųjų indikatorių ar šviesos signalizatorių aprašymus ir iliustracijas.

Tuose įgyvendinimo aktuose atsižvelgiama į prieigos prie vidinės diagnostikos sistemos informacijos sąlygas ir priemones, nustatytas pagal Reglamento (ES) 2018/858 X priedo 4 priedėlį; tačiau pagal 1 pastraipą Komisijos nurodoma techninė informacija teikiama nemokamai.

Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 19 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

7. Valstybės narės užtikrina, kad atsakomybė už saugios ir tinkamos eksploatuoti transporto priemonės būklės palaikymą būtų nustatyta nacionalinėje teisėje.“;

4) įterpiamas šis 4a straipsnis:

*„4a straipsnis*

Odometro rodmenų registravimas

1. Kiekviena valstybė narė užtikrina, kad odometrų rodmenys būtų registruojami nacionalinėje duomenų bazėje arba transporto priemonių registre, kiek tai susiję su M<sub>1</sub> ir N<sub>1</sub> kategorijų transporto priemonių periodine technine apžiūra, ir kai transporto priemonių gamintojų įgaliotos remonto įmonės atlieka tokių transporto priemonių remonto ar techninės priežiūros darbus. Valstybės narės taip pat reikalauja, kad transporto priemonių gamintojai arba jų atstovai kas tris mėnesius, pradedant nuo pirmosios transporto priemonės registracijos dienos, perduotų jų pagamintų susietųjų transporto priemonių odometrų rodmenis. Šie odometrų rodmenys registruojami toje nacionalinėje duomenų bazėje arba nacionaliniame transporto priemonių registre.
2. Valstybės narės taip pat gali reikalauti, kad kiti paslaugų teikėjai, pavyzdžiui, atliekantys tokios transporto priemonės remonto ar techninės priežiūros darbus, odometrų rodmenis registruotų 1 dalyje nurodytoje duomenų bazėje arba nacionaliniame transporto priemonių registre.

3. Valstybės narės suteikia galimybę kontrolieriams, registracijos liudijimo turėtojui ir valstybių narių kompetentingoms institucijoms, atsakingoms už techninę apžiūrą, transporto priemonių perregistravimą ir patvirtinimą ir 1 dalyje nurodytą registrą arba duomenų bazę, naudotis užregistruotų transporto priemonių odometrų rodmenų istorija. Valstybės narės gali nuspręsti prieigą prie odometro rodmenų istorijos vertinimo suteikti tik kontrolieriams.
4. Valstybės narės imasi tinkamų priemonių, kad potencialūs naudotų transporto priemonių pirkėjai būtų informuoti apie tai, kad registracijos liudijimo turėtojais turi prieigą prie 3 dalyje nurodytų ankstesnių transporto odometro rodmenų istorijos.
5. Valstybės narės nacionalinėms statistikos institucijoms ir Komisijai (Eurostatui) taip pat suteikia galimybę naudotis 1 dalyje nurodytose nacionalinėse duomenų bazėse arba nacionaliniuose transporto priemonių registruose saugomais odometrų duomenimis pagal Reglamento (EB) Nr. 223/2009\* 17a ir 17b straipsnius.
6. Jeigu odometro rodmenys klastojami arba jais manipuliuojama siekiant sumažinti ar pateikti klaidingą transporto priemonės nuvažiuotą atstumą, už tokį klastojimą ar manipuliavimą turi būti baudžiama veiksmingomis, proporcingomis, atgrasomomis ir nediskriminacinėmis sankcijomis.

---

\* 2009 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 223/2009 dėl Europos statistikos, panaikinant Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB, Euratomas) Nr. 1101/2008 dėl konfidencialių statistinių duomenų perdavimo Europos Bendrijų statistikos tarnybai, Tarybos reglamentą (EB) Nr. 322/97 dėl Bendrijos statistikos ir Tarybos sprendimą 89/382/EEB, Euratomas, įsteigiantį Europos Bendrijų statistikos programų komitetą, (OL L 87, 2009 3 31, p. 164, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/223/oj>).“;

5) 5 straipsnis pakeičiamas taip:

*„5 straipsnis*

Techninės apžiūros data ir dažnumas

1. Transporto priemonių techninė apžiūra, nedarant poveikio valstybėse narėse pagal 4 dalį taikomam lankstumo laikotarpiui, turi būti atliekama bent šiais intervalais:
  - a) M1 ir N1 kategorijų transporto priemonių – po ketverių metų nuo tada, kai transporto priemonė pirmą kartą užregistruota, o vėliau kas dvejus metus;
  - b) M<sub>1</sub> kategorijos transporto priemonių, naudojamų kaip taksi arba greitosios medicinos pagalbos automobiliai, ir M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> bei O<sub>4</sub> kategorijų transporto priemonių – po vieno metų nuo tada, kai transporto priemonė pirmą kartą užregistruota, o vėliau kasmet;
  - c) T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b ir T4.3b kategorijų ratinių traktorių, naudojamų daugiausia komerciniams pervežimams viešuosiuose keliuose – po ketverių metų nuo tada, kai transporto priemonė pirmą kartą užregistruota, o vėliau kas dvejus metus.

Taikant pirmos pastraipos a punktą, atliekant 4 straipsnio 4 dalyje nurodytas technines apžiūras, valstybės narės kitą techninę apžiūrą planuoja taip, kad būtų laikomasi laikinosios techninės apžiūros pažymos galiojimo laikotarpio.

2. Valstybės narės nustato atitinkamus intervalus, per kuriuos turi būti atliekama L3e, L4e, L5e ir L7e kategorijų transporto priemonių, kurių variklio darbinis tūris didesnis kaip 125 cm<sup>3</sup> arba kurių didžiausia nuolatinė vardinė arba naudingoji galia yra didesnė kaip 11 kW, techninė apžiūra.
3. Neatsižvelgiant į paskutinės transporto priemonės techninės apžiūros datą, transporto priemonių techninė apžiūra turi būti atliekama, jei buvo iš esmės pakeistos arba modifikuotos su sauga ir aplinka susijusios transporto priemonės sistemos bei komponentai.

4. Valstybės narės arba kompetentingos institucijos gali nustatyti pagrįstą laikotarpį, per kurį, neviršijant 1 dalyje apibrėžtų intervalų, turi būti atliekama techninė apžiūra.“;

6) 6 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Valstybės narės užtikrina, kad tų kategorijų transporto priemonių, kurioms taikoma ši direktyva, išskyrus L3e, L4e, L5e ir L7e kategorijų transporto priemonės, techninės apžiūros apimtų bent I priedo 2 punkte nurodytas sritis.“;

b) 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Valstybės narės kompetentinga institucija arba techninės apžiūros centras atlieka kiekvienos 1 dalyje nurodytos srities techninę apžiūrą, per kurią patikrina bent I priedo 3 punkte nurodytas pozicijas, naudodami rekomenduojamus arba lygiaverčius toms pozicijoms taikomus apžiūros metodus, patvirtintus kompetentingos institucijos, kaip nustatyta I priedo 3 punkte. Per apžiūrą taip pat gali būti patikrinta, ar tos transporto priemonės atitinkamos dalys ir komponentai atitinka reikalaujamas saugos ir aplinkos apsaugos charakteristikas, kurios galiojo patvirtinimo metu arba, jei taikytina, modifikavimo metu.

Techninės apžiūros atliekamos taikant šiuolaikinius metodus ir naudojant šiuolaikinę įrangą, nenaudojant įrankių jokioms transporto priemonės dalims išardyti ar išimti.

Ne vėliau kaip [PRAŠOM ĮRAŠYTI – 24 mėnesiai nuo dalinio keitimo direktyvos įsigaliojimo datos] Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatoma:

a) transporto priemonės parengiamojo kondicionavimo metodai, skirti slėginio uždegimo variklių išmetamo azoto oksidų (NOx) kiekiui matuoti, ir nurodomos su tais metodais susijusios euro taršos klasės,

b) kibirkštinio uždegimo variklių išmetamų kietųjų dalelių skaičiaus matavimo metodai ir ribinės vertės,

kaip nurodyta I priedo 3 punkto 8.2 pozicijoje. Tikrinimo procedūros techninės apžiūros centruose pradamos taikyti per ketverius metus nuo įgyvendinimo aktų priėmimo.

Komisija gali priimti įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomi I priedo 3 punkto 8.2 pozicijoje nurodyti kibirkštinio uždegimo variklių išmetamo NO<sub>x</sub> kiekio matavimo metodai bei ribinės vertės ir nurodomos su tais metodais susijusios euro taršos klasės. Tikrinimo procedūros techninės apžiūros centruose pradedamos taikyti per ketverius metus nuo įgyvendinimo aktų priėmimo.

Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 19 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.“;

c) 3 dalis pakeičiama taip:

„3. L3e, L4e, L5e ir L7e kategorijų transporto priemonių, kurių variklio tūris didesnis kaip 125 cm<sup>3</sup> arba kurių didžiausia nuolatinė vardinė arba naudingoji galia didesnė kaip 11 kW, atveju valstybės narės nustato tikrinimo sritis, pozicijas ir atitinkamus tikrinimo metodus.“;

d) papildoma šia dalimi:

„4. Išduodant ES laikinąją techninės apžiūros pažymą pagal 4 straipsnio 4 dalį, jei transporto priemonė pagaminta vairuoti kitoje kelio pusėje, tos transporto priemonės apžiūra pagal I priede nurodytas pozicijas neatliekama, nes ji nėra pagaminta taip, kad atitiktų apžiūras atliekančioje valstybėje narėje taikomus reikalavimus.“;

7) 8 straipsnis pakeičiamas taip:

*„8 straipsnis*

Techninės apžiūros pažyma ir ES laikinoji techninės apžiūros pažyma

1. Valstybės narės užtikrina, kad techninės apžiūros centrai arba, kai aktualu, kompetentingos institucijos, kurie atliko transporto priemonės techninę apžiūrą, išduotų tos transporto priemonės techninės apžiūros pažymą, arba 4 straipsnio 4 dalyje nurodytu atveju, ES laikinąją techninės apžiūros pažymą, kurioje būtų nurodyti bent atitinkamų suderintų Sąjungos kodų standartizuoti elementai, kaip nustatyta II priede.

Nuo [įsigaliojimo data + 4 metai + 1 diena] valstybės narės užtikrina, kad techninės apžiūros pažymos ir ES laikinosios techninės apžiūros pažymos būtų išduodamos kaip europinių skaitmeninės tapatybės dėklių elektroniniai požymių liudijimai pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 910/2014\*\*.

Valstybės narės užtikrina, kad techninės apžiūros pažymose ir ES laikinosiose techninės apžiūros pažymose būtų pateikta informacija, būtina tų pažymų autentiškumui nustatyti ir joms patvirtinti.

Valstybės narės informuoja Komisiją apie patikimus techninės apžiūros pažymų ir ES laikinųjų techninės apžiūros pažymų išdavėjus ir šią informaciją nuolat atnaujina. Komisija viešai skelbia šių išdavėjų sąrašą saugiu kanalu ir elektroniniu būdu pasirašyta arba užantspauduota forma, tinkama automatizuotam duomenų tvarkymui.

- 1a. ES laikinoji techninės apžiūros pažyma galioja šešis mėnesius. Kompetentinga institucija nepagrįstai nedelsdama ir ne vėliau kaip per penkias kalendorines dienas praneša apžiūros rezultatus registracijos valstybei narei.

Išskyrus atvejus, kai registracijos valstybė narė pripažįsta atitinkamos valstybės narės pagal 4 straipsnio 3 dalį išduotas techninės apžiūros pažymas, paskesnė techninė apžiūra atliekama transporto priemonės registracijos valstybėje narėje; ES laikinojoje techninės apžiūros pažymoje pateikiama atitinkama informacija.

2. Valstybės narės reikalauja, kad techninės apžiūros centrai arba, kai aktualu, kompetentingos institucijos transporto priemonę apžiūrai pateikusiam asmeniui jo prašymu išduotų išspausdintą techninės apžiūros pažymos arba ES laikinosios techninės apžiūros pažymos kopiją. Tos išspausdintos kopijos turi būti patogios naudoti ir jose turi būti pateiktas sąveikus QR kodas, pagal kurį būtų galima patikrinti pažymos autentiškumą, galiojimą ir vientisumą. Ne vėliau kaip per vienus metus po 8 dalyje nurodytų įgyvendinimo aktų priėmimo QR kodas turi būti suderintas su tuose įgyvendinimo aktuose nustatytais techninėmis specifikacijomis. Pažymoje pateikta informacija taip pat nurodoma žmogui suprantama forma ir pateikiama bent ją išdavusios valstybės narės oficialiąja kalba (-omis).

3. Nepaisant 5 straipsnio, perregistruojant transporto priemonę, užregistruotą kitoje valstybėje narėje, valstybė narė pripažįsta tos kitos valstybės narės išduotą elektroninę ar popierinę techninės apžiūros pažymą, prilygindama ją savo pačios išduotai techninės apžiūros pažymai, jeigu techninės apžiūros pažyma vis dar galioja atsižvelgiant į perregistruojančios valstybės narės nustatytą periodinių techninių apžiūrų dažnumą.
- 3a. Valstybės narės nepagrįstai nedelsdamos pateikia Komisijai ir kitoms valstybėms narėms visus naujus techninės apžiūros pažymos arba ES laikinosios techninės apžiūros pažymos pavyzdžius ir duomenų, išduotų dėl techninės apžiūros pažymų kaip elektroniniai požymių liudijimai, rinkinio aprašymą. Komisija paskelbia tuos pavyzdžius ir duomenų rinkinių aprašymus.
4. Be 3 dalies nuostatų, valstybės narės pripažįsta skaitmeninės arba popierinės techninės apžiūros pažymos galiojimą, kai pasikeičia transporto priemonės, kuri turi galiojantį periodinės techninės apžiūros liudijimą, savininkas.
5. Techninės apžiūros centrui atitinkamos valstybės narės kompetentingai institucijai elektroniniu būdu perduoda informaciją, įtrauktą į jų išduotas techninės apžiūros pažymas arba ES laikinąsias techninės apžiūros pažymas. Tokia informacija perduodama nepagrįstai nedelsiant po kiekvienos techninės apžiūros pažymos arba ES laikinosios techninės apžiūros pažymos išdavimo. Valstybės narės nustato laikotarpį, kurį kompetentinga institucija turi saugoti tą informaciją. Tas laikotarpis turi būti ne trumpesnis nei 36 mėnesiai, nedarant poveikio valstybių narių nacionalinėms mokesčių sistemoms.
6. Valstybės narės gali nuspręsti, kad į ankstesnę techninės apžiūros pažymą arba ES laikinąją techninės apžiūros pažymą įtraukta informacija būtų prieinama kontrolieriams.
7. Valstybės narės užtikrina, kad techninės apžiūros rezultatai būtų kuo greičiau pranešami institucijai, atsakingai už transporto priemonės registraciją, arba kad tokiai institucijai būtų kuo greičiau suteiktos galimybės juos gauti elektroniniu būdu. Tame pranešime pateikiama techninės apžiūros pažymoje pateikta informacija.

8. Ne vėliau kaip [įsigaliojimo data + dveji metai] Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos techninės specifikacijos ir taisyklės, susijusios su:

- a) saugiu 1 ir 2 dalyse nurodytų pažymų išdavimu ir patikrinimu;
- b) asmens duomenų apsaugos ir saugumo užtikrinimu;
- c) bendros techninės apžiūros pažymų ir ES laikinųjų techninės apžiūros pažymų duomenų struktūros nustatymu;
- d) galiojančio, saugaus ir sąveikaus QR kodo išdavimu ir patikrinimu;
- e) pranešimo teikimu patikimiems techninės apžiūros pažymų ir ES laikinųjų techninės apžiūros pažymų išdavėjams.

Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 19 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

---

\*\* 2014 m. liepos 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 910/2014 dėl elektroninės atpažinties ir elektroninių operacijų patikimumo užtikrinimo paslaugų vidaus rinkoje, kuriuo panaikinama Direktyva 1999/93/EB, (OL L 257, 2014 8 28, p. 73, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj>)“;

8) 9 straipsnis pakeičiamas taip:

*„9 straipsnis*

Vėlesnė trūkumų pašalinimo kontrolė

1. Jei nustatyta tik nedidelių trūkumų, laikoma, kad techninė apžiūra praeita, tie trūkumai pašalinami ir neatliekama pakartotinė transporto priemonės apžiūra.
2. Jei nustatoma didelių trūkumų, laikoma, kad techninė apžiūra nepraeita. Valstybė narė arba kompetentinga institucija nusprendžia, kokį laikotarpį tokia transporto priemonė gali būti naudojama, kol bus pareikalauta atlikti kitą jos techninę apžiūrą, kuri turi būti atlikta ne vėliau kaip per du mėnesius nuo pirmosios apžiūros. Apie apžiūros rezultatus ir laikotarpį iki kitos apžiūros pranešama registracijos valstybei narei ir jie užregistruojami transporto priemonių registre pagal Tarybos direktyvos 1999/37/EB\*\*\* 3a straipsnio 1 dalį. Ta kita apžiūra gali būti atliekama valstybėje narėje, kurioje transporto priemonė nepraėjo pirmosios apžiūros, arba registracijos valstybėje narėje.
3. Jei nustatoma pavojingų trūkumų, laikoma, kad techninė apžiūra nepraeita. Valstybė narė arba kompetentinga institucija gali nuspręsti, kad ta transporto priemonė neturi būti naudojama viešuosiuose keliuose ir kad, neįpareigojant iš naujo atlikti registracijos proceso, leidimas ją naudoti keliuose laikinai sustabdomas. Apie tokį prašymą sustabdyti leidimą pranešama registracijos valstybei narei, o sustabdymas užregistruojamas transporto priemonių registre pagal Direktyvos 1999/37/EB 3a straipsnio 1 dalį. Pašalinus trūkumus, registracijos valstybės narės kompetentinga institucija nedelsdama išduoda naują techninės apžiūros pažymą, kuria patvirtinama, kad transporto priemonė yra tinkamos techninės būklės.

4. Už transporto priemonės išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos, aukštosios įtampos sistemos, įskaitant baterijų valdymo sistemą, duslintuvą ar su sauga susijusias sistemas, klastojimą ar manipuliavimą jomis, dėl kurių atsiranda didelių arba pavojingų trūkumų, baudžiama veiksmingomis, proporcingomis, atgrasomomis ir nediskriminacinėmis sankcijomis.

---

\*\*\* 1999 m. balandžio 29 d. Tarybos direktyva 1999/37/EB dėl transporto priemonių registracijos dokumentų (OL L 138, 1999 6 1, p. 57, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj>)“;

- 8a) 10 straipsnio 1 dalies pirma pastraipa pakeičiama taip:

„1. Techninės apžiūros centras arba, jei aktualu, valstybės narės teritorijoje registruotos transporto priemonės techninę apžiūrą arba techninę apžiūrą pagal 4 straipsnio 4 dalį atlikusi kompetentinga institucija kiekvienai techninę apžiūrą praėjusiai transporto priemonei suteikia techninės apžiūros liudijimą, pavyzdžiui, padaro įrašą transporto priemonės registracijos dokumente, išduoda lipduką, pažymėjimą, atlieka patikrinimą elektroninėmis priemonėmis ar pateikia bet kokią kitą lengvai prieinamą informaciją. Techninės apžiūros liudijime nurodoma data, iki kurios turi būti atlikta kita techninė apžiūra.“;

9) 16 straipsnis pakeičiamas taip:

*„16 straipsnis*

Valstybių narių institucijų keitimasis duomenimis

1. Valstybės narės padeda viena kitai įgyvendinti šią direktyvą. Jos keičiasi informacija ir duomenimis, visų pirma siekdamos techninės apžiūros metu patikrinti transporto priemonės teisinę ir techninę būklę, kai reikia, valstybėje narėje, kurioje ji yra registruota.
  - a. Valstybės narės kitų valstybių narių kompetentingoms institucijoms ir jų įgaliotiems techninės apžiūros centrams suteikia prieigą prie transporto priemonių registracijos duomenų, su atitikties liudijimų turiniu susijusių duomenų, jei turima, paskutinės techninės apžiūros pažymos arba, 4 straipsnio 4 dalyje nurodytu atveju, per pastaruosius trejus metus išduotos ES laikinosios techninės apžiūros pažymos, bent pastarųjų trejų metų techninio patikrinimo kelyje ataskaitų ir nacionalinėse duomenų bazėse saugomų transporto priemonės odometro rodmenų istorijos, apimančios bent pastaruosius trejus metus.
  - b. Valstybės narės per Komisijos sukurtą elektroninę sistemą MOVE-HUB sujungia savo techninės apžiūros pažymose, ES laikinosiose techninės apžiūros pažymose pateiktų duomenų ir ankstesnių odometrų rodmenų elektronines sistemas taip, kad bet kurios valstybės narės kompetentingos institucijos ir įgalioti techninės apžiūros centrai galėtų tikruoju laiku susipažinti su bet kurios kitos valstybės narės atitinkama duomenų baze arba nacionaliniu transporto priemonių registru.
  - c. Laikoma, kad b punkte nustatyta pareiga yra įvykdyta, jei valstybės narės naudoja savo taikomas programas arba trečiųjų šalių taikomas programas, įskaitant Europos transporto priemonių ir vairuotojo pažymėjimų informacinę sistemą (EUCARIS), kad galėtų keistis duomenimis ir prisijungti prie elektroninės sistemos MOVE-HUB.

2. Ne vėliau kaip [PRAŠOM ĮRAŠYTI DATA – dveji metai nuo šios direktyvos įsigaliojimo] Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatoma būtina elektroninės sistemos MOVE-HUB funkcijų įgyvendinimo tvarka ir nustatomi minimalieji informacijos ir duomenų, kuriais valstybės narės turi keistis dėl transporto priemonių, kurioms atliekama techninė apžiūra, formato ir turinio reikalavimai. Tais įgyvendinimo aktais užtikrinama asmens duomenų apsauga ir jie priimami laikantis 19 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.
3. 1 dalyje numatytos elektroninių sistemų sąsajos pradeda veikti per dvejus metus nuo 2 dalyje nurodytų įgyvendinimo aktų priėmimo.“;
- 10) 17 straipsnis iš dalies keičiamas taip:
- a) pirma įtrauka pakeičiama taip:
- „– atnaujinti tik transporto priemonių kategorijos nuorodą, nurodytą atitinkamai 2 straipsnio 1 dalyje, 5 straipsnio 1 ir 2 dalyse ir 6 straipsnio 1 ir 2 dalyse, tais atvejais, kai dėl 2 straipsnio 1 dalyje nurodytų tipo patvirtinimo teisės aktų pakeitimų pasikeitė transporto priemonių kategorijos, nekeičiant techninės apžiūros taikymo srities ir dažnumo,“;
- b) trečia įtrauka pakeičiama taip:
- „– gavus teigiamą sąnaudų ir naudos vertinimą, pritaikyti I priedo 3 punkte pateiktą tikrinimo pozicijų sąrašą, metodus, apžiūros nepraėjimo priežastis ir trūkumų vertinimą.

- 11) 20 straipsnis pakeičiamas taip:

*„20 straipsnis*

Ataskaitų teikimas

Komisija ne vėliau kaip 2032 m. kovo 31 d. Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia šios direktyvos įgyvendinimo ir jos poveikio ataskaitą, kurioje visų pirma praneša, ar direktyvos taikymo srities nuostatos, ypač susijusios su L kategorijos transporto priemonėmis, techninės apžiūros dažnumu, techninės apžiūros pažymų tarpusavio pripažinimu perregistruojant transporto priemones iš kitos valstybės narės ir ES laikinųjų techninės apžiūros pažymų pripažinimu, yra veiksmingos. Ataskaitoje taip pat išanalizuojama, ar, atsižvelgiant į techninę pažangą ir praktiką, reikia atnaujinti priedus.“;

- 12) įterpiamas šis 20a straipsnis:

*20a straipsnis*

Informacijos teikimas Komisijai

1. Ne vėliau kaip 2030 m. kovo 31 d., o po to ne vėliau kaip kiekvienų trečių metų kovo 31 d. valstybės narės per Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2018/1999\*\*\*\* 28 straipsnyje nurodytą elektroninių ataskaitų teikimo platformą (toliau – e. platforma) pateikia Komisijai surinktus duomenis apie kiekvienus iš trejų ankstesnių kalendorinių metų ir apie jų teritorijoje patikrintas transporto priemones. Tuose (kiekvienu kalendorinių metų) duomenyse, be kita ko, nurodoma:
  - a) bendras patikrintų transporto priemonių skaičius;
  - b) patikrintų transporto priemonių skaičius pagal kategorijas;
  - c) patikrinti komponentai ir reikalavimų neatitinkančios pozicijos pagal šios direktyvos I priedo 3 punktą.

2. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomas formatas, kurį valstybės narės turi naudoti 1 dalyje nurodytiems duomenims perduoti per e. platformą. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 19 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.
3. Komisija praneša Europos Parlamentui ir Tarybai apie duomenis, surinktus pagal 1 dalį.

\*\*\*\* 2018 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1999 dėl energetikos sąjungos ir klimato politikos veiksmų valdymo, kuriuo iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 663/2009 ir (EB) Nr. 715/2009, Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 94/22/EB, 98/70/EB, 2009/31/EB, 2009/73/EB, 2010/31/ES, 2012/27/ES ir 2013/30/ES, Tarybos direktyvos 2009/119/EB ir (ES) 2015/652 ir panaikinamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 525/2013, (OL L 328, 2018 12 21, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).“;

- 13) 22 straipsnis pakeičiamas taip:

*„22 straipsnis*

Techninės apžiūros pažymų galiojimo pratęsimas kilus krizei

1. Šiame straipsnyje vartojamų terminų apibrėžtys:
  - a) krizinė padėtis – išskirtinis, netikėtas ir staigus gamtinis ar žmogaus sukeltas ypatingo pobūdžio ir masto įvykis, kuris įvyksta Sąjungoje arba už jos ribų ir kuris daro didelį tiesioginį ar netiesioginį poveikį kelių transporto sričiai ir dėl kurio valstybėse narėse registruotų transporto priemonių savininkams ar valdytojams arba atitinkamoms nacionalinėms institucijoms taip pat užkertamas kelias atlikti technines apžiūras arba ši galimybė labai apribojama;
  - b) krizės laikotarpis – laikotarpis, per kurį Komisija 2 dalyje nurodyta tvarka valstybei narei suteikia leidimą patvirtinti šiame straipsnyje nurodytas priemones.

2. Susiklosčius krizinei padėčiai, apimančiai visą valstybės narės teritoriją arba jos dalį, ta valstybė narė gali kreiptis į Komisiją, pateikdama tinkamai pagrįstą prašymą, kad būtų priimtas sprendimas, kuriuo tai valstybei narei būtų leidžiama šiame straipsnyje nurodytas priemonės taikyti visoje savo teritorijoje ar jos dalyje. Tokios priemonės gali būti taikomos ne ilgiau kaip šešis mėnesius. Valstybės narės prašymu Komisija gali leisti pratęsti priemonių taikymą papildomiems šešių mėnesių laikotarpiams, kol tęsiasi krizinė padėtis.
  3. Komisija gali nuspręsti, kad krizės laikotarpis prasidėjo prieš tai, kai atitinkama valstybė narė kreipėsi pagal 2 dalį.
  4. Jei Komisija gauna tinkamai pagrįstus dviejų ar daugiau valstybių narių prašymus, susijusius su viena krizine padėtimi, apimančia visą jų teritoriją arba jos dalį, ji gali priimti vieną sprendimą, taikomą visoms toms valstybėms narėms.
  5. Nepaisant 5 straipsnio 1 dalies, 10 straipsnio 1 dalies ir II priedo 8 punkto, valstybių narių kompetentingos institucijos gali visų arba tam tikrų kategorijų transporto priemonių techninės apžiūros pažymų, kurių galiojimas baigėsi arba baigtųsi krizės laikotarpiu, galiojimo laikotarpį pratęsti ne ilgiau kaip šešiemis mėnesiams. Šis laikotarpis gali būti pratęstas, Komisijos leidimu, dar šešiemis mėnesiams, jei krizė tęsiasi.
  6. Apie pagal šį straipsnį valstybių narių patvirtintas priemones nedelsiant pranešama Komisijai, kuri apie tai informuoja kitas valstybes nares ir paskelbia pranešimą Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje.“;
- 14) I, III ir IV priedai iš dalies keičiami pagal šios direktyvos I priedą.

## 2 straipsnis

### Direktyvos 2014/47/ES pakeitimai

Direktyva 2014/47/ES iš dalies keičiama taip:

1) 1 straipsnis pakeičiamas taip:

#### *„1 straipsnis*

#### Dalykas

Šia direktyva nustatomi minimalūs reikalavimai, taikomi valstybių narių teritorijoje važinėjančių komercinių transporto priemonių techninių patikrinimų kelyje režimui ir laipsniškam transporto priemonių nuotolinio stebėjimo naudojimui.“;

2) 2 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalyje įterpiamas šis aa punktas:

„aa) motorinėms transporto priemonėms, suprojektuotoms ir sukonstruotoms visų pirma prekėms vežti, kurių didžiausia masė yra ne didesnė kaip 3,5 tonos (transporto priemonių kategorija N<sub>1</sub>);“;

b) įterpiama ši 1a dalis:

„1a. Valstybės narės, kurios pagal Direktyvą 2014/45/ES kasmet atlieka jų teritorijoje registruotų N<sub>1</sub> kategorijos transporto priemonių periodines technines apžiūras praėjus dvejiems metams po transporto priemonės pirmosios registracijos, gali tos transporto priemonių kategorijos neįtraukti į šios direktyvos taikymo sritį.“;

c) 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Ši direktyva neturi poveikio valstybių narių teisei atlikti 1 dalyje nenurodytų transporto priemonių techninius patikrinimus kelyje ir tikrinti kitus kelių transporto ir saugos aspektus arba vykdyti patikrinimus ne viešuosiuose keliuose. Šios direktyvos nuostatos netrukdo valstybėms narėms kelių eismo saugos sumetimais apriboti konkretaus tipo transporto priemonių naudojimą tam tikrose kelių tinklo dalyse.“;

3) 3 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 13 punktas pakeičiamas taip:

„13) techninės apžiūros pažyma – techninės apžiūros ataskaita, kaip apibrėžta Direktyvos 2014/45/ES 3 straipsnio 12 punkte;“;

b) 18 punktas išbraukiamas;

c) pridedami šie 21 ir 22 punktai:

21) nuotolinis stebėjimas – transporto priemonių tikrinimas matuojant transporto priemonių kelyje išmetamų teršalų, įskaitant azoto oksidus ir kietąsias daleles, kiekį arba transporto priemonių, važiuojančių netoli stacionarios arba mobilios pakelės įrangos, skleidžiamo triukšmo lygius, arba, jei tikrinamas transporto priemonių oro teršalų išmetimas, – taikant teršalų šleifo sekimą;

22) teršalų šleifo sekimas – transporto priemonių kelyje išmetamo oro teršalų kiekio matavimas, kai paskui transporto priemonę važiuoja transporto priemonė, kurioje įrengtas tinkamas ėminių ėmimo įtaisas ir matavimo priemonė.“;

6) 5 straipsnio 1 ir 2 dalys pakeičiamos taip:

„1. Kiekvienais kalendoriniais metais valstybių narių atliekamų 2 straipsnio 1 dalies a, b, c ir d punktuose nurodytų transporto priemonių pradinių techninių patikrinimų kelyje bendras skaičius turi atitikti bent 5 % viso jų teritorijoje užregistruotų tokių transporto priemonių skaičiaus.

2. Kiekvienais kalendoriniais metais valstybių narių atliekamų 2 straipsnio 1 dalies aa punkte nurodytų transporto priemonių pradinių techninių patikrinimų kelyje bendras skaičius turi atitikti bent 10 % viso 1 dalyje nurodytų transporto priemonių pradinių techninių patikrinimų kelyje skaičiaus.“;

7) 6 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

Valstybės narės, nustatydamos įmonės rizikos profilį, gali naudoti I priede nurodytus kriterijus. Ta informacija naudojama norint atidžiau ir dažniau tikrinti įmones, turinčias aukštą rizikos įvertinimo koeficientą. Rizikos įvertinimo sistemą administruoja valstybių narių kompetentingos valdžios institucijos.

Valstybės narės užtikrina, kad, jei tai 2 straipsnio 1 dalies a–c punktuose nurodytos transporto priemonės, informacija apie nustatytų atskirų įmonių naudojamų transporto priemonių trūkumų, nurodytų II priede ir, kai taikytina, III priede, skaičių ir pavojingumą būtų įtraukta į pagal Direktyvos 2006/22/EB 9 straipsnį nustatytą rizikos įvertinimo sistemą.“;

8) 7 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Valstybės narės reikalauja, kad vairuotojai su savimi turėtų paskutinės periodinės techninės apžiūros pažymą ir paskutinio išsamaus techninio patikrinimo kelyje ataskaitą. Valstybės narės reikalauja, kad jų valdžios institucijos pripažintų tokių techninių apžiūrų ir patikrinimų kelyje elektroninius įrodymus.“;

9) 9 straipsnis pakeičiamas taip:

*„9 straipsnis*

Pradiniam techniniam patikrinimui kelyje pasirenkamos transporto priemonės

Pasirinkdami transporto priemones pradiniam techniniam patikrinimui kelyje atlikti, inspektoriai pirmiausia gali rinktis didelės rizikos įmonių naudojamas transporto priemones pagal šios direktyvos I priede nustatytus kriterijus arba kaip nurodyta Direktyvoje 2006/22/EB. Transporto priemonės patikrinimui atlikti taip pat gali būti pasirenkamos atsitiktinai arba jei kyla pagrįstas įtarimas, kad transporto priemonė kelia riziką kelių eismo saugai arba aplinkai.“;

9a) įterpiamas šis straipsnis:

*„9a straipsnis*

Nuotolinis stebėjimas

1. Valstybės narės gali naudoti nuotolinio stebėjimo technologiją, kad patikrintų motorinių transporto priemonių išmetamą oro teršalų kiekį ir skleidžiamą triukšmą, ir, remdamosi nuotolinio stebėjimo rezultatais, gali pasirinkti transporto priemones pradiniam techniniam patikrinimui kelyje. Valstybės narės taip pat gali naudoti nuotolinį stebėjimą, kad identifikuotų potencialiai taršias transporto priemones, kurių išmetamųjų teršalų kiekį galima patikrinti techninės apžiūros centre, kaip apibrėžta Direktyvoje 2014/45/ES. Nuotolinio stebėjimo technologiją naudojančios valstybės narės apie tai praneša Komisijai.
2. Komisija, remdamasi valstybių narių, naudojančių nuotolinį stebėjimą pagal 20 straipsnio 3 dalį, pateikta informacija, gali priimti įgyvendinimo aktus, kuriais būtų nustatytos bendros nuotolinio stebėjimo ribinės vertės, taikomos išmetamųjų teršalų kiekiui ir (arba) skleidžiamo triukšmo lygiui, ir susiję tikslumo reikalavimai, pvz., pakartotinis matavimas, kurie turi būti taikomi siekiant identifikuoti taršias transporto priemones, kurių atžvilgiu reikia imtis tolesnių veiksmų kitoje valstybėje narėje pagal 18 straipsnio 3 dalį; gali būti nustatyti skirtingi reikalavimai, taikomi stacionariai arba mobiliai nuotolinio stebėjimo įrangai arba teršalų šleifo sekimui, ir gali būti nustatytos transporto priemonių, kurių išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos sugedusios, ir transporto priemonių, kurių išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos neteisėtai pakeistos, identifikavimo ribinės vertės.

Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 23 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.“;

10) 10 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalies antra pastraipa iš dalies keičiama taip:

aa) a punktas pakeičiamas taip:

„a) pagal 7 straipsnio 1 dalį ir 18a straipsnio 1 dalį patikrina transporto priemonėje turimą paskutinės techninės apžiūros pažymą ir techninio patikrinimo kelyje ataskaitą, jei jie yra;“;

bb) b papunktis pakeičiamas taip:

„b) vizualiai įvertina techninę transporto priemonės būklę. Ši vizualinį įvertinimą galima papildyti tikrinimu specialia įranga;“;

cc) c punktas pakeičiamas taip:

„c) vizualiai įvertina transporto priemonės krovinio pritvirtinimą;“;

b) 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Remdamasis pradinio patikrinimo rezultatais, inspektorius nusprendžia, ar turėtų būti atliktas išsamesnis transporto priemonės arba jos priekabos patikrinimas kelyje ir krovinio pritvirtinimo patikrinimas pagal 13 straipsnį.“;

c) 3 dalis pakeičiama taip:

„3. Atliekant išsamesnį techninį patikrinimą kelyje patikrinamos tos II priede išvardytos pozicijos, kurios laikomos reikalingomis ir svarbiomis, visų pirma atsižvelgiant į stabdžių, padangų, ratų, važiuoklės saugumą ir neigiamus veiksnius, ir taikomi rekomenduojami metodai, taikytini šių pozicijų apžiūrai.

Ne vėliau kaip [PRAŠOM ĮRAŠYTI – 24 mėnesiai nuo šios dalinio keitimo direktyvos įsigaliojimo] Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomi II priedo 3 punkto 8.2 pozicijoje nurodyti kibirkštinio uždegimo variklių išmetamų kietųjų dalelių skaičiaus matavimo metodai ir ribinės vertės. Tikrinimo procedūros tikrinimo patalpose pradedamos taikyti per ketverius metus nuo įgyvendinimo aktų priėmimo.

Komisija gali priimti įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomi II priedo 3 punkto 8.2 pozicijoje nurodyti kibirkštinio uždegimo variklių išmetamo NOx kiekio matavimo metodai bei ribinės vertės ir nurodomos su tuo metodu susijusios euro taršos klasės. Tikrinimo procedūros tikrinimo patalpose pradamos taikyti per ketverius metus nuo įgyvendinimo aktų priėmimo.“;

Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 23 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.“;

11) 13 straipsnis pakeičiamas taip:

*„13 straipsnis*

Krovinio pritvirtinimo patikrinimas

1. Patikrinimų kelyje metu pagal III priedą gali būti atliekamas išsamesnis transporto priemonės krovinio pritvirtinimo patikrinimas, siekiant užtikrinti, kad krovinys būtų pritvirtintas taip, kad jis netrukdytų saugiam vairavimui ar nekeltų grėsmės gyvybei, sveikatai, turtui ar aplinkai. Patikrinimai atliekami siekiant įsitikinti, kad bet kokių transporto priemonės naudojimo momentu, įskaitant avarines situacijas ar pradėjimą važiuoti įkalnėn:
  - a) kroviniai gali tik labai nedaug keisti padėtį vienas kito, transporto priemonės bortų ar jos paviršiaus atžvilgiu;
  - b) kroviniai negali pasislinkti už krovinių skyriaus ribų ar nuslinkti nuo kroviniui skirtą paviršiaus.
2. Nepažeidžiant reikalavimų, taikomų tam tikrų kategorijų prekių, pavyzdžiui, prekių, kurioms taikoma Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/68/EB\*\*\*\*\*, vežimui, krovinio pritvirtinimas ir krovinio pritvirtinimo patikrinimas gali būti atliekami pagal šios direktyvos III priedo I skirsnyje nustatytus principus ir, kai tinkama, standartus. Gali būti naudojama naujausia to skirsnio 5 punkte nustatytų standartų versija.

3. Jei nustatoma didelių arba pavojingų krovinių pritvirtinimo trūkumų, taip pat taikomos 14 straipsnyje nurodytos vėlesnės kontrolės procedūros.
4. Valstybės narės užtikrina, kad darbuotojai, atliekantys krovinių pritvirtinimo patikrinimus, tuo tikslu būtų išklause atitinkamus mokymus.

---

\*\*\*\*\* 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/68/EB dėl pavojingų krovinių vežimo vidaus keliais (OL L 260, 2008 9 30, p. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/68/oj>).“;

- 12) 14 straipsnis papildomas šia 4 dalimi:

„4. Už transporto priemonės išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos, aukštosios įtampos sistemos, įskaitant baterijų valdymo sistemą, duslintuvą ar su sauga susijusias sistemas, klastojimą ar neteisėtą reguliavimą, dėl kurių atsiranda didelių arba pavojingų trūkumų, baudžiama veiksmingomis, proporcingomis, atgrasomomis ir nediskriminacinėmis sankcijomis.“;

- 13) 16 straipsnio 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Baigęs išsamesnį patikrinimą, inspektorius pagal IV priedą parengia ataskaitą. Valstybės narės užtikrina, kad transporto priemonės vairuotojui būtų pateikiama elektroninė patikrinimo ataskaitos kopija.“;

14) 18 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Tais atvejais, kai transporto priemonėje, kuri nėra registruota patikrinimą atliekančioje valstybėje narėje, nustatoma didelių arba pavojingų trūkumų arba trūkumų, dėl kurių apribojamas arba uždraudžiamas transporto priemonės naudojimas, ryšių palaikymo punktas praneša transporto priemonės registracijos valstybės narės ryšių palaikymo punktui patikrinimo rezultatus. Tame pranešime išdėstomi IV priede nustatyti patikrinimo kelyje ataskaitos elementai ir jis perduodamas registracijos valstybės narės ryšių palaikymo punktui per Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2017/2205\*\*\*\*\* 3 straipsnyje nurodytą pranešimų teikimo sistemą (patikrinimų kelyje sistemą).

Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos išsamios taisyklės dėl pranešimo apie didelių arba pavojingų trūkumų turinčias transporto priemones teikimo registracijos valstybės narės ryšių palaikymo punktui pagal šio straipsnio pirmą pastraipą tvarkos. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 23 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

---

\*\*\*\*\* 2017 m. lapkričio 29 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2017/2205, kuriuo nustatomos išsamios pranešimo apie komercines transporto priemones, turinčias didelių arba pavojingų trūkumų, nustatytų per techninį patikrinimą kelyje, teikimo tvarkos taisyklės, (OL L 314, 2017 11 30, p. 3, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2017/2205/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj)).“;

b) papildoma šia dalimi:

„3. Tais atvejais, kai valstybė narė, naudojanti nuotolinį stebėjimą pagal 9a straipsnį, nustato, kad kitoje valstybėje narėje registruota transporto priemonė yra tarši transporto priemonė, taikydama 9a straipsnio 2 dalyje nurodytame įgyvendinimo akte nustatytas ribines vertes ir tikslumo lygius, ta valstybė narė per 17 straipsnyje nurodytą ryšių palaikymo punktą praneša registracijos valstybės narės kompetentingai institucijai nuotolinio stebėjimo matavimo rezultatus ir, jei aktualu, apie vėlesnį techninį patikrinimą kelyje. Jei vėlesnis patikrinimas kelyje neatliekamas, valstybė narė, kuri matavo išmetamųjų teršalų kiekį, gali paprašyti registracijos valstybės narės kompetentingos institucijos imtis tolesnių veiksmų, kuriuos registravimo valstybė narė laiko tinkamais, pavyzdžiui, pateikti transporto priemonę patikrinimui kelyje arba techninei apžiūrai, kurių metu matuojamas atitinkamas išmetamas teršalų kiekis.“;

15) įterpiamas šis 18a straipsnis:

*„18a straipsnis*

Valstybių narių institucijų keitimasis duomenimis

1. Valstybės narės padeda viena kitai įgyvendinti šią direktyvą. Jos keičiasi informacija ir duomenimis, visų pirma siekdamos patikrinimo kelyje metu patikrinti transporto priemonės teisinę ir techninę būklę, kai reikia, valstybėje narėje, kurioje ji yra registruota.
  - a) Valstybės narės kitų valstybių narių kompetentingoms institucijoms ir jų įgaliotiems techninės apžiūros centrams suteikia prieigą prie transporto priemonių registracijos duomenų, su atitikties liudijimų turiniu susijusių duomenų, jei turima, paskutinės techninės apžiūros pažymos, per pastaruosius trejus metus išduotos ES laikinosios techninės apžiūros pažymos, bent pastarųjų trejų metų techninio patikrinimo kelyje ataskaitų ir nacionalinėse duomenų bazėse saugomų transporto priemonės odometro rodmenų istorijos.

- b) Valstybės narės per Komisijos sukurtą elektroninę sistemą MOVE-HUB sujungia savo techninės apžiūros pažymose pateiktų duomenų ir odometrų rodmenų istorijos elektronines sistemas taip, kad bet kurios valstybės narės kompetentingos institucijos galėtų tikruoju laiku susipažinti su bet kurios kitos valstybės narės atitinkama duomenų baze arba nacionaliniu transporto priemonių registru.
  - c) Laikoma, kad b punkte nustatyta pareiga yra įvykdyta, jei valstybės narės naudoja savo taikomas programas arba trečiųjų šalių taikomas programas, įskaitant Europos transporto priemonių ir vairuotojo pažymėjimų informacinę sistemą (EUCARIS), kad galėtų keistis duomenimis ir prisijungti prie elektroninės sistemos MOVE-HUB.
2. Ne vėliau kaip [PRAŠOM ĮRAŠYTI DATA – dveji metai po šios direktyvos įsigaliojimo] Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatoma būtina elektroninės sistemos MOVE-HUB funkcijų įgyvendinimo tvarka ir nustatomi minimalieji informacijos ir duomenų, kuriais valstybės narės turi keistis dėl transporto priemonių, kurioms atliekami patikrinimai kelyje, formato ir turinio reikalavimai. Tais įgyvendinimo aktais užtikrinama asmens duomenų apsauga ir jie priimami laikantis 23 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.
3. 1 dalyje numatytos elektroninių sistemų sąsajos pradeda veikti per dvejus metus nuo 2 dalyje nurodytų įgyvendinimo aktų priėmimo.“;

- 16) 20 straipsnis pakeičiamas taip:

*„20 straipsnis*

Informacijos teikimas Komisijai

1. Ne vėliau kaip 2030 m. kovo 31 d., o po to ne vėliau kaip kiekvienų trečių metų kovo 31 d. valstybės narės per Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2018/1999\*\*\*\*\* 28 straipsnyje nurodytą elektroninių ataskaitų teikimo platformą (toliau – e. platforma) pateikia Komisijai surinktus duomenis apie kiekvienus iš trejų ankstesnių kalendorinių metų ir apie jų teritorijoje patikrintas transporto priemonės. Tuose kiekvienų kalendorinių metų duomenyse, be kita ko, nurodoma:
- a) bendras patikrintų transporto priemonių skaičius;
  - b) patikrintų transporto priemonių skaičius pagal kategorijas;
  - c) kiekvienos patikrintos transporto priemonės registracijos valstybė;
  - d) jei tai išsamesni patikrinimai – patikrinti komponentai ir reikalavimų neatitinkančios pozicijos pagal šios direktyvos IV priedo 10 punktą.

Komisija surinktus duomenis pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai.

2. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos išsamios taisyklės dėl 1 dalyje nurodytų duomenų, perduodamų per e. platformą, formato. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 23 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros. Iki tokių taisyklių įsigaliojimo valstybės narės naudoja V priede pateiktą standartinę ataskaitų teikimo formą.

3. Valstybės narės, pranešusios Komisijai apie nuotolinio stebėjimo naudojimą pagal 9a straipsnio 1 dalį, per vienus metus nuo tokio pranešimo, praneša Komisijai apie išmetamųjų teršalų kiekius ar skleidžiamo triukšmo lygius, kai aktualu, pagal transporto priemonių kategorijas, taip pat tikslumo reikalavimus, pvz., pakartotinio matavimo, kuriuos jos yra nustčiusios, kad identifikuotų taršias transporto priemones, ir pateikia susijusių matavimo rezultatų santraukas. Valstybės narės praneša Komisijai apie visus su tais lygiais ir reikalavimais susijusius pakeitimus.“;

---

\*\*\*\*\* 2018 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1999 dėl energetikos sąjungos ir klimato politikos veiksmų valdymo, kuriuo iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 663/2009 ir (EB) Nr. 715/2009, Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 94/22/EB, 98/70/EB, 2009/31/EB, 2009/73/EB, 2010/31/ES, 2012/27/ES ir 2013/30/ES, Tarybos direktyvos 2009/119/EB ir (ES) 2015/652 ir panaikinamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 525/2013, (OL L 328, 2018 12 21, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).“;

- 17) 21 straipsnio antra ir trečia įtraukos pakeičiamos taip:
- „– II priedo 3 punkte nurodytų metodų atnaujinimo, jei esama veiksmingesnių ir efektyvesnių tikrinimo metodų, neplečiant tikrintinų pozicijų sąrašo,
- gavus teigiamą sąnaudų ir naudos vertinimą, II priedo 3 punkte pateikto tikrinimo pozicijų sąrašo, metodų, apžiūros nepraėjimo priežasčių ir trūkumų vertinimo pritaikymo, jei keičiami privalomi reikalavimai, susiję su tipo patvirtinimu Sąjungos saugos ir aplinkosaugos teisės aktuose, pritaikymo gavus teigiamą susijusių sąnaudų ir naudos vertinimą;“;

18) 24 straipsnis pakeičiamas taip:

*„24 straipsnis*

Ataskaitų teikimas

Komisija ne vėliau kaip 2032 m. kovo 31 d. Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia šios direktyvos įgyvendinimo ir poveikio ataskaitą. Ataskaitoje visų pirma išnagrinėjamas direktyvos poveikis didinant kelių eismo saugą ir mažinant išmetamųjų teršalų kieki.“;

18a) įterpiamas šis 24a straipsnis:

*„24a straipsnis*

Peržiūra

Gavusi bent penkių valstybių narių nuotolinio stebėjimo ataskaitas pagal 20 straipsnio 3 dalį, Komisija įvertina nuotolinio stebėjimo veiksmingumą pagal 9a straipsnį.“;

19) II, III, IV ir V priedai iš dalies keičiami pagal šios direktyvos II priedą.

### *3 straipsnis*

1. Valstybės narės užtikrina, kad įsigaliojusių įstatymai ir kiti teisės aktai, būtini, kad šios direktyvos būtų laikomasi ne vėliau kaip [PRAŠOM ĮRAŠYTI DATA – 3 metai nuo šios direktyvos įsigaliojimo dienos]. Jos nedelsdamos pateikia Komisijai tų teisės aktų nuostatų tekstą.

Valstybės narės, priimdamos tas nuostatas, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.

2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų nacionalinės teisės aktų pagrindinių nuostatų tekstus.

### *4 straipsnis*

Ši direktyva įsigalioja dvidešimtą dieną po jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

### *5 straipsnis*

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje

---