



Briselē, 2025. gada 27. novembrī
(OR. en)

15613/25

**Starpiestāžu lieta:
2025/0097 (COD)**

**TRANS 557
CODEC 1852
ENV 1240
MI 922**

PIEZĪME

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsekretariāts
Saņēmējs:	Padome
lepr. dok. Nr.:	14625/25
K- <i>jas</i> dok. Nr.:	8255/25
Temats:	Priekšlikums – Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva, ar ko groza Direktīvu 2014/45/ES par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju periodiskajām tehniskajām apskatēm un Direktīvu 2014/47/ES par Savienībā izmantotu komerciālo transportlīdzekļu tehniskajām pārbaudēm uz ceļiem – vispārēja pieeja

I. IEVADS

1. Komisija 2025. gada 24. aprīlī nāca klajā ar diviem tiesību aktu priekšlikumiem nolūkā pārskatīt 2014. gada “Transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa paketi”. Viens priekšlikums groza Direktīvu 2014/45/ES par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju periodiskajām tehniskajām apskatēm (PTA) un Direktīvu 2014/47/ES par komerciālo transportlīdzekļu tehniskajām pārbaudēm uz ceļiem (TPC), savukārt otrs priekšlikums aizstāj Direktīvu 1999/37/EK par transportlīdzekļu reģistrācijas dokumentiem.

2. Abu priekšlikumu vispārējais mērķis ir vēl vairāk uzlabot ceļu satiksmes drošību ES, veicinot ilgtspējīgu mobilitāti un atvieglojot personu brīvu pārvietošanos un preču brīvu apriti ES.
- Turklāt priekšlikumam, ar ko groza PTA direktīvu un TPC direktīvu, ir šādi konkrēti mērķi:
- a. nodrošināt tehnisko apskašu konsekvenci, objektivitāti un kvalitāti, integrējot tehnoloģiskos sasniegumus, jo īpaši elektrotransportlīdzekļu un pilnveidotu vadītājam asistējošu sistēmu (*ADAS*) apskati, jaunu testēšanas metožu ieviešanu attiecībā uz gāzveida emisijām (*NOx* un daļiņu skaitu) un trokšņa emisijām, kā arī emisiju un trokšņa mērīšanas iekārtu izmantošanu uz koplietošanas ceļiem, lai detektētu transportlīdzekļus ar augstu emisiju līmeni;
 - b. samazināt neatļautu iejaukšanos un uzlabot bojātu transportlīdzekļu detektēšanu, kam ir bojātas vai neatļauti manipulētas drošības un emisiju kontroles sistēmas, kā arī neatļauti manipulēti odometri; šis mērķis ietver izmaiņas regulāro pārbaūžu tvērumā un biežumā, izmaiņas pārbaūžu standartos, kā arī odometra rādījumu reģistrēšanas sistēmas izveidi;
 - c. uzlabot transportlīdzekļu attiecīgo identifikācijas un statusa datu elektronisko glabāšanu un apmaiņu, tādējādi palielinot datu pieejamību un atvieglinot savstarpēju atzišanu starp izpildes panākšanas iestādēm.

II. DARBS CITĀS IESTĀDĒS

- 3. Eiropas Parlaments izraudzījās Transporta un tūrisma komiteju (*TRAN*) par komiteju, kas ir atbildīga par šo priekšlikumu, un par atbildīgo referentu 2025. gada 22. septembrī iecēla *Jens GIESEKE* kungu (*PPE, DE*).
- 4. Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 2025. gada 18. septembrī pieņēma atzinumu. Eiropas Reģionu komiteja nolēma atzinumu nesniegt.

III. DARBS PADOMĒ UN TĀS DARBA SAGATAVOŠANAS STRUKTŪRĀS

5. Sauszemes transporta jautājumu darba grupa sāka darbu 2025. gada 30. aprīlī Polijas prezidentūras laikā ar Komisijas vispārīgu priekšlikuma izklāstu un iepazīstināšanu ar tā ietekmes novērtējumu ¹.
6. Polijas prezidentūras laikā Padome 2025. gada 5. jūnijā rīkoja viedokļu apmaiņu par transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa paketi. Ministri atzinīgi novērtēja pašreizējo direktīvu pārskatīšanu un vērienīgos centienus virzīties uz lielāku saskaņošanu, digitalizāciju un modernizāciju. Savos komentāros vairāki ministri arī uzsvēra, ka ir jānosaka reālistiski īstenošanas termiņi un līdz minimumam jāsamazina izmaksas un administratīvais slogs.
7. Prezidentvalsts Dānija priekšlikumu detalizēti izskatīja darba grupā no 2025. gada jūlija līdz novembrim. Pamatojoties uz komentāriem, ko delegācijas sniedza darba grupas sanāksmēs un rakstisku komentāru veidā, prezidentvalsts sagatavoja astoņus kompromisa tekstus.
8. Delegācijas atzinīgi novērtēja Komisijas veikto sagatavošanas darbu, taču pauda vairākas bažas. Šīs bažas bija saistītas ar papildu izmaksām transportlīdzekļu īpašniekiem, kuru transportlīdzekļi tiktu pārbaudīti detalizētāk vai biežāk, ar apskates staciju un pārbaužu uz ceļiem veicēju komandu jaudas ierobežojumiem un efektīvu darbību, kā arī ar administrācijas izmaksām, piemēram, jauna aprīkojuma ekspluatācijas izmaksām. Vairākas delegācijas būtu vēlējušās, lai priekšlikumā tiktu vairāk ņemti vērā sociālie apsvērumi attiecībā uz vecāku automobiļu īpašniekiem, un norādīja – tie gadījumi, kad automobiļu tehniskie trūkumi būtu negadījumu cēlonis, nav bieži.
9. Vēl viens jautājums, kas radīja bažas, bija praktiskā īstenojamība: Delegācijas apšaubīja to jauno testēšanas metožu mērogojamību, kuru izmantojums ir pierādīts laboratorijas apstākļos (dīzeļmotora automobiļu NOx mērīšana pēc uzsildīšanas brauciena), un to, ka dalībvalstīm tiek uzlikts pienākums izmantot metodes, kas vēl nav izstrādātas (benzīna automobiļu daļiņu skaita mērīšana un NOx mērīšana) vai netiek plaši izmantotas (emisiju mērīšana, izmantojot attālo uzrādi).

¹ Ietekmes novērtējuma ziņojums ir pievienots otram priekšlikumam, ST 8259/25 ADD 5–7.

10. Tomēr dažas delegācijas atbalstīja Komisijas priekšlikumu par attālo uzrādi, citas atbalstīja jaunus emisiju testus, ja tos piemēro ierobežotākām transportlīdzekļu grupām vai tikai pārbaudēs uz ceļiem. Līdz ar to bija īpaši grūti rast kompromisu par jaunām emisiju testēšanas metodēm un attālo uzrādi.
11. Prezidentvalsts ieviesa šādas nozīmīgākās izmaiņas:

PTA direktīva

- a. Tvērums un minimālais apskašu biežums (grozītā tiesību akta 2. un 5. pants):
Kompromisa tekstā ir saglabāts pašlaik piemērotais apskašu tvērums un minimālais biežums. Tas nozīmē, ka ierosinātā pāreja uz ikgadējām apskatēm, nevis apskatēm katru otro gadu pēc 10 gadu perioda, un papildu pārbažu ieviešana furgoniem netiek ievērota un ka tiek saglabāts pašreizējais izņēmums, kas ļauj no tvēruma izslēgt motociklus, ja tiek piemēroti alternatīvi pasākumi.
- b. Apskate citā dalībvalstī, kas nav reģistrācijas dalībvalsts (4. panta 4. punkts, 5. panta 1. punkta pēdējā daļa un 8. panta 1.a punkts): Kompromisa teksts ievēro Komisijas pieeju attiecībā uz pagaidu tehniskās apskates sertifikātu citā dalībvalstī, bet paplašina tās darbības jomu, to attiecinot arī uz vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem. Kompromiss pastiprina saziņu starp attiecīgajām dalībvalstīm un nodrošina lielāku elastību par to, kad pēc tam ir jāveic regulārā tehniskā apskate reģistrācijas dalībvalstī.
- c. Odometra rādījumi (4.a pants): Prezidentvalsts atbalsta priekšlikumā paredzēto pienākumu izveidot valsts datubāzes par odometra rādījumu reģistrēšanai, tādējādi nodrošinot efektīvu rīku, kā apkarot krāpšanos ar transportlīdzekļa nobrauktajiem kilometriem. Tajā precizēts, ka tvērumam būtu jāattiecas tikai uz vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem. Obligāta odometra rādījumu nolasīšana un iekļaušana datubāzē būtu ierobežotāka, nekā paredzēts priekšlikumā: Papildus testēšanas centriem, kuriem jau ir pienākums reģistrēt odometra datus, ziņošanas sistēmā tiktu iekļautas transportlīdzekļu ražotāju pilnvarotas darbnīcas, kā arī – attiecībā uz satīklotiem transportlīdzekļiem – ražotāji. Dalībvalstu ziņā būtu paredzēt citus gadījumus, kad odometra rādījumi tiek iekļauti datubāzē.

- d. Jaunas emisiju testēšanas metodes (6. pants, I pielikuma 8.2. punkts): Kompromisa nolūks ir, no vienas puses, panākt, ka PTA testi ir pietiekami jutīgi, lai detektētu ar emisijām saistītus defektus mūsdienu transportlīdzekļiem, kas ir daudz tīrāki, ja tie darbojas saskaņā ar ražotāju konfigurācijām, un tādējādi sniegt nozīmīgu ieguldījumu ES politikas mērķu sasniegšanā attiecībā uz apkārtējā gaisa kvalitāti ² un jaunu transportlīdzekļu emisiju standartu īstenošanu ³. Lai to panāktu, kompromisa teksts principā atbalsta Komisijas priekšlikumu par daļiņu skaita (PN) mērīšanu un NOx emisijas mērīšanu testēšanas centros. No otras puses, ņemot vērā atlikušos šķēršļus, respektīvi, to, ka nav uzticamu metožu un praktiskas mērogojamības, kompromiss samazina tūlītējo spiedienu uz testēšanas centru spējām un samazina risku apskates rezultātu noturībai, nodrošinot pakāpenisku notikumu norisi, kuras pamatā ir īstenošanas akti, lai detalizēti izklāstītu testēšanas metodes un tvērumu, kam seko konkrēti īstenošanas termiņi.
- e. Elektroniskais tehniskās apskates sertifikāts (8. pants): Gandrīz visas delegācijas atbalstīja priekšlikumu, ciktāl ir runa par pāreju uz elektronisku tehniskās apskates sertifikātu, ko deponē Eiropas digitālās identitātes makos, kamēr persona, kas transportlīdzekli uzrāda, joprojām var pieprasīt izdrukā. Kompromisā ir precizēts, ka sertifikātu izdošana digitālās identitātes makos tiek sākta četrus gadus pēc direktīvas stāšanās spēkā. Kompromisā vairs nav noteikta prasība, ka papīra kopijai ir jābūt apliecinātai; pietiek ar to, ka tā autentiskumu var pārbaudīt, izmantojot kvadrātkodu.
- f. Datu apmaiņa un ziņošana (16., 20. un 20.a pants): Delegācijas kopumā atbalstīja mērķi uzlabot pārrobežu sadarbību un reāllaika datu apmaiņu starp valstu iestādēm un – attiecīgi – testēšanas centriem. Tomēr liels skaits dalībvalstu nepiekrīta, ka šādā apmaiņā būtu jāizmanto tikai Komisijas izstrādātā *MOVE-HUB* sistēma. Šo iemeslu dēļ prezidentvalsts 16. pantā ir iekļāvusi jaunu punktu, kas ļauj dalībvalstīm izmantot savas lietojumprogrammas vai trešo personu lietojumprogrammas, tostarp *EUCARIS*, lai apmainītos ar datiem un pieslēgtos *MOVE-HUB* elektroniskajai sistēmai.

² Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2024/2881 (2024. gada 23. oktobris) par gaisa kvalitāti un tīrāku gaisu Eiropai (OV L, 2024/2881, 20.11.2024.).

³ Jaunākais dokuments: Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2024/1257 (2024. gada 24. aprīlis) par mehānisko transportlīdzekļu un motoru, kā arī šādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību tipa apstiprināšanu attiecībā uz to emisijām un akumulatoru baterijas ilgizturību ("Euro 7") (OV L, 2024/1257, 8.5.2024., ELI:.

Kompromisā ir paturēts jaunais ziņošanas pienākums (20.a pants) ar samazinātu tvērumu; minētā ziņošana būs līdzīga ziņošanai saskaņā ar Direktīvu par pārbaudēm uz ceļiem.

- g. Elektroniskā drošības sistēmas⁴, ražotāja dati (5. panta 6. un 7. punkts) un citu testējamo elementu saraksts I pielikuma 3. punktā: Kompromisā ir sniegta detalizētāka informācija par datu plūsmu no ražotājiem un datu pārvaldību, kurai jābalstās īstenošanas aktos. Ciktāl ir runa par elektroniskās drošības sistēmas 62 pozīcijām, kas saskaņā ar Komisijas priekšlikumu jātestē no jauna, kompromiss tās daļēji sagrupē pa citām esošām pārbaudāmajām pozīcijām, daļēji padara to testēšanu brīvprātīgu un daļēji tās svītro.
- Pēc delegāciju lūguma pievieno divas testēšanas pozīcijas: Pirmkārt, brīvprātīga saikne starp transportlīdzekļu atsaukšanas kampaņām un tehniskajām apskatēm, lai uzlabotu atsaukšanas kampaņu rezultātus, kam ir cieša saikne ar drošību un veselību (0.3. pozīcija); otrkārt, trauksmes un ugunsdzēsšanas sistēmu pārbaude (9.13. pozīcija).

TPC direktīva

- a. Tvērums (grozītā tiesību akta 2. pants): Kompromiss atbalsta pārbažu uz ceļiem sistēmas tvēruma paplašināšanu, to attiecinot arī uz N1 kategorijas mazas noslodzes komerciālajiem transportlīdzekļiem. Kompromisā ir mēģināts kļiedēt dažu delegāciju paustās nopietnās bažas, no vienas puses, atļaujot minētās kategorijas transportlīdzekļus izslēgt no pārbažu uz ceļiem tvēruma, ja tiem pēc diviem gadiem un pēc tam reizi gadā tiek veiktas regulāras tehniskās apskates, un, no otras puses, grozot 5. pantā noteikto autoparka seguma mērķrādītāju.
- b. Attālā uzrāde (priekšlikuma 4.a un 21. pants, kompromisa teksta 9.a pants un 18. panta 3. punkts): Kompromisā ir noteikts, ka attālās uzrādes koncepcija ir brīvprātīgs pasākums, ko pārskata pēc tam, kad praksē ir gūta papildu pieredze. Lai atvieglinātu turpmākus pārrobežu pasākumus pēc tam, kad ir detektēts augsts emisiju līmenis, Komisija var pieņemt īstenošanas aktus, lai noteiktu robežvērtības šādai pārrobežu sadarbībai.

⁴ Šis temats tika pārsaukts šādi: "Pilnveidotas vadītājam asistējošas sistēmas un citas ar drošību saistītas sistēmas".

- c. To transportlīdzekļu procentuālā daļa, kuriem veic sākotnējo pārbaudi uz ceļa (5. pants): Kompromiss seko priekšlikumam, ciktāl ir runa par autoparka pārbaudu mērķrādītāju noteikšanu katrai dalībvalstij, nevis Savienības mēroga mērķrādītāju, un jaunu pārbaudu mērķrādītāju N1 kategorijas mazas noslodzes komerciālajiem transportlīdzekļiem. Pēdējais no minētajiem mērķrādītājiem ir noteikts attiecībā pret (10 %) lielas noslodzes komerciālo transportlīdzekļu pārbaudu kopskaitu, nevis 2 % no reģistrēto mazas noslodzes komerciālo transportlīdzekļu skaita gadā, kā to ierosinājusi Komisija.
- d. Kravas nostiprināšanas pārbaude (10. panta 1. punkta c) apakšpunkts, 13. pants): Kompromiss atspoguļo deleģāciju vairākuma viedokli, ka pienākums veikt pārbaudi var attiekties tikai uz sākotnējo tehnisko pārbaudi uz ceļa, jo nav pietiekamu pārbaudīšanas resursu, lai veiktu detalizētu kravas nostiprināšanas pārbaudi katram transportlīdzeklim, kam nolemts pārbaudi veikt. Tāpēc detalizēta pārbaude joprojām balstīsies uz spriedumu, ko inspektors izdarījis pēc kravas nostiprināšanas obligātā vizuālā novērtējuma.
- e. Datu apmaiņa un ziņošana (18.a un 20. pants): Kompromisā ir paredzēta datu apmaiņa, kas pieskaņota PTA direktīvas priekšlikumam, un ziņošana līdzīgi Komisijas priekšlikumam un pašreizējai praksei.
- f. Detalizētās pārbaudes saturs un metodes (10. un 11. pants, II pielikums): Gadījumos, kad detalizētu pārbaudu uz ceļiem iespējamās pārbaudāmās pozīcijas sakrīt ar tām, ko pārbauda saistībā ar PTA, prezidentvalsts ierosinātās izmaiņas ir identiskas PTA direktīvā ierosinātajām. Tomēr ir veiktas divas izmaiņas: Pirmkārt, kompromisa teksta 10. panta 1. punktā ir paskaidrots, ka sākotnējās pārbaudes uz ceļa noklusējuma metode ir vizuāla pārbaude, ko var papildināt ar specifisku iekārtu izmantošanu. Otrkārt, ciktāl ir runa par NOx emisiju mērījumiem no dīzeļmotoriem, kompromisā ir ierosināts, ka mērījumi pārbaudu uz ceļiem laikā būtu jāievieš trīs gadus ilgajā transponēšanas laikā, ņemot vērā, ka transportlīdzekļu iepriekšējas sagatavošana nav problēma, kad motors pirms testa veikšanas jau ir silts. 15.a apsvērumā ir precizēts, ka gadījumā, ja dalībvalsts testēšanas centrus izmanto detalizētās pārbaudes veikšanai, šāda detalizēta pārbaude būs atkarīga no tā, vai minētajos testēšanas centros pēc īstenošanas aktu pieņemšanas būs ieviestas attiecīgās testēšanas metodes.
- Saskaņā ar pieeju attālai uzrādei kompromisa tekstā kā alternatīva metode (8.1.1., 8.2.2.2.–8.2.3.3.) ir pievienota attāla uzrāde, kas jāapstiprina, izmantojot standarta testēšanas metodi.

Transponēšana (grozošā tiesību akta 3. pants)

12. Ņemot vērā ierosinātās pārskatīšanas rezultātā ieviesto prasību vērīenīgo un sarežģīto iedabu, daudzas dalībvalstis pieprasīja ilgāku transponēšanas periodu, kas tagad ir pagarināts līdz trim gadiem. Īpaši sarežģīti īstenošanas elementi tika risināti īpašos īstenošanas posmos pēc īstenošanas aktu pieņemšanas (sk. iepriekš 10.d punktu par emisiju testiem, PTA direktīvas 8. pantu par elektronisko tehniskās apskates sertifikātu izdošanu).
13. Darba grupā 2025. gada 13. novembrī delegācijas kopumā atbalstīja prezidentvalsts kompromisu ⁵, ņemot vērā vispārējo pieeju, savukārt dažas delegācijas lūdza sniegt papildu skaidrojumus vai lūdza veikt papildu izmaiņas. Komisija atzinīgi vērtēja prezidentvalsts veikto tehnisko darbu, bet uzsvēra, ka vairāki reformu elementi, ko tā uzskatīja par vissvarīgākajiem, ir vai nu samazināti tvēruma vai vērīenīguma ziņā, vai ir svītroti. Komisija saglabāja savu nostāju arī attiecībā uz pilnvarojumu izraudzīšanos delegētajiem un īstenošanas aktiem.
14. Pastāvīgo pārstāvju komiteja 21. novembra sanāksmē ar plašu balsu vairākumu apstiprināja šīs piezīmes pielikumā un 1. papildinājumā ⁶ izklāstīto kompromisu. Dažas delegācijas atkārtoti norādīja uz to, ka joprojām pastāv nopietnas bažas par sarežģītību un administratīvo vai tehnisko slogu.

IV. SECINĀJUMI

15. Ņemot vērā minēto, Padome (Transports, telekomunikācijas un enerģētika) tiek aicināta 2025. gada 4. decembra sanāksmē vienoties par vispārēju pieeju.

⁵ ST 14625/25 + ADD 1 REV 1.

⁶ Identisks tekstam dokumentā ST 14625/25 + ADD 1 REV 1, izņemot dažus lingvistiskus labojumus.

Priekšlikums –

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,

ar ko groza Direktīvu 2014/45/ES par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju periodiskajām tehniskajām apskatēm un Direktīvu 2014/47/ES par Savienībā izmantotu komerciālo transportlīdzekļu tehniskajām pārbaudēm uz ceļiem

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 91. panta 1. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁷,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ⁸,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

⁷ OV C [...], [...], [...]. lpp.

⁸ OV C [...], [...], [...]. lpp.

- (1) Noteikumi par tehniskajām apskatēm Savienības tiesību aktos ir iekļauti jau gadu desmitiem. Tomēr tos pakāpeniski harmonizē. Savienības tiesību akti šajā nolūkā pēdējo reizi tika pārskatīti 2014. gadā ar “transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa paketi”⁹. Lai uzlabotu izpildes panākšanu, minēto noteikumu secīga pārskatīšana pakāpeniski paplašināja pārbaudāmo transportlīdzekļu tvērumu un harmonizēto noteikumu darbības jomu, ietverot arī noteikumus par pārbaudēm uz ceļiem un transportlīdzekļu reģistrācijas dokumentiem. Ar tiem tika konkretizētas un atjauninātas prasītās testēšanas metodes, procedūras un saistītie dokumenti, lai atspoguļotu tehnoloģisko progresu.
- (2) Direktīvā 2014/45/ES ir noteikts tehnisko apskašu satura minimums un biežums katrai transportlīdzekļu kategorijai, izņemot motociklus, attiecībā uz kuriem dalībvalstīm ir plašāka rīcības brīvība. Minētajā direktīvā ir arī noteikts prasību minimums saistībā ar tehniskās apskates staciju neatkarību un inspektoru apmācību, diagnostikas aprīkojumu un tehniskās apskates sertifikāta saturu. Minētā sertifikāta, kā arī jebkura cita apskates apliecinājuma derīgums dalībvalstīm jāatzīst brīvas aprites un citā dalībvalstī jau reģistrēta transportlīdzekļa pārreģistrācijas nolūkā.

⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/45/ES (2014. gada 3. aprīlis) par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju periodiskajām tehniskajām apskatēm un par Direktīvas 2009/40/EK atcelšanu (OV L 127, 29.4.2014., 51. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>), Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/47/ES (2014. gada 3. aprīlis) par Savienībā izmantotu komerciālo transportlīdzekļu tehniskajām pārbaudēm uz ceļiem un par Direktīvas 2000/30/EK atcelšanu (OV L 127, 29.4.2014., 134. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/47/oj>) un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/46/ES (2014. gada 3. aprīlis), ar ko groza Padomes Direktīvu 1999/37/EK par transportlīdzekļu reģistrācijas dokumentiem (OV L 127, 29.4.2014., 129. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/46/oj>).

- (3) Direktīva 2014/47/ES papildina Direktīvu 2014/45/ES, prasot dalībvalstīm veikt pārbaudes uz ceļiem smagajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, kuru masa pārsniedz 3,5 tonnas, tajā skaitā autobusiem, kravas automobiļiem un to piekabēm, lai katru gadu pārbaudītu 5 % no Savienības autoparka. Šīs pārbaudes ietver sākotnējo pārbaudi uz ceļa un, ja inspektors to uzskata par vajadzīgu, detalizētāku tehnisko pārbaudi uz ceļa. Detalizētajās pārbaudēs pārbauda tos pašus elementus, ko pārbauda periodiskajās tehniskajās apskatēs, un tās var ietvert arī kravas nostiprināšanas inspicēšanu. Ja pārbaudē uz ceļa tiek konstatēts būtisks vai bīstams trūkums, dalībvalstij, kurā tika veikta pārbaude, tas ir jāpaziņo reģistrācijas dalībvalstij, lai panāktu no satiksmes izslēgtā transportlīdzekļa remontu.
- (4) Straujā tehnoloģiskā progresa dēļ daži pašreizējie transportlīdzekļu testēšanas noteikumi ir novecojuši un būtu jāgroza, lai tos pielāgotu jaunākajām tehnoloģijām un transportlīdzekļiem, tostarp elektrotransportlīdzekļiem un hibrīdelektriskajiem transportlīdzekļiem. Testēšanas satvaram būtu vēl vairāk jāveicina transporta radīto emisiju samazināšana, kā arī jāpaātrina digitalizācija transporta nozarē un jāpalielina tās radītie ieguvumi. Satvars būtu labāk jāpielāgo arī transportlīdzekļu tehnoloģiju, autoparka sastāva un testēšanas metožu attīstībai.
- (5) Digitālā pārkārtošanās ir viena no Savienības prioritātēm. Saistībā ar transportlīdzekļu testēšanas pašreizējo noteikumu atjaunināšanu ir svarīgi arī lielā mērā harmonizēt, vienkāršot un digitalizēt administratīvās procedūras un novērst atlikušos brīvas pārvietošanās šķēršļus. Šie šķēršļi ietver tādu periodisku tehnisko apskašu neatzīšanu, ko veic dalībvalstīs, kuras nav reģistrācijas dalībvalsts. Tas var kavēt personu brīvu pārvietošanos Savienībā un viņu tiesības uzturēties dalībvalstī, kas nav tā dalībvalsts, kurā transportlīdzeklis pašlaik reģistrēts.
- (5.a) Apskatēm transportlīdzekļa aprites ciklā vajadzētu būt samērā vienkāršām, ātrām un lētām, taču vienlaikus efektīvām šo direktīvu mērķu sasniegšanā.

- (6) Dažas no pašreizējām emisiju testēšanas metodēm nav piemērotas tādu transportlīdzekļu testēšanai, kuri aprīkoti ar modernu gaisa piesārņotāju emisiju kontroles tehnoloģiju un zemu emisiju pamatlīmeni. Pastāv arī potenciāls vēl vairāk samazināt piesārņotāju emisijas, izmantojot piemērotākus testus un pārbaudes. Labāko pieejamo, samērīgo un piemēroto testēšanas metožu izmantošana palīdzētu dalībvalstīm sasniegt stingrākus gaisa kvalitātes standartus, proti, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā (ES) 2024/2881¹⁰ noteiktās cilvēka veselības aizsardzības robežvērtības, it īpaši attiecībā uz smalkajām daļiņām un slāpekļa oksīdiem (NO_x).
- (7) Uz Savienības ceļiem bojāgājušo un smagi ievainoto skaits joprojām ir nepieņemami augsts – 2023. gadā uz tiem bojā gājuši 20 400 cilvēki. Tāpēc ir vajadzīga papildu rīcība, lai sasniegtu ceļu satiksmes drošības mērķrādītājus, kas noteikti ES ceļu satiksmes drošības politikas satvarā 2021.–2030. gadam¹¹.
- (8) Motociklu tehniskās apskates nepārprotami uzlabo ceļu satiksmes drošību. To apliecina arī to dalībvalstu skaits, kuras motociklus jau ir iekļāvušas savos tehnisko apskašu režīmos. Dalībvalstis var neattiecināt obligātās periodiskās tehniskās apskates uz motocikliem, kuru motora darba tilpums ir lielāks nekā 125 cm³ vai kuru maksimālā nepārtrauktā nominālā vai lietderīgā jauda ir lielāka nekā 11 kW, ja tās ir ieviesušas efektīvus alternatīvus ceļu satiksmes drošības pasākumus, piemēram, pārbaudes uz ceļiem.

¹⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2024/2881 (2024. gada 23. oktobris) par gaisa kvalitāti un tīrāku gaisu Eiropai (pārstrādāta redakcija) (OV L, 2024/2881, 20.11.2024., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

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

- (9) Saskaņā ar atsauksmēm, kas saņemtas no dalībvalstīm un nozares pārstāvjiem, pašreizējās juridiskās prasības, kuru mērķis ir nodrošināt, lai tehniskās apskates stacijām būtu pieejami periodisko tehnisko apskašu veikšanai nepieciešamie tehniskie dati, ir izrādījušās nelietderīgas. Tāpēc, ņemot vērā Regulas (ES) 2018/858 61. pantā un X pielikumā noteiktās paziņošanas prasības, ir jāprecizē, ka informācijas minimums bez maksas un bez liekas kavēšanās būtu jādara pieejams kompetentajām iestādēm vai centralizētām datu struktūrām, kuriem vienas vai vairāku dalībvalstu iestādes ir uzdevušas pārvaldīt piekļuvi minētajai informācijai, un visam iepriekš minētajam pēc tam būtu jānodrošina, ka arī tehniskās apskates stacijām ir vajadzīgā piekļuve.
- (10) Attiecībā uz M1 un N1 kategorijas transportlīdzekļiem reģistrācijas dalībvalstij būtu jāatzīst ES pagaidu tehniskās apskates sertifikāts, ko izdevusi cita dalībvalsts, uz sešiem mēnešiem ar noteikumu, ka nākamo periodisko tehnisko apskati veic reģistrācijas dalībvalstī. Tas nozīmē, ka ES pagaidu tehniskās apskates sertifikāta derīguma termiņa laikā transportlīdzeklim ir jāatgriežas reģistrācijas dalībvalstī, lai pēc tam veiktu periodisko tehnisko apskati. Tas palīdzēs atvieglot personu brīvu pārvietošanos, vienlaikus ievērojot pamatprasību, ka transportlīdzekļu tehniskā apskate parasti ir jāveic reģistrācijas dalībvalstī. Lai nodrošinātu skaidrību par transportlīdzekļa statusu, dalībvalsts, kas veic apskati, ar *MOVE-HUB* starpniecību īsā laikā paziņo reģistrācijas dalībvalstij apskates rezultātus.
- (11) Tā paša iemesla dēļ reģistrācijas dalībvalstij vajadzētu būt iespējai izvēlēties atzīt tehniskās apskates sertifikātus, ko izdevusi cita dalībvalsts. Šādā gadījumā tai par to būtu jāinformē pārējās dalībvalstis un Komisija. Visām dalībvalstīm attiecīgie tehniskās apskates sertifikāti būtu jāuzskata par līdzvērtīgiem reģistrācijas dalībvalsts izdotajiem sertifikātiem.

- (12) Lai apkarotu krāpšanu, kas saistīta ar lietotu transportlīdzekļu nobraukumu, periodiskajās tehniskajās apskatēs ir iekļauta odometra rādījumu reģistrēšana. Manipulācijas ar odometra rādījumiem var ietekmēt ceļu satiksmes drošību, jo pircēji tiek maldināti par nodiluma līmeni un tādējādi par tehniskās apkopes vajadzībām, un transportlīdzeklim, visticamāk, nav veikta nepieciešamā tehniskā apkope. Tomēr pasākuma rezultativitāte ir ierobežota, jo lielākajā daļā dalībvalstu pirmo tehnisko apskati M1 vai N1 kategorijas transportlīdzekļiem veic tikai četrus gadus pēc pirmās reģistrācijas, turklāt daudzās dalībvalstīs pēc tam to veic tikai reizi divos gados. Pamatojoties uz papildu pieredzi, kura vairākās dalībvalstīs gūta saistībā ar dažādām transportlīdzekļu kategorijām, dalībvalstīm būtu vismaz jānodrošina, ka odometra rādījumi tiek reģistrēti ikreiz, kad transportlīdzekļu ražotāju pilnvaroti remontētāji veic M1 vai N1 kategorijas transportlīdzekļa tehniskās apkopes vai remonta darbus, un ka rādījumi tiek reģistrēti valsts datubāzē vai transportlīdzekļu reģistrā. Pilnvarotie remontētāji darbojas ražotāja izplatīšanas sistēmā. Lai vēl vairāk palielinātu datu punktu skaitu transportlīdzekļu odometra rādījumu vēsturē, dalībvalstis citiem pakalpojumu sniedzējiem, jo īpaši neatkarīgām remonta vai tehniskās apkopes darbnīcām, var nodrošināt rediģēšanas piekļuvi tai pašai valsts datubāzei vai transportlīdzekļu reģistram un var iekļaut arī citus uzticamu odometra rādījumu nodrošinātājus, piemēram, apdrošināšanas sabiedrības vai automobiļu nomas sabiedrības. Dalībvalstīm šie rādījumi būtu jādara pieejami kompetentajām iestādēm un reģistrācijas apliecības turētājam un būtu jāsniedz inspektoriem odometra vēsture (dati un/vai novērtējums).
- (12.a) Turklāt dalībvalstīm būtu jāpieprasa ražotājiem vai to pārstāvjiem reizi trijos mēnešos nosūtīt satīklotu transportlīdzekļu odometra rādījumus. Tā kā dalībvalstīm nav tiešas piekļuves minētajiem datiem, tās par datu kvalitāti nav atbildīgas. Lai patērētāji varētu atklāt krāpšanos ar odometra rādījumiem pirms transportlīdzekļa iegādes, dalībvalstīm būtu arī jāinformē patērētāji par to, ka reģistrācijas apliecības turētājam ir pieejama odometra rādījumu vēsture, jo īpaši transportlīdzekļa pārdošanas sakarā. Dalībvalstis var nolemt iekasēt administratīvu maksu par odometra rādījumu vēstures sniegšanu reģistrācijas apliecības turētājam, . Lai uzlabotu statistikas pieejamību par transportlīdzekļu izmantošanu, neradot papildu ziņošanas slogu valstu pārvaldes iestādēm, dalībvalstīm odometra rādījumi būtu jādara pieejami valstu statistikas iestādēm un Komisijai (*Eurostat*).

- (13) Lai gan elektrotransportlīdzekļi, arī hibrīdelektriskie transportlīdzekļi, apritē ir jau daudzus gadus un to skaits pastāvīgi aug, nav harmonizētu noteikumu par šādu transportlīdzekļu augstsprieguma sistēmu tehniskajām apskatēm, kā rezultātā dalībvalstīs izstrādā atšķirīgus testēšanas protokolus. Lai nodrošinātu šādu transportlīdzekļu drošu ekspluatāciju visā to normatīvajā mūžā un izvairītos no pretrunīgām testēšanas metodēm dalībvalstīs, attiecīgās pārbaudāmās pozīcijas būtu jāiekļauj minimālajās prasībās attiecībā uz testēšanas saturu un ieteicamajām metodēm.
- (13.a) Lai nodrošinātu elektrotransportlīdzekļu un hibrīdelektrisko transportlīdzekļu, tostarp jauno pilnveidoto elektronisko sistēmu, pareizu testēšanu, ir svarīgi, lai inspektori tiktu pienācīgi apmācīti gan sākotnējās apmācības, gan kvalifikācijas celšanas apmācību laikā. Lai pielāgotu dažādu jaunu transportlīdzekļu un sistēmu tipu apskati, dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai pilnvarot inspektoros, kuri ir specializējušies tikai konkrētu transportlīdzekļu tipu apskatē vai tikai noteikta veida testos. Dalībvalstīm, kas vēlas izmantot šo iespēju, būtu jānodrošina, ka šiem inspektoriem izdotajā sertifikātā ir skaidri norādīti inspektora ierobežojumi tehnisko apskašu veikšanā.

- (14) Mūsdienās modernajos transportlīdzekļos ir iekļautas daudzas jaunas pilnveidotas elektroniskās sistēmas, lai tās kļūtu drošākas un palīdzētu vadītājam. Minētās sistēmas var nebūt obligātas vai obligātas tipa apstiprināšanai, ja Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2019/2144¹² ir noteikts, ka ir jāuzstāda dažādas pilnveidotās vadītājam asistējošās sistēmas, kas konstruētas, lai izvairītos no sadursmēm un samazinātu bojā gājušo un smagi savainoto skaitu. Tomēr sagaidāmie ieguvumi netiks sasniegti, ja šo sistēmu darbība laika gaitā pasliktināsies vai ja tajās tiks veikta neatļauta iejaukšanās. Tāpēc minētās jaunās elektroniskās sistēmas būtu jāiekļauj periodiskajās tehniskajās apskatēs un pārbaudēs uz ceļiem, lai nodrošinātu, ka tās sniedz gaidītos ieguvumus drošības jomā. Lai nodrošinātu automatizēto transportlīdzekļu drošu ekspluatāciju un elektronisko drošības sistēmu testēšanu visā to normatīvajā mūžā, attiecīgās pārbaudāmās pozīcijas būtu jāiekļauj minimālajās prasībās attiecībā uz Direktīvas 2014/45/ES un Direktīvas 2014/47/ES attiecīgajos pielikumos noteikto testēšanas metožu saturu un ieteicamajām metodēm.
- (15) Lai gan autotransports rada ievērojamu daļu kaitīgo gaisa piesārņotāju (jo īpaši NO_x un smalko daļiņu) emisiju, pašreizējās izplūdes emisiju testēšanas metodes nav pielāgotas jaunākiem transportlīdzekļiem un tehnoloģijām. Komisijas Ieteikums (ES) 2023/688¹³ bija pirmais solis daļiņu skaita mērīšanas harmonizēšanā tehniskās apskates laikā. Sabiedrības veselības, vides aizsardzības un godīgas konkurences interesēs attiecīgās periodisko tehnisko apkašu un pārbažu uz ceļiem laikā pārbaudāmās pozīcijas, kas noteiktas Direktīvas 2014/45/ES un Direktīvas 2014/47/ES pielikumos, tagad ietver daļiņu skaita mērījumus un NO_x mērījumus.

¹² Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/2144 (2019. gada 27. novembris) par prasībām mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju un šiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību tipa apstiprināšanai attiecībā uz to vispārīgo drošību un transportlīdzekļa braucēju un neaizsargāto ceļu satiksmes dalībnieku aizsardzību, ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/858 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 78/2009, (EK) Nr. 79/2009 un (EK) Nr. 661/2009 un Komisijas Regulas (EK) 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 un (ES) 2015/166 (OV L 325, 16.12.2019., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

¹³ Komisijas Ieteikums (ES) 2023/688 (2023. gada 20. marts) par daļiņu skaita mērīšanu ar kompresijaizdedzes motoriem aprīkotu transportlīdzekļu periodiskās tehniskās apskates vajadzībām (OV L 90, 28.3.2023., 46. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2023/688/oj>).

- (15.a) Lai periodiskajās tehniskajās apskatēs mērītu NOx no kompresijaizdedzes motoru transportlīdzekļiem, Komisijai ar īstenošanas aktiem būtu jāprecizē gan prasības transportlīdzekļu iepriekšējai sagatavošanai, pamatojoties uz pētījumiem, kas apstiprina metožu piemērotību, gan tas, kuri *EURO* standarti būtu jāiekļauj tvērumā, iekams šos transportlīdzekļus var iekļaut emisiju testēšanas tvērumā. NOx mērīšanu no kompresijaizdedzes motoru transportlīdzekļiem pārbaudēs uz ceļiem var veikt vieglāk, jo transportlīdzekļi, kad tie tiek atlasīti, ir uzsiluši testēšanai. Ja ir paredzēts, ka tehniskās apskates stacijā, kurā veic tehniskās apskates, tiks veikti turpmāki pasākumi, minētie turpmākie pasākumi ir atkarīgi no tā, kā tiek ieviestas piemērotās emisiju testēšanas metodes saskaņā ar īstenošanas aktiem.
- (15.b) Attiecībā uz daļiņu skaita (PN) mērīšanu transportlīdzekļiem ar dzirksteļizdedzes motoru Komisijai ar īstenošanas aktiem būtu jāprecizē mērīšanas metodes un robežvērtības, iekams tos var iekļaut emisiju testēšanas tvērumā. Komisija ar īstenošanas aktiem var noteikt metodi, robežvērtības un to, kuri *EURO* standarti tvērumā būtu jāiekļauj, lai mērītu NOx no dzirksteļizdedzes motoriem.
- (15.c) Tas, cik efektīvas ir transportlīdzekļu atsaukšanas kampaņas saskaņā ar Regulu (ES) 2018/858 par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju apstiprināšanu un tirgus uzraudzību un Regulu (ES) 2023/988 par ražojumu vispārēju drošumu, ir atkarīgas no tā, vai transportlīdzekļu īpašnieki vai reģistrācijas apliecības turētāji veic turpmākus pasākumus. Tehniskās apskates varētu atvieglot transportlīdzekļu atsaukšanas kampaņas gadījumā, ja trūkums, kura dēļ kampaņa tiek izvēsta, rada nopietnu risku transportlīdzeklī esošo personu vai citu ceļu satiksmes dalībnieku drošībai vai veselībai vai videi. Tāpēc būtu jāizveido saikne starp atsaukšanas kampaņām un tehniskajām apskatēm. Izmantojot šo saikni, dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai noteikt, vai saistībā ar konkrētu atsaukšanas kampaņu ir jāveic tehniskās apskates, un klasificēt trūkumu, kas izraisījis atsaukšanas kampaņu, kā būtisku vai bīstamu trūkumu. Trūkuma klasifikācija var ietekmēt tehniskās apskates rezultātus un var novest pie tā, ka transportlīdzeklis apskati nav izturējis, kamēr trūkums nav novērsts un tā novēršana ir pārbaudīta nākamajā tehniskajā apskatē.

- (15.d) Saiknes izveide starp atsaukšanas kampaņām un tehniskajām apskatēm ir atkarīga no uzticamas un aktuālas informācijas plūsmas no ražotājiem uz kompetentajām iestādēm un pēc tam uz tehniskās apskates stacijām. Minētā saikne neskar noteikumus, kas nodrošina, ka transportlīdzekļa īpašnieks vai reģistrācijas apliecības turētājs ir pienācīgi informēts par atsaukšanas kampaņu un tam ir bijusi iespēja uzrādīt transportlīdzekli pārbaudei un remontam, un nemaina vai nenodod valsts iestādēm ražotāju un citu piegādes ķēdē iesaistīto ekonomikas operatoru pienākumus veikt atbilstīgus korektīvus pasākumus, tostarp transportlīdzekļus atsaukt, ja transportlīdzeklis, sistēma, sastāvdaļa vai atsevišķa tehniska vienība rada nopietnu risku transportlīdzeklī esošo personu vai citu ceļu satiksmes dalībnieku drošībai vai veselībai vai videi.
- (16) [...].
- (17) [...]
- (18) Papildus plānotām periodiskajām tehniskajām apskatēm transportlīdzekļiem tehniskā apskate būtu jāveic arī tad, ja ir būtiski izmainītas vai pārveidotas transportlīdzekļa drošības vai vides aizsardzības sistēmas un sastāvdaļas. Tas attiecas arī uz gadījumiem, kad ir mainīta transportlīdzekļa kategorija vai emisiju līmenis, piemēram, pēc daļiņu filtra uzstādīšanas, vai kad transportlīdzeklis ir pārveidots darbināšanai ar alternatīvu degvielu, vai tā vadīšanas sistēmā ir veiktas izmaiņas. Tas neliedz vai neierobežo valsts noteikumus par attiecīgajā dalībvalstī reģistrētu pārveidotu vai izmainītu transportlīdzekļu apstiprināšanu.
- (19) Lai atvieglotu digitālo pārkārtošanos un samazinātu tehniskās apskates stacijas izmaksas, tehniskās apskates sertifikāti būtu jāizdod standartizētā elektroniskā formātā. Personai, kas uzrādījusi transportlīdzekli tehniskajai apskatei, pēc pieprasījuma būtu jāizdod arī tehniskās apskates dokumenta izdruka papīra formātā. Dalībvalstīm būtu jāpieņem abi minētie formāti, ja mainās transportlīdzekļa īpašnieks vai ja transportlīdzeklis tiek pārreģistrēts citā dalībvalstī. Tas attiecas arī uz ziņojumu par detalizētāku pārbaudi uz ceļa.

- (20) Būtu jānodrošina, ka personas datu apstrāde šīs direktīvas īstenošanas nolūkā atbilst Savienības datu aizsardzības satvaram, konkrēti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (ES) 2016/679¹⁴. Saskaņā ar principu par datu aizsardzību pēc noklusējuma tehniskās apskates sertifikātu pārbaudē būtu jāizmanto pārbaudes metodes, kas neprasa atsevišķos sertifikātos iekļauto personas datu nosūtīšanu.
- (21) Lai nodrošinātu trūkumu pienācīgu novērtēšanu, ja transportlīdzeklis neiztur periodisku tehnisko apskati viena vai vairāku būtisku vai bīstamu trūkumu dēļ dalībvalstī, kas nav reģistrācijas dalībvalsts, apskates rezultāts un nākamās tehniskās apskates termiņš būtu jāpaziņo reģistrācijas dalībvalstij un jāreģistrē transportlīdzekļu reģistrā. Nākamās apskates termiņam nevajadzētu būt ilgākam par diviem mēnešiem, un tai būtu jānotiek jebkurā no šīm dalībvalstīm. Turklāt, ja transportlīdzeklis neiztur periodisku tehnisko apskati viena vai vairāku bīstamu trūkumu dēļ, lai izvairītos no tūlītējiem riskiem ceļu satiksmes drošībai vai videi, dalībvalstij vai kompetentajai iestādei vajadzētu būt iespējai nolemt, ka attiecīgo transportlīdzekli nedrīkst izmantot uz koplietošanas ceļiem, un pieprasīt reģistrācijas dalībvalstij apturēt atļauju transportlīdzekli izmantot ceļu satiksmē, iekams trūkumi nav novērsti un to novēršana nav pārbaudīta nākamajā tehniskajā apskatē. Šāda apturēšana būtu jāreģistrē reģistrācijas dalībvalsts transportlīdzekļu reģistrā.
- (22) Neatļauta iejaukšanās vai manipulācija ar transportlīdzekļa emisiju kontroles sistēmu, augstsprieguma sistēmu, tostarp baterijas pārvaldības sistēmu, klusinātāju vai ar drošību saistītām sistēmām, var izraisīt būtiskus vai bīstamus trūkumus, un par tām būtu jāpiemēro iedarbīgi, samērīgi, atturoši un nediskriminējoši sodi. Neatļauta iejaukšanās vai manipulācija cita starpā ietver transportlīdzekļa sistēmu un sastāvdaļu apzinātu deaktivēšanu, pārveidošanu vai pārregulēšanu, lai mainītu ražotāja sākotnēji noteikto funkciju nolūkā apiet regulējumu vai tehniskās prasības.

¹⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2016/679 (2016. gada 27. aprīlis) par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti un ar ko atceļ Direktīvu 95/46/EK (OV L 119, 4.5.2016., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

- (23) Direktīvā 2014/45/ES un Direktīvā 2014/47/ES noteiktās pašreizējās prasības dalībvalstīm savstarpēji sadarboties, īstenojot minētās direktīvas, neļauj dalībvalstīm pārbaudīt transportlīdzekļa juridisko un tehnisko statusu pārrobežu situācijās. Lai uzlabotu rezultativitāti arī šādās situācijās, dalībvalstīm būtu sistemātiskāk jāsniedz savstarpēja palīdzība direktīvu īstenošanā. Tāpēc ir nepieciešami noteikumi par informācijas un transportlīdzekļu datu apmaiņu, lai dalībvalstis varētu iepazīties ar citu dalībvalstu transportlīdzekļu reģistriem un tehniskās apskates datu bāzēm, tajā skaitā ar tehniskās apskates sertifikātu un tehniskās apskates ziņojumu saturu. Minētajai apmaiņai būtu jāaptver arī atbilstības sertifikāts, kas izdots saskaņā ar Regulu (ES) 2018/858. Dalībvalstis var nodrošināt piekļuvi datiem saskaņā ar minētajā regulā paredzētajiem noteikumiem par datu apmaiņu.
- (24) Lai apmainītos ar informāciju par Savienībā reģistrētiem transportlīdzekļiem, Komisija ir izstrādājusi *MOVE-HUB* ziņojumu apmaiņas platformu, lai savstarpēji savienotu dalībvalstu elektroniskos reģistrus¹⁵. Pašlaik platforma nodrošina autotransporta uzņēmumu reģistru (*ERRU*), vadītāju apliecību reģistru (*RESPER*), profesionālo autovadītāju apmācības reģistru (*ProDriveNet*), tahogrāfa vadītāju karšu reģistru (*TACHOnet*) un paziņojumu par neizturētām transportlīdzekļu pārbaudēm uz ceļiem (*RSI*) savstarpēju savienošana¹⁶.

¹⁵ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2016/480 (2016. gada 1. aprīlis), ar ko ievieš kopīgus noteikumus par autotransporta uzņēmumu valstu elektronisko reģistru savstarpējo savienošana un atceļ Regulu (ES) Nr. 1213/2010 (OV L 87, 2.4.2016., 4. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/480/oj).

¹⁶ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2017/2205 (2017. gada 29. novembris) par sīki izstrādātiem noteikumiem attiecībā uz paziņošanas procedūrām par komerciāliem transportlīdzekļiem, kam tehniskā pārbaudē uz ceļiem konstatēti būtiski vai bīstami trūkumi (OV L 314, 30.11.2017., 3. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj).

- (25) *MOVE-HUB* funkcijas būtu jāpaplašina, lai nodrošinātu nepieciešamo informācijas un transportlīdzekļu datu apmaiņu Direktīvas 2014/45/ES un Direktīvas 2014/47/ES vajadzībām. Tāpēc dalībvalstīm savas elektroniskās sistēmas, kas satur informāciju par tehniskās apskates sertifikātiem, ES pagaidu tehniskās apskates sertifikātiem un odometra rādījumu vēsturi, būtu jāpieslēdz *MOVE-HUB*, lai apmainītos ar ziņojumiem. Lai pieslēgtos *MOVE-HUB* elektroniskajai sistēmai, dalībvalstis var turpināt izmantot savas lietojumprogrammas vai trešo personu lietojumprogrammas, tostarp Eiropas Transportlīdzekļu un vadītāja apliecību informācijas sistēmu (*EUCARIS*). Informācijas un datu apmaiņai, izmantojot *MOVE-HUB*, būtu jā sāk darboties divu gadu laikā pēc attiecīgo īstenošanas aktu pieņemšanas saskaņā ar Direktīvas 2014/45/ES 16. pantu un Direktīvas 2014/47/ES 18.a pantu.
- (26) Krīzes, ko izraisījuši nopietni notikumi Savienībā vai ārpus tās, var būtiski traucēt tās tehnisko apskašu sistēmas darbību. Krīzes laikā dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai pagarināt tehniskās apskates sertifikātu – arī ES pagaidu tehniskās apskates sertifikātu – derīguma termiņu. Ar Komisijas atļauju dalībvalstīm būtu jāļauj par sešiem mēnešiem pagarināt to tehniskās apskates sertifikātu un ES pagaidu tehniskās apskates sertifikātu administratīvo derīgumu, kuru derīguma termiņš beidzas. Ja krīze turpinās, vajadzētu būt iespējai to pagarināt vēl vairāk.
- (27) N1 kategorijas vieglos komerciālos transportlīdzekļus izmanto intensīvāk nekā privātos automobiļus, bieži vien blīvi apdzīvotās teritorijās. Ņemot vērā Savienībā ekspluatācijā esošo N1 kategorijas vieglo komerciālo transportlīdzekļu skaita pieaugumu, lai veicinātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus komercpārvadātājiem visā Savienībā un vēl vairāk uzlabotu to drošību un vidisko sniegumu, būtu jāveic arī N1 kategorijas vieglo komerciālo transportlīdzekļu pārbaudes uz ceļiem.

- (28) Pārbaudēs uz ceļiem liela skaita transportlīdzekļu izplūdes emisiju pārbaude, izmantojot attālās uzrādes iekārtas, ir rezultatīvs pasākums, ar ko identificēt transportlīdzekļus ar augstu emisiju līmeni. Dažās dalībvalstīs gūtā pieredze ir apliecinājusi, ka atklāšanas rādītāji ievērojami palielinās salīdzinājumā ar obligātajām testēšanas metodēm. Attālās uzrādes iekārtas var sistemātiski izmantot, lai pārbaudītu lielu daļu transportlīdzekļu parka reālos braukšanas apstākļos. Transportlīdzekļu emisijas ir dinamiskas, un konkrētos apstākļos, piemēram, aukstās iedarbināšanas laikā, emisiju maksimumi tiek sasniegti biežāk. Viens stacionāri veikts attālās uzrādes mērījums var sekmīgi norādīt uz transportlīdzekli ar augstu emisiju līmeni, kurš ir bojāts vai kuram veikta neatļauta iejaukšanās. Atkarībā no izmērītā pārsnieguma lieluma var būt vajadzīgi vairāki stacionāri veikti tālzipētes mērījumi, lai apstiprinātu, ka transportlīdzeklis ir liels emitētājs. Tā kā šādi defekti un pārveidojumi rada pārmērīgas emisijas, kas apdraud cilvēku veselību un vidi, tie būtu jālabo, un par jebkādu neatļautu iejaukšanos būtu jāpiemēro sankcijas.
- (28.a) Attālā uzrāde pārbaudi uz ceļa nevar aizstāt, bet to var izmantot, lai izraudzītos transportlīdzekļus turpmākai pārbaudei uz ceļa. Attālās uzrādes mērījumu verifikāciju var veikt vai nu kā pārbaudi uz ceļa tūlīt pēc attālās uzrādes mērījuma, vai tehniskās apskates stacijā. Ņemot vērā to, ka attālā uzrādē tiek identificēti transportlīdzekļi ar augstu emisiju līmeni neatkarīgi no to reģistrācijas dalībvalsts, dalībvalstij, kas transportlīdzekli identificējusi, un reģistrācijas dalībvalstij būtu jāsadarbojas, lai nodrošinātu pienācīgas pēcpārbaudes procedūras, pamatojoties uz saskaņotām vērtībām transportlīdzekļiem ar augstām emisijām.

- (28.b) Verifikācijai uz ceļa vai apskates stacijā būtu jāatbilst testēšanas metodēm, kas noteiktas attiecīgi Direktīvas 2014/47/ES II pielikuma 8.1. un 8.2. punktā un Direktīvas 2014/45/ES I pielikumā. Tas nozīmē, piemēram, ka, ja ir aizdomas, ka dīzeļmotora automobilis vai N1 kategorijas vieglais komerciālais transportlīdzeklis, kas aprīkots ar *Euro 5b* motoru, vai *Euro VI* smagais komerciālais transportlīdzeklis vai autobuss, to apstiprināšanas laikā emitē smalkas daļiņas, kas pārsniedz tiesību aktos noteikto ierobežojumu, to emisijas būtu jāverificē, izmantojot daļiņu skaita mērījumus saskaņā ar attiecīgā pielikuma 8.2.3.1. punktu. Transportlīdzekļiem ar dīzeļmotoru bez daļiņu filtra emisijas verificē, izmantojot dūmainības mērījumus. Transportlīdzekļu ar dīzeļmotoru NOx emisijas verificē, vadoties pēc jaunās mērīšanas metodes saskaņā ar attiecīgā pielikuma 8.2.3.3. punktu. Dalībvalstīm būtu jānosaka izplūdes emisiju verifikācijas metode L kategorijas transportlīdzekļiem. Trokšņa emisija būtu jāverificē, izmantojot skaņas līmeņa mērītāju.
- (29) [...]
- (30) Direktīvā 2014/47/ES ir noteikts minimālais smago komerciālo transportlīdzekļu īpatsvars, kas katru gadu Savienībā jāpārbauda uz ceļiem, bet nav noteikts mērķrādītājs dalībvalstu līmenī, tāpēc ir grūti nodrošināt minētā minimālā īpatsvara izpildes panākšanu. Lai nodrošinātu, ka komerciālo transportlīdzekļu pārbaudes uz ceļiem palīdz uzlabot ceļu satiksmes drošību un samazināt gaisa piesārņojumu visā Savienībā, katrai dalībvalstij katru gadu būtu jāveic kopējais sākotnējo tehnisko pārbaudu uz ceļiem skaits, kas atbilst vismaz 5 % no smago komerciālo transportlīdzekļu kopskaita. Turklāt dalībvalstīm būtu jāveic N1 kategorijas vieglo komerciālo transportlīdzekļu sākotnējās tehniskās pārbaudes uz ceļiem tādā apjomā, kas atbilst vismaz 10 % no smago komerciālo transportlīdzekļu sākotnējo tehnisko pārbaudu uz ceļiem kopskaita.
- (31) Lai veicinātu digitālo pārveidi un samazinātu izmaksas transporta nozarē, dalībvalstīm būtu jāprasa savām kompetentajām iestādēm pieņemt elektroniskus pierādījumus par pārbaudēm uz ceļiem.

- (32) Kravas nostiprināšanai ir būtiska nozīme attiecībā uz ceļu satiksmes drošību. Kravas nostiprināšanas vizuālam novērtējumam vajadzētu būt obligātai daļai no sākotnējām pārbaudēm uz ceļiem visās dalībvalstīs. Pamatojoties uz sākotnējās pārbaudes uz ceļa rezultātiem, var veikt detalizētāku kravas nostiprināšanas pārbaudi.
- (33) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs direktīvas īstenošanai, būtu jāpiešķir Komisijai īstenošanas pilnvaras, lai noteiktu: a) tehniskās informācijas un datu kopumu, kas nepieciešams tehniskajai apskatei un kas jādara pieejams kompetentajām iestādēm, b) savstarpējās izmantojamības elementus un drošības pasākumus, kas piemērojami kvadrātkodiem, kuri ieviesti tehniskās apskates sertifikātos, c) nepieciešamās īpašības un prasības attiecībā uz tās informācijas un datu formātu un saturu, ar kuru jāapmainās, d) formātu, kādā jāpaziņo dati par periodiskajām apskatēm un pārbaudēm uz ceļiem, e) prasības transportlīdzekļu iepriekšējai sagatavošanai, un lai noteiktu, kuri *EURO* standarti būtu jāiekļauj kompresijaizdedzes motoru slāpekļa oksīdu (NOX) emisijas mērīšanai tehniskās apskates centros, f) noteiktu metodes un robežvērtības dzirksteļizdedzes motoru daļiņu skaita (PN) emisijas mērīšanai un slāpekļa oksīdu (NOX) emisijas mērīšanai un g) noteiktu vienotus ierobežojumus izplūdes vai trokšņa emisijām vai abām, kuri jāizmanto, lai ar attālo uzrādi identificētu transportlīdzekļus ar augstu emisiju līmeni, ja šādas identificēšanas rezultātā būtu jāveic turpmāki pārrobežu pasākumi. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011¹⁷.
- (34) [...]

¹⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (35) Šīs direktīvas mērķus, proti, uzlabot ceļu satiksmes drošību, atvieglot personu brīvu pārvietošanos un samazināt piesārņotāju emisijas, nevar pietiekami labi sasniegt, dalībvalstīm rīkojoties atsevišķi, jo valstu noteikumi, kas reglamentē minētās transportlīdzekļu pārbaudes, radītu atšķirīgas prasības. Līdz ar to šādus mērķus labāk var sasniegt Savienības līmenī, nosakot kopīgas minimālās prasības un harmonizētus noteikumus par Savienībā izmantotu transportlīdzekļu periodiskajām tehniskajām apskatēm un tehniskajām pārbaudēm uz ceļiem. Tāpēc Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šī direktīva satur vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.
- (36) Dalībvalstīm, īstenojot Direktīvu 2014/45/ES, būtu regulāri jāziņo Komisijai galvenie dati par pārbaudīto transportlīdzekļu kopējo skaitu pa kategorijām, pārbaudītajām jomām un pozīcijām, kurās apskate nav izturēta. Attiecībā uz pārbaudēm uz ceļiem ir nepieciešama retāka ziņošana.
- (37) Lai mazinātu administratīvo slogu, vienlaikus nodrošinot paziņotās informācijas lietderību, dalībvalstīm reizi trijos gados būtu jāziņo par Direktīvas 2014/45/ES un Direktīvas 2014/47/ES īstenošanu.
- (38) Tehniskās apskates sistēma tieši ietekmē ceļu satiksmes drošību, troksni un emisijas un tālab ir periodiski jāpārskata. Pamatojoties uz dalībvalstu iestāžu sniegto informāciju, Komisijai būtu jāziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par Direktīvas 2014/45/ES noteikumu rezultativitāti, tajā skaitā attiecībā uz tvērumu, pārbaūžu biežumu un ES pagaidu tehniskās apskates sertifikātu atzīšanu, un Direktīvas 2014/47/ES noteikumu rezultativitāti. Īpašs uzsvars būtu jāliek uz pieredzi, kas gūta, veicot attālo uzrādi, lai vajadzības gadījumā to vispārēji iekļautu tehnisko apskašu sistēmā.

- (39) Saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1725 42. panta 1. punktu ir notikusi apspriešanās ar Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītāju, kas [DD.MM.GGGG.] sniedza atzinumu.
- (40) Saskaņā ar Dalībvalstu un Komisijas 2011. gada 28. septembra kopīgo politisko deklarāciju par skaidrojošiem dokumentiem ¹⁸ dalībvalstis ir apņēmušās, paziņojot savus transponēšanas pasākumus, pamatotos gadījumos pievienot vienu vai vairākus dokumentus, kuros paskaidrota saikne starp direktīvas elementiem un atbilstošajām daļām valsts transponēšanas instrumentos. Attiecībā uz šo direktīvu likumdevējs uzskata, ka šādu dokumentu nosūtīšana ir pamatota.
- (41) Tāpēc Direktīvas 2014/45/ES un 2014/47/ES būtu attiecīgi jāgroza,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

¹⁸ OV C 369, 17.12.2011., 14. lpp.

1. pants

Grozījumi Direktīvā 2014/45/ES

Direktīvu 2014/45/ES groza šādi:

1) direktīvas 2. pantu groza šādi:

a) panta 1. punkta sesto ievilkumu aizstāj ar šādu:

- “– divriteņu vai trīsriteņu transportlīdzekļi – L3e, L4e, L5e un L7e kategorijas transportlīdzekļi ar motoru, kura darba tilpums pārsniedz 125 cm³ vai kura maksimālā nepārtrauktā nominālā vai lietderīgā jauda ir lielāka nekā 11 kW;
- T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b un T4.3b kategorijas riteņtraktoriem, kurus komerciālo autopārvadājumu nolūkā galvenokārt izmanto uz koplietošanas ceļiem.”;

b) panta 2. punkta septīto ievilkumu aizstāj ar šādu: “

- L3e, L4e, L5e un L7e kategorijas transportlīdzekļiem ar motoru, kura darba tilpums pārsniedz 125 cm³ vai kura maksimālā nepārtrauktā nominālā vai lietderīgā jauda ir lielāka nekā 11 kW, ja dalībvalstis ir ieviesušas efektīvus alternatīvus ceļu satiksmes drošības pasākumus divriteņu vai trīsriteņu transportlīdzekļiem, jo īpaši, ņemot vērā attiecīgos pēdējo piecu gadu ceļu satiksmes drošības statistikas datus. Dalībvalstis šādus izņēmumus paziņo Komisijai.”;

2) direktīvas 3. pantu groza šādi:

a) panta 1) punktu aizstāj ar šādu:

- “1) “transportlīdzeklis” ir jebkurš mehāniskais transportlīdzeklis, kas nepārvietojas pa sliedēm, vai tā piekabe, izņemot trolejbusus, t. i., transportlīdzekļus, kas ir pieslēgti elektropārvadei;”

b) iekļauj šādu 6.a) punktu:

“6.a) “satīklots transportlīdzeklis” ir jebkurš transportlīdzeklis, kas izgatavots ar bezvadu savienojumu un spēj pārraidīt odometra rādījumus;”;

c) panta 10) punktu aizstāj ar šādu:

“10) “apstiprinājums” ir procedūra, ar kuru dalībvalsts apliecina, ka transportlīdzeklis atbilst attiecīgajiem administratīvajiem noteikumiem un tehniskajām prasībām, kas minētas Regulās (ES) Nr. 167/2013, (ES) Nr. 168/2013 un (ES) 2018/858;”;

d) panta 12) punktu aizstāj ar šādu:

“12) “tehniskās apskates sertifikāts” ir tehniskās apskates ziņojums digitālā formātā vai tā izdruka, kuru var verificēt saskaņā ar 8. panta 2. punktu un kuru izdod kompetentā iestāde vai tehniskās apskates stacija;”;

e) iekļauj šādu 12.a) punktu:

“12.a) “ES pagaidu tehniskās apskates sertifikāts” ir tehniskās apskates sertifikāts, ko izdevusi kompetentā iestāde vai tehniskās apskates stacija, kura ir iedibināta dalībvalstī, kas nav transportlīdzekļa reģistrācijas dalībvalsts, saskaņā ar 8. pantu;”;

3) direktīvas 4. pantu aizstāj ar šādu:

“4. pants

Atbildība

1. Katra dalībvalsts nodrošina, ka tās teritorijā reģistrētie transportlīdzekļi tiek periodiski pārbaudīti saskaņā ar šo direktīvu.
2. Neskarot 4. punktu, tehniskās apskates veic transportlīdzekļa reģistrācijas dalībvalsts vai publiskā struktūra, kurai minētā dalībvalsts uzticējusi šo uzdevumu, vai struktūras vai uzņēmumi, kas ir minētās dalībvalsts tam norīkoti un uzraudzīti, tostarp pilnvarotas publiskas vai privātas struktūras.

3. Dalībvalstis var atzīt tehniskās apskates sertifikātu, ko izdevusi dalībvalsts, kura nav transportlīdzekļa reģistrācijas dalībvalsts. Šādos gadījumos minēto tehniskās apskates sertifikātu uzskata par līdzvērtīgu tehniskās apskates sertifikātam, ko izdevusi reģistrācijas dalībvalsts. Dalībvalstis, kas nolemj atzīt citas dalībvalsts izdotu tehniskās apskates sertifikātu, attiecīgi par to informē Komisiju un pārējās dalībvalstis.
4. M₁ un N₁ kategorijas transportlīdzekļiem tehniskās apskates saskaņā ar 8. pantu var veikt arī dalībvalstī, kas nav transportlīdzekļa reģistrācijas dalībvalsts. Reģistrācijas dalībvalsts atzīst minētajā citā dalībvalstī izdota ES pagaidu tehniskās apskates sertifikāta derīgumu.
5. Transportlīdzekļu ražotāji nediskriminējošā veidā un mašīnlasāmā formātā bez maksas un bez liekas kavēšanās dara pieejamu tehnisko informāciju 6. punktā minētajos īstenošanas aktos noteiktajā formātā. Minētās kompetentās iestādes var nolemt uzdot centralizētām datu struktūrām organizēt ražotāju datu plūsmu un pārvaldīt piekļuvi tehniskajai informācijai. Kompetentās iestādes vai norīkotās centralizētās datu struktūras minēto tehnisko informāciju dara pieejamu tehniskās apskates stacijām.
6. Komisija pieņem īstenošanas aktus, lai precizētu tehniskās informācijas kopumu, kas jāizmanto tehniskajai apskatei pārbaudāmajās pozīcijās, par ieteicamo tehniskās apskates metožu izmantošanu un lai ieviestu detalizētus noteikumus par datu formātu un procedūrām piekļuvei attiecīgajai tehniskajai informācijai, nodrošinot, ka informācija ļauj skaidri identificēt transportlīdzekli un no tā izrietošo rūpnīcā uzstādīto aprīkojuma elementu sarakstu. Šāda tehniskā informācija, konkrēti, var ietvert norādījumus un datus par transportlīdzekļa elektroniskās saskarnes izmantošanu, diagnostikas traucējumu kodiem un programmatūras pareizās versijas un integritātes identifikāciju, kā arī brīdinājuma indikatoru vai signalizatoru aprakstus un attēlojumus.

Minētajos īstenošanas aktos ņem vērā nosacījumus un pasākumus attiecībā uz piekļuvi *OBD* informācijai, kuri noteikti saskaņā ar Regulas (ES) 2018/858 X pielikuma 4. papildinājumu; taču tehniskā informācija, kuru Komisija noteikusi saskaņā ar 1. punktu, tiek sniegta bez maksas.

Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 19. panta 2. punktā.

7. Dalībvalstis nodrošina, ka valsts tiesību aktos ir noteikta atbildība par transportlīdzekļa uzturēšanu drošā stāvoklī un braukšanas kārtībā.”;

4) direktīvā iekļauj šādu 4.a pantu:

“4.a pants

Odometra rādījumu reģistrēšana

1. Katra dalībvalsts nodrošina, ka odometra rādījumi tiek reģistrēti valsts datubāzē vai transportlīdzekļu reģistrā saistībā ar M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļu periodiskajām tehniskajām apskatēm un tad, kad transportlīdzekļu ražotāju pilnvaroti remontētāji veic šāda transportlīdzekļa remonta vai tehniskās apkopes darbus. Dalībvalstis arī prasa, lai transportlīdzekļu ražotāji vai to pārstāvji nosūta to ražoto satīkloto transportlīdzekļu odometra rādījumus ik pēc trim mēnešiem, sākot no transportlīdzekļa pirmās reģistrācijas datuma. Šos odometra rādījumus reģistrē minētajā valsts datubāzē vai valsts transportlīdzekļu reģistrā.
2. Dalībvalstis var arī prasīt, lai citi pakalpojumu sniedzēji, piemēram, tie, kas veic šāda transportlīdzekļa remonta vai tehniskās apkopes darbus, reģistrētu odometra rādījumus 1. punktā minētajā datubāzē vai valsts transportlīdzekļu reģistrā.

3. Dalībvalstis to reģistrēto transportlīdzekļu odometra rādījumu vēsturi dara pieejamu inspektoriem, reģistrācijas apliecības turētājam un dalībvalstu kompetentajām iestādēm, kuras atbild par tehniskajām apskatēm, transportlīdzekļu reģistrāciju, transportlīdzekļu apstiprināšanu un 1. punktā minēto reģistru vai datubāzi. Dalībvalstis var nolemt inspektoriem darīt pieejamu tikai odometra vēstures novērtējumu.
4. Dalībvalstis veic atbilstīgus pasākumus, lai informētu potenciālos lietotu transportlīdzekļu pircējus par reģistrācijas apliecības turētāja piekļuvi 3. punktā minētajai transportlīdzekļa odometra rādījumu vēsturei.
5. Dalībvalstis 1. punktā minētajās valsts datubāzēs vai valsts transportlīdzekļu reģistros saglabātos odometru datus dara pieejamus arī valstu statistikas iestādēm un Komisijai (*Eurostat*) saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 223/2009 * 17.a un 17.b pantu.
6. Gadījumos, ja notiek neatļauta iejaukšanās vai manipulācija ar odometriem, lai samazinātu vai nepareizi uzrādītu transportlīdzekļa reģistrēto nobraukumu, par šādu iejaukšanos vai manipulāciju tiek piemērotas iedarbīgas, proporcionālas, preventīvas un nediskriminējošas sankcijas.

* Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 223/2009 (2009. gada 11. marts) par Eiropas statistiku un ar ko atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK, *Euratom*) Nr. 1101/2008 par tādas statistikas informācijas nosūtīšanu Eiropas Kopienu Statistikas birojam, uz kuru attiecas konfidencialitāte, Padomes Regulu (EK) Nr. 322/97 par Kopienas statistiku un Padomes Lēmumu 89/382/EEK, *Euratom*, ar ko nodibina Eiropas Kopienu Statistikas programmu komiteju (OV L 87, 31.3.2009., 164. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/223/oj>).”;

5) direktīvas 5. pantu aizstāj ar šādu:

“5. pants

Apskates veikšanas datums un biežums

1. Transportlīdzekļiem veic tehniskās apskates, ievērojot vismaz šādus intervālus un neskarot elastības periodu, ko dalībvalstīs piemēro saskaņā ar 4. punktu:
 - a) M1 un N1 kategorijas transportlīdzekļiem – četrus gadus pēc transportlīdzekļa pirmās reģistrācijas datuma un pēc tam – ik pēc diviem gadiem;
 - b) M₁ kategorijas transportlīdzekļiem, kurus izmanto kā taksometrus vai neatliekamās medicīniskās palīdzības transportlīdzekļus, M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ un O₄ kategorijas transportlīdzekļiem – gadu pēc transportlīdzekļa pirmās reģistrācijas datuma un pēc tam – ik gadu;
 - c) T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b un T4.3b kategorijas riteņtraktoriem, kurus komerciālo autopārvadājumu nolūkā galvenokārt izmanto uz koplietošanas ceļiem, – četrus gadus pēc transportlīdzekļa pirmās reģistrācijas datuma un pēc tam – ik pēc diviem gadiem.

Piemērojot pirmās daļas a) apakšpunktu, 4. panta 4. punktā minēto tehnisko apskašu gadījumā dalībvalstīs nākamo tehnisko apskati plāno tā, lai tiktu ievērots pagaidu tehniskās apskates sertifikāta derīguma termiņš.

2. Dalībvalstīs nosaka pienācīgus intervālus, kādos L3e, L4e, L5e un L7e kategorijas transportlīdzekļiem, kuru motora darba tilpums ir lielāks nekā 125 cm³ vai kuru maksimālā nepārtrauktā nominālā vai lietderīgā jauda ir lielāka nekā 11 kW, ir jāveic tehniskā apskate.
3. Neatkarīgi no transportlīdzekļa pēdējās tehniskās apskates datuma transportlīdzekļiem veic tehnisko apskati, ja transportlīdzekļa drošības un vides aizsardzības sistēmas un sastāvdaļas ir ievērojami izmainītas vai pārveidotas.

4. Dalībvalstis vai kompetentās iestādes var noteikt saprātīgu laikposmu, kurā jāveic tehniskā apskate, nepārsniedzot 1. punktā noteiktos intervālus.”;

6) direktīvas 6. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Attiecībā uz transportlīdzekļu kategorijām, kas ietilpst šīs direktīvas darbības jomā, izņemot L3e, L4e, L5e un L7e kategorijas, dalībvalstis nodrošina, ka tehniskās apskates aptver vismaz tās jomas, kas minētas I pielikuma 2. punktā.”;

b) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

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

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

Līdz [LŪDZU IEVIETOT: 24 mēneši pēc šīs grozošās direktīvas spēkā stāšanās dienas] Komisija pieņem īstenošanas aktus, norādot:

a) transportlīdzekļa iepriekšējās sagatavošanas metodes kompresijaizdedzes motoru slāpekļa oksīdu (NOx) emisiju mērīšanai un nosakot ar minētajām metodēm saistītās *EURO* emisiju klases,

b) I pielikuma 3. punkta 8.2. apakšpunktā minētās metodes un robežvērtības cieto daļiņu skaita (PN) emisiju mērīšanai no dzirksteļaiždedzes motoriem

. Testa procedūras tehniskās apskates stacijās sāk darboties četru gadu laikā pēc īstenošanas aktu pieņemšanas.

Komisija var pieņemt īstenošanas aktus, lai precizētu I pielikuma 3. punkta

8.2. apakšpunktā minētās metodes un robežvērtības un noteiktu ar minētajām metodēm

saistītās *EURO* emisiju klases NOx mērīšanai no dzirksteļaiždedzes motoriem. Testa procedūras tehniskās apskates centros sāk darboties četru gadu laikā pēc īstenošanas aktu pieņemšanas.

Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 19. panta 2. punktā.”;

c) panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

“3. L3e, L4e, L5e un L7e kategorijas transportlīdzekļiem, kuru motora darba tilpums ir lielāks nekā 125 cm³ vai kuru maksimālā nepārtrauktā nominālā vai lietderīgā jauda ir lielāka nekā 11 kW, dalībvalstis nosaka pārbaucēju jomas, pozīcijas un pienācīgas testēšanas metodes.”;

d) pantam pievieno šādu punktu:

“4. Lai izdotu ES pagaidu tehniskās apskates sertifikātu saskaņā ar 4. panta 4. punktu, ja transportlīdzeklis ir izgatavots braukšanai pa otru ceļa pusi, tam nepiemēro I pielikumā minēto pozīciju pārbaudi, ka transportlīdzeklis nav ražots tā, lai tas atbilstu prasībām dalībvalstī, kas veic apskati.”;

7) direktīvas 8. pantu aizstāj ar šādu:

“8. pants

Tehniskās apskates sertifikāts un ES pagaidu tehniskās apskates sertifikāts

1. Dalībvalstis nodrošina, ka tehniskās apskates stacijas vai attiecīgā gadījumā kompetentās iestādes, kuras veikušas transportlīdzekļa tehnisko apskati, izdod šim transportlīdzeklim tehniskās apskates sertifikātu vai 4. panta 4. punktā minētajā gadījumā ES pagaidu tehniskās apskates sertifikātu, kurā norādīti vismaz II pielikumā noteiktie atbilstošie saskaņoto Savienības kodu standartizētie elementi.

No [spēkā stāšanās + četri gadi + viena diena] dalībvalstis nodrošina, ka tehniskās apskates sertifikāti un ES pagaidu tehniskās apskates sertifikāti tiek izdoti kā Eiropas digitālās identitātes maku atribūtu elektroniski apliecinājumi saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 910/2014 **.

Dalībvalstis nodrošina, ka tehniskās apskates sertifikāti un ES pagaidu tehniskās apskates sertifikāti satur informāciju, kas nepieciešama minēto sertifikātu autentifikācijai un validācijai.

Dalībvalstis informē Komisiju par uzticamiem tehniskās apskates sertifikātu un ES pagaidu tehniskās apskates sertifikātu izdevējiem, informāciju par kuriem tās regulāri atjaunina. Komisija minēto izdevēju sarakstu dara publiski pieejamu, izmantojot drošu kanālu un elektroniski parakstītā vai apzīmogatā formātā, kas ir piemērots automatizētai apstrādei.

- 1.a ES pagaidu tehniskās apskates sertifikāts ir derīgs sešus mēnešus. Kompetentā iestāde bez nepamatotas kavēšanās un ne vēlāk kā piecu kalendāro dienu laikā paziņo apskates rezultātu reģistrācijas dalībvalstij.

Ja vien reģistrācijas dalībvalsts neatzīst tehniskās apskates sertifikātus, ko attiecīgā dalībvalsts izdevusi saskaņā ar 4. panta 3. punktu, nākamo tehnisko apskati veic transportlīdzekļa reģistrācijas dalībvalstī; ES pagaidu tehniskās apskates sertifikātā iekļauj attiecīgu informāciju.

2. Dalībvalstis prasa, lai tehniskās apskates stacijas vai attiecīgā gadījumā kompetentās iestādes pēc pieprasījuma izdod tehniskās apskates sertifikāta vai ES pagaidu tehniskās apskates sertifikāta izdruku personai, kas uzrāda transportlīdzekli apskatei. Minētās izdrukas ir lietotājdraudzīgas, un satur sadarbspējīgu kvadrātkodu, kas ļauj verificēt to autentiskumu, derīgumu un integritāti. Viena gada laikā pēc 8. punktā minēto īstenošanas aktu pieņemšanas kvadrātkods atbilst minētajos īstenošanas aktos izklāstītajām tehniskajām specifikācijām. Sertifikātā iekļauto informāciju parāda arī cilvēkam izlasāmā formā un vismaz izdevējas dalībvalsts oficiālajā valodā vai valodās.

3. Neatkarīgi no 5. panta, pārreģistrējot transportlīdzekli, kurš jau reģistrēts citā dalībvalstī, katra dalībvalsts atzīst citas dalībvalsts izdotu tehniskās apskates sertifikātu elektroniskā vai papīra formātā kā pašas izdotu sertifikātu ar nosacījumu, ka apskates sertifikāts ir joprojām derīgs un atbilst pārreģistrēšanas dalībvalstī noteiktajam periodiskās tehniskās apskates biežumam.
- 3.a Dalībvalstis bez nepamatotas kavēšanās paziņo Komisijai un pārējām dalībvalstīm jebkādu jaunu tehniskās apskates sertifikāta vai ES pagaidu tehniskās apskates sertifikāta paraugu un tehniskās apskates sertifikātā iekļauto datu kopuma aprakstu kā atribūtu elektronisku apliecinājumu. Komisija publicē minētos paraugus un datu kopumu aprakstus.
4. Papildus 3. punkta noteikumiem dalībvalstis atzīst digitālā vai papīra formātā izdota tehniskās apskates sertifikāta derīgumu, ja mainās īpašnieks transportlīdzeklim, kuram ir derīgs periodiskās tehniskās apskates apliecinājums.
5. Tehniskās apskates stacijas elektroniskā veidā paziņo attiecīgās dalībvalsts kompetentajai iestādei šīs stacijas izdotajos tehniskās apskates sertifikātos vai ES pagaidu tehniskās apskates sertifikātos ietvertu informāciju. Šādu paziņojumu sniedz bez nepamatotas kavēšanās pēc tam, kad ir izdots katrs tehniskās apskates sertifikāts vai ES pagaidu tehniskās apskates sertifikāts. Dalībvalstis nosaka laikposmu, kurā kompetentā iestāde glabā minēto informāciju. Minētais laikposms nav mazāks par 36 mēnešiem, neskarot dalībvalstu nacionālās nodokļu sistēmas.
6. Dalībvalstis var nolemt, ka iepriekšējā tehniskās apskates sertifikātā vai ES pagaidu tehniskās apskates sertifikātā iekļautā informācija ir pieejama inspektoriem.
7. Dalībvalstis nodrošina, ka tehniskās apskates rezultāti ir iespējami ātri paziņoti vai elektroniski darīti zināmi iestādei, kas atbildīga par transportlīdzekļa reģistrāciju. Minētais paziņojums satur tehniskās apskates sertifikātā iekļauto informāciju.

8. Līdz [spēkā stāšanās datums + divi gadi] Komisija pieņem īstenošanas aktus, lai noteiktu tehniskās specifikācijas un noteikumus attiecībā uz:
- a) drošu 1. un 2. punktā minēto sertifikātu izdošanu un verificāciju;
 - b) personas datu aizsardzības un drošības nodrošināšanu;
 - c) tehniskās apskates sertifikātu un ES pagaidu tehniskās apskates sertifikātu vienotas datu struktūras noteikšanu;
 - d) derīga, droša un sadarbspējīga kvadrātkoda izdošanu un verificāciju;
 - e) paziņošanu par uzticamiem tehniskās apskates sertifikātu un ES pagaidu tehniskās apskates sertifikātu izdevējiem.

Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 19. panta 2. punktā.

** Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 910/2014 (2014. gada 23. jūlijs) par elektronisko identifikāciju un uzticamības pakalpojumiem elektronisko darījumu veikšanai iekšējā tirgū un ar ko atceļ Direktīvu 1999/93/EK (OV L 257, 28.8.2014., 73. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj>).”;

8) direktīvas 9. pantu aizstāj ar šādu:

“9. pants

Trūkumu novērtēšana

1. Ja konstatēti vienīgi sīki trūkumi, apskati uzskata par izturētu, trūkumus novērš un atkārtotu tehnisko apskati transportlīdzeklim neveic.
2. Ja konstatēti būtiski trūkumi, apskati neuzskata par izturētu. Dalībvalsts vai kompetentā iestāde lemj par laikposmu, kādā attiecīgo transportlīdzekli var izmantot, pirms tam jāveic atkārtota tehniskā apskate, ko veic ne vēlāk kā divus mēnešus pēc sākotnējās tehniskās apskates. Apskates rezultātu un termiņu līdz nākamajai apskatei paziņo reģistrācijas dalībvalstij un reģistrē transportlīdzekļu reģistrā saskaņā ar Padomes Direktīvas 1999/37/EK *** 3.a panta 1. punktu. Minētā nākamā apskate var notikt dalībvalstī, kurā transportlīdzeklis nav izturējis sākotnējo apskati, vai reģistrācijas dalībvalstī.
3. Ja konstatēti bīstami trūkumi, apskati neuzskata par izturētu. Dalībvalsts vai kompetentā iestāde var nolemt, ka attiecīgo transportlīdzekli aizliegts izmantot satiksmē uz koplietošanas ceļiem un ka uz ierobežotu laikposmu aptur atļauju to izmantot ceļu satiksmē, nenosakot jaunu reģistrācijas procesu. Šādu apturēšanas pieprasījumu paziņo reģistrācijas dalībvalstij, un apturēšanu reģistrē transportlīdzekļu reģistrā saskaņā ar Direktīvas 1999/37/EK 3.a panta 1. punktu. Kad trūkumi tiek novērsti, kompetentā iestāde reģistrācijas dalībvalstī bez nepamatotas kavēšanās izdod jaunu tehniskās apskates sertifikātu, kas apliecina, ka transportlīdzeklis ir braukšanas kārtībā.

4. Par tādu neatļautu iejaukšanos vai manipulāciju ar transportlīdzekļa emisiju kontroles sistēmu, augstsprieguma sistēmu, tostarp baterijas pārvaldības sistēmu, klusinātāju vai ar drošību saistītām sistēmām, kura izraisa būtiskus vai bīstamus trūkumus, piemēro iedarbīgus, samērīgus, atturošus un nediskriminējošus sodus.

*** Padomes Direktīva 1999/37/EK (1999. gada 29. aprīlis) par transportlīdzekļu reģistrācijas dokumentiem (OV L 138, 1.6.1999., 57. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj>).”;

- 8.a) direktīvas 10. panta 1. punkta pirmo daļu aizstāj ar šādu:

“1. Tehniskās apskates stacija vai attiecīgā gadījumā dalībvalsts kompetentā iestāde, kas veikusi tehnisko apskati tās teritorijā reģistrētam transportlīdzeklim vai tehnisko apskati saskaņā ar 4. panta 4. punktu, visiem transportlīdzekļiem, kas sekmīgi izturējuši apskati, izdod apliecinājumu, piemēram, norādi transportlīdzekļa reģistrācijas dokumentā, uzlīmi, sertifikātu, elektronisku verifikāciju vai jebkādu citu viegli pieejamu informāciju. Šajā apliecinājumā norāda datumu, līdz kuram veicama nākamā tehniskā apskate.”;

- 9) direktīvas 16. pantu aizstāj ar šādu:

“16. pants

Datu apmaiņa starp dalībvalstu iestādēm

1. Dalībvalstis cita citai palīdz īstenot šo direktīvu. Tās apmainās ar informāciju un datiem, jo īpaši ar mērķi tehniskās apskates laikā pārbaudīt transportlīdzekļa juridisko un tehnisko statusu, ja nepieciešams, dalībvalstī, kurā tas ir reģistrēts.
 - a. Dalībvalstis citu dalībvalstu kompetentajām iestādēm un tehniskās apskates stacijām, ko pilnvarojušas citas dalībvalstis, nodrošina piekļuvi transportlīdzekļu reģistrācijas datiem, datiem par atbilstības sertifikātu saturu, ja tādi ir pieejami, rezultātiem pēdējā tehniskās apskates sertifikātā vai – 4. panta 4. punktā minētajā gadījumā – ES pagaidu tehniskās apskates sertifikātā, kas izdots pēdējo trīs gadu laikā, ziņojumiem par tehniskajām pārbaudēm uz ceļiem par vismaz pēdējiem trim gadiem un valsts datubāzēs glabātajai transportlīdzekļa odometra rādījumu vēsturei, kas aptver vismaz pēdējos trīs gadus.
 - b. Dalībvalstis savstarpēji savieno savas elektroniskās sistēmas attiecībā uz datiem, kas iekļauti tehniskās apskates sertifikātos, ES pagaidu tehniskās apskates sertifikātos un odometru rādījumu vēsturē, izmantojot Komisijas izstrādāto elektronisko sistēmu *MOVE-HUB*, tā, ka jebkuras dalībvalsts kompetentās iestādes un pilnvarotās tehniskās apskates stacijas var reāllaikā piekļūt jebkuras citas dalībvalsts attiecīgajai datubāzei vai valsts transportlīdzekļu reģistram.
 - c. Šā punkta b) apakšpunktā noteikto pienākumu uzskata par izpildītu, ja dalībvalstis izmanto savas lietojumprogrammas vai trešo personu lietojumprogrammas, tostarp Eiropas Transportlīdzekļu un vadītāja apliecību informācijas sistēmu (*EUCARIS*), lai apmainītos ar datiem un pieslēgtos *MOVE-HUB* elektroniskajai sistēmai.

2. Līdz [LŪDZU IEVIETOT DATUMU: divi gadi pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā] Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar kuriem nosaka kārtību, kas nepieciešama elektroniskās sistēmas *MOVE-HUB* funkciju īstenošanai, un minimālās prasības attiecībā uz tās informācijas un datu formātu un saturu, ar ko dalībvalstīm jāapmainās saistībā ar transportlīdzekļiem, uz kuriem attiecas tehniskās apskates. Minētie īstenošanas akti nodrošina personas datu aizsardzību, un tos pieņem saskaņā ar 19. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.
3. Šā panta 1. punktā noteiktie elektronisko sistēmu starpsavienojumi sāk darboties divu gadu laikā pēc 2. punktā minēto īstenošanas aktu pieņemšanas.”;
- 10) direktīvas 17. pantu groza šādi:
- a) pirmo ievilkumu aizstāj ar šādu:
- “– atjauninātu tikai attiecīgi 2. panta 1. punktā, 5. panta 1. un 2. punktā un 6. panta 1. un 2. punktā minētos transportlīdzekļu kategoriju apzīmējumus, ja transportlīdzekļu kategoriju izmaiņas izriet no grozījumiem 2. panta 1. punktā minētajos tipa apstiprināšanas tiesību aktos, neskarot tehniskās apskates apmēru un biežumu,”;
- b) trešo ievilkumu aizstāj ar šādu:
- “– pēc pozitīva izmaksu un ieguvumu novērtējuma pielāgotu I pielikuma 3. punktu saistībā ar pārbaudāmo pozīciju sarakstu, metodēm, neatbilstības cēloņiem un trūkumu novērtējumu.”;

- 11) direktīvas 20. pantu aizstāj ar šādu:

“20. pants

Ziņošana

Komisija līdz 2032. gada 31. martam iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par šīs direktīvas īstenošanu un ietekmi, jo īpaši attiecībā uz tās darbības jomas noteikumu lietderīgumu, sevišķi attiecībā uz L kategorijas transportlīdzekļiem, apskašu biežumu, tehniskās apskates sertifikātu savstarpēju atzīšanu tādu transportlīdzekļu pārreģistrācijas gadījumos, kuru izcelsme ir citā dalībvalstī, un ES pagaidu tehniskās apskates sertifikātu atzīšanu. Šajā ziņojumā analizē arī to, vai nepieciešams atjaunināt pielikumus, jo īpaši saistībā ar tehnisko progresu un praksi.”;

- 12) direktīvā iekļauj šādu 20.a pantu:

“20.a pants

Informācijas paziņošana Komisijai

1. Līdz 2030. gada 31. martam un pēc tam katru trešo gadu līdz 31. martam dalībvalstis, izmantojot Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2018/1999 **** 28. pantā minēto tiešsaistes ziņošanas platformu (“e-platforma”), dara Komisijai zināmus savāktos datus par katru no iepriekšējiem trim kalendārajiem gadiem par transportlīdzekļiem, kas inspicēti to teritorijā. Minētie dati ietver šādu informāciju (par kalendāro gadu):
 - a) pārbaudīto transportlīdzekļu kopskaits;
 - b) pārbaudīto transportlīdzekļu skaits pa kategorijām;
 - c) pārbaudītās jomas un pozīcijas, kurās apskate nav izturēta, saskaņā ar šīs direktīvas I pielikuma 3. punktu.

2. Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar kuriem nosaka formātu, kas dalībvalstīm jāizmanto šā panta 1. punktā minēto datu paziņošanai, izmantojot e-platformu. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 19. panta 2. punktā.
3. Komisija ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par datiem, kas savākti atbilstīgi šā panta 1. punktam.

**** Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/1999 (2018. gada 11. decembris) par enerģētikas savienības un rīcības klimata politikas jomā pārvaldību un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 663/2009 un (EK) Nr. 715/2009, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 94/22/EK, 98/70/EK, 2009/31/EK, 2009/73/EK, 2010/31/ES, 2012/27/ES un 2013/30/ES, Padomes Direktīvas 2009/119/EK un (ES) 2015/652 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 525/2013 (OV L 328, 21.12.2018., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).”;

- 13) direktīvas 22. pantu aizstāj ar šādu:

“22. pants

Tehniskās apskates sertifikātu derīguma termiņa pagarināšana krīzes gadījumā

1. Šajā pantā piemēro šādas definīcijas:
 - a) “krīzes situācija” ir ārkārtējs, negaidīts un pēkšņs, dabas vai cilvēka izraisīts, ārkārtēja rakstura un mēroga notikums, kas notiek Savienībā vai ārpus tās un kam ir būtiska tieša vai netieša ietekme uz autotransporta nozari, un kas arī liedz vai ievērojami apgrūtina dalībvalstīs reģistrētu transportlīdzekļu īpašniekiem vai turētājiem vai attiecīgajām valsts iestādēm veikt tehniskās apskates;
 - b) “krīzes periods” ir laikposms, kurā Komisija saskaņā ar 2. punktā minēto procedūru ir atļāvusi dalībvalstij pieņemt šajā pantā minētos pasākumus.

2. Krīzes situācijā, kas aptver visu kādas dalībvalsts teritoriju vai tās daļu, minētā dalībvalsts ar pienācīgi pamatotu pieprasījumu var vērsties Komisijā, lai pieņemtu lēmumu, ar ko minēto dalībvalsti pilnvaro pieņemt šajā pantā minētos pasākumus attiecībā uz visu tās teritoriju vai tās daļu. Šādus pasākumus var piemērot ne ilgāk kā uz sešiem mēnešiem. Komisija pēc dalībvalsts pieprasījuma var atļaut pagarināt pasākumus vēl uz sešiem mēnešiem, kamēr saglabājas krīzes situācija.
 3. Komisija var nolemt, ka krīzes periods sācies, pirms konkrētā dalībvalsts nodevusi jautājumu izskatīšanai saskaņā ar 2. punktu.
 4. Ja Komisija saņem pienācīgi pamatotus pieprasījumus no divām vai vairākām dalībvalstīm saistībā ar vienu krīzes situāciju, kas aptver visu to teritoriju vai tās daļu, tā var pieņemt vienu lēmumu, kas attiecas uz visām minētajām dalībvalstīm.
 5. Neatkarīgi no 5. panta 1. punkta, 10. panta 1. punkta un II pielikuma 8. punkta dalībvalstu kompetentās iestādes uz laiku, kas nepārsniedz sešus mēnešus, var visu vai dažu kategoriju transportlīdzekļiem pagarināt tehniskās apskates sertifikātu derīguma termiņu, kas ir beidzies vai beigtos krīzes periodā. Šo laikposmu var pagarināt uz secīgiem papildu sešu mēnešu laikposmiem, kamēr krīze turpinās un ja Komisija to atļauj.
 6. Par pasākumiem, ko dalībvalstis pieņēmušas, pamatojoties uz šo pantu, nekavējoties paziņo Komisijai, kas informē pārējās dalībvalstis un publicē paziņojumu *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.”;
- 14) direktīvas I, III un IV pielikumu groza saskaņā ar šīs direktīvas I pielikumu.

2. pants

Grozījumi Direktīvā 2014/47/ES

Direktīvu 2014/47/ES groza šādi:

- 1) direktīvas 1. pantu aizstāj ar šādu:

“1. pants

Priekšmets

Ar šo direktīvu nosaka minimālās prasības attiecībā uz režīmu komerciālo transportlīdzekļu, kuri piedalās ceļu satiksmē dalībvalstu teritorijā, tehniskajām pārbaudēm uz ceļiem un transportlīdzekļu attālās uzrādes pakāpenisku izmantošanu.”;

- 2) direktīvas 2. pantu groza šādi:

- a) panta 1. punktā iekļauj šādu aa) apakšpunktu:

“aa) N1 kategorija – mehāniskie transportlīdzekļi, kuri konstruēti un izgatavoti galvenokārt kravu pārvadāšanai un kuru maksimālā masa nepārsniedz 3,5 tonnas;”;

- b) iekļauj šādu 1.a punktu:

“1.a Dalībvalstis, kuras ikgadējās periodiskās tehniskās apskates saskaņā ar Direktīvu 2014/45/ES veic to teritorijā reģistrētiem N1 kategorijas transportlīdzekļiem, sākot no diviem gadiem pēc transportlīdzekļa pirmās reģistrācijas, minēto transportlīdzekļu kategoriju no šīs direktīvas piemērošanas jomas var izslēgt.”;

- c) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Šī direktīva neskar dalībvalstu tiesības veikt tehniskās pārbaudes uz ceļiem transportlīdzekļiem, kuri nav minēti 1. punktā, un pārbaudes citiem autotransporta un drošības aspektiem vai veikt pārbaudes ne tikai uz koplietošanas ceļiem. Nekas šajā direktīvā neliedz dalībvalstij satiksmes drošības apsvērumu dēļ atļaut konkrēta tipa transportlīdzekļu izmantošanu tikai konkrētās ceļu tīkla daļās.”;

3) direktīvas 3. pantu groza šādi:

a) panta 13) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“13) “tehniskās apskates sertifikāts” ir tehniskās apskates ziņojums, kā definēts Direktīvas 2014/45/ES 3. panta 12. punktā;”;

b) panta 18) punktu svīturo;

c) pievieno šādu 21) un 22) punktu:

“21) “attālā uzrāde” ir transportlīdzekļu pārbaude, mērot izplūdes emisijas uz ceļa, tajā skaitā slāpekļa oksīdus un daļiņas, vai trokšņa līmeni transportlīdzekļiem, kas brauc stacionāru vai pārvietojamu ceļmalas iekārtu tuvumā, vai veicot dūmu tveršanu saistībā ar transportlīdzekļu radīto gaisa piesārņotāju emisiju kontroli;

22) “dūmu tveršana” ir transportlīdzekļu gaisa piesārņotāju emisiju mērīšana uz ceļa, izmantojot tiem sekojošu transportlīdzekli, kas aprīkots ar piemērotu paraugu ņemšanas ierīci un mērinstrumentu.”;

6) direktīvas 5. panta 1. un 2. punktu aizstāj ar šādiem:

“1. Attiecībā uz 2. panta 1. punkta a), b), c) un d) apakšpunktā minētajiem transportlīdzekļiem dalībvalstī kalendārajā gadā veikto sākotnējo tehnisko pārbažu uz ceļiem kopskaits atbilst vismaz 5 % no tās teritorijā reģistrēto transportlīdzekļu kopskaita.

2. Attiecībā uz 2. panta 1. punkta aa) apakšpunktā minētajiem transportlīdzekļiem kalendārajā gadā dalībvalsts veikto sākotnējo tehnisko pārbažu uz ceļiem kopskaits atbilst vismaz 10 % no transportlīdzekļiem veikto sākotnējo tehnisko pārbažu uz ceļiem kopskaita, kas minēts 1. punktā.”;

7) direktīvas 6. panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“Uzņēmuma riska profila noteikšanai dalībvalstis var izmantot I pielikumā izklāstītos kritērijus. Minēto informāciju izmanto, lai rūpīgāk un biežāk veiktu pārbaudes uzņēmumos ar augstu riska novērtējumu. Riska novērtējuma sistēmu administrē dalībvalsts kompetentās iestādes.

Attiecībā uz 2. panta 1. punkta a) līdz c) apakšpunktā minētajiem transportlīdzekļiem dalībvalstis nodrošina, ka riska novērtējuma sistēmā, kas izveidota atbilstīgi Direktīvas 2006/22/EK 9. pantam, tiek iekļauta informācija par to šīs direktīvas II pielikumā un attiecīgā gadījumā III pielikumā noteikto trūkumu skaitu un smaguma pakāpi, kas konstatēti atsevišķu uzņēmumu ekspluatētiem transportlīdzekļiem.”;

8) direktīvas 7. panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Dalībvalstis prasa, lai transportlīdzekļu vadītāju rīcībā būtu tehniskās apskates sertifikāts, kas atbilst jaunākajai periodiskajai tehniskajai apskatei, kā arī ziņojums par pēdējo detalizēto tehnisko pārbaudi uz ceļa. Dalībvalstis prasa savām iestādēm pieņemt elektroniskus pierādījumus par šādām tehniskajām apskatēm un pārbaudēm uz ceļiem.”;

- 9) direktīvas 9. pantu aizstāj ar šādu:

“9. pants

Transportlīdzekļu izraudzīšana sākotnējai tehniskajai pārbaudei uz ceļa

Identificējot transportlīdzekļus, kuriem jāveic sākotnējā tehniskā pārbaude uz ceļa, inspektori prioritārā kārtā var saskaņā ar šīs direktīvas I pielikumā noteiktajiem kritērijiem vai atbilstoši Direktīvai 2006/22/EK izraudzīties tos transportlīdzekļus, ko ekspluatē paaugstināta riska profila uzņēmumi. Transportlīdzekļus pārbaudei var izraudzīties arī nejauši vai tad, ja ir pamatotas aizdomas, ka transportlīdzeklis rada apdraudējumu ceļu satiksmes drošībai vai videi.”;

- 9.a) direktīvā iekļauj šādu pantu:

“9.a pants

Attālā uzrāde

1. Dalībvalstis var izmantot attālās uzrādes tehnoloģiju, lai pārbaudītu mehānisko transportlīdzekļu gaisa piesārņotāju un trokšņa emisijas, un, pamatojoties uz attālo uzrādi, tās var izraudzīties transportlīdzekļus sākotnējai tehniskajai pārbaudei uz ceļa. Dalībvalstis attālo uzrādi var izmantot arī, lai identificētu tādus transportlīdzekļus ar, iespējams, augstu emisiju līmeni, kuru emisijas var verificēt tehniskās apskates stacijā, kā definēts Direktīvā 2014/45/ES. Dalībvalstis, kas izmanto attālās uzrādes tehnoloģiju, par to paziņo Komisijai.
2. Komisija, pamatojoties uz informāciju, ko sniegušas dalībvalstis, kuras izmanto attālo uzrādi saskaņā ar 20. panta 3. punktu, var pieņemt īstenošanas aktus, ar kuriem nosaka kopējus attālās uzrādes limitus izplūdes vai trokšņa emisijām, vai abām, un saistītās precizitātes prasības, piemēram, atkārtotus mērījumus, kas jāizmanto, lai identificētu transportlīdzekļus ar augstu emisiju līmeni, kuriem saskaņā ar 18. panta 3. punktu jāveic turpmāki pasākumi citā dalībvalstī; var noteikt atšķirīgas prasības stacionārām vai pārvietojamām attālās uzrādes iekārtām vai dūmu tveršanai, un var noteikt robežvērtības, lai identificētu transportlīdzekļus ar bojātām emisiju kontroles sistēmām un transportlīdzekļus, kuru emisiju kontroles sistēmās veikta neatļauta iejaukšanās.

Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 23. panta 2. punktā.”;

10) direktīvas 10. pantu groza šādi:

a) panta 1. punkta otro daļu groza šādi:

aa) punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“a) pārbauda pēdējās tehniskās apskates sertifikātu un tehniskās pārbaudes uz ceļa ziņojumu, ja tāds ir pieejams, saskaņā ar 7. panta 1. punktu un 18.a panta 1. punktu;”;

bb) punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“b) vizuāli novērtē transportlīdzekļa tehnisko stāvokli. Šo vizuālo novērtējumu var papildināt, izmantojot specifiskas iekārtas;”;

cc) punkta c) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“c) veic vizuālu transportlīdzekļa kravas nostiprināšanas novērtēšanu;”;

b) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Atkarībā no tā, kā norisinājusies sākotnējā pārbaude, inspektors nolemj, vai transportlīdzeklī vai tā piekabei būtu jāveic detalizētāka pārbaude uz ceļa un kravas nostiprināšanas novērtēšana saskaņā ar 13. pantu.”;

c) panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

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

Līdz [LŪDZU IEVIETOT: 24 mēneši pēc šīs grozošās direktīvas stāšanās spēkā]

Komisija pieņem īstenošanas aktus, kuros precizē metodes un robežvērtības cieto daļiņu skaita (PN) emisiju mērīšanai no dzirksteļaiždedzes motoriņiem, kā minēts II pielikuma 3. punkta 8.2. apakšpunktā. Testa procedūras pārbaudes iekārtās sāk darboties četru gadu laikā pēc īstenošanas aktu pieņemšanas.

Komisija var pieņemt īstenošanas aktus, lai precizētu metodes un robežvērtības un noteiktu ar minēto metodi saistītās *EURO* emisiju klases NO_x mērīšanai no dzirksteļaiždedzes motoriem, kā minēts II pielikuma 3. punkta 8.2. apakšpunktā. Testa procedūras pārbaudes iekārtās sāk darboties četru gadu laikā pēc īstenošanas aktu pieņemšanas.”;

Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 23. panta 2. punktā.”;

- 11) direktīvas 13. pantu aizstāj ar šādu:

“13. pants

Kravas nostiprināšanas pārbaude

1. Pārbaūžu uz ceļiem laikā transportlīdzekļus var pakļaut detalizētākai to kravas nostiprināšanas inspicēšanai atbilstoši III pielikumam, lai nodrošinātu, ka krava ir nostiprināta tā, ka netraucē drošai braukšanai vai neapdraud dzīvību, veselību, mantu vai vidi. Veic pārbaudes, lai pārliecinātos, ka dažādas transportlīdzekļa izmantošanas laikā, tajā skaitā ārkārtas situācijās vai uzsākot kustību pret kalnu:
 - a) kravas var tikai minimāli mainīt stāvokli attiecībā citai pret citu, pret transportlīdzekļa sienām vai virsmām;
 - b) kravas nevar pamest kravas telpu vai izvirzīties ārpus kravas novietošanas virsmas.
2. Neskarot prasības, kas piemērojamas konkrētu kravu kategoriju pārvadāšanai, piemēram, kravu, uz kurām attiecas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2008/68/EK *****, kravas nostiprināšanu un kravas nostiprināšanas inspicēšanu veic saskaņā ar principiem un attiecīgā gadījumā ar standartiem, kas noteikti šīs direktīvas III pielikuma I iedaļā. Var izmantot minētās iedaļas 5. punktā noteikto standartu jaunāko versiju.

3. Pēcpārbaudes procedūras, kas minētas 14. pantā, piemēro arī gadījumā, ja konstatēti būtiski vai bīstami trūkumi saistībā ar kravas nostiprināšanu.
4. Dalībvalstis nodrošina to, ka kravu nostiprināšanas pārbaudēs iesaistītais personāls ir pienācīgi apmācīts šādam nolūkam.

***** Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2008/68/ES (2008. gada 24. septembris) par bīstamo kravu iekšzemes pārvadājumiem (OV L 260, 30.9.2008., 13. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/68/oj>).”;

- 12) direktīvas 14. pantam pievieno šādu 4. punktu:

“4. Par tādu neatļautu iejaukšanos vai manipulāciju ar transportlīdzekļa emisiju kontroles sistēmu, augstsprieguma sistēmu, tostarp baterijas pārvaldības sistēmu, klusinātāju vai ar drošību saistītām sistēmām, kura izraisa būtiskus vai bīstamus trūkumus, piemēro iedarbīgus, samērīgus, atturošus un nediskriminējošus sodus.”;

- 13) direktīvas 16. panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Pabeidzis detalizētāku pārbaudi, inspektors sagatavo ziņojumu saskaņā ar IV pielikumu. Dalībvalstis nodrošina, ka transportlīdzekļa vadītājam tiek izdota pārbaudes ziņojuma elektroniska kopija.”;

14) direktīvas 18. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Ja transportlīdzeklim, kas nav reģistrēts dalībvalstī, kurā notikusi inspicēšana, tiek konstatēti būtiski vai bīstami trūkumi vai trūkumi, kuru dēļ transportlīdzekļa izmantošana tiek ierobežota vai aizliegta, kontaktpunkts inspicēšanas rezultātus paziņo transportlīdzekļa reģistrācijas dalībvalsts kontaktpunktam. Minētais paziņojums satur IV pielikumā noteiktā pārbaudes uz ceļa ziņojuma elementus, un to nosūta reģistrācijas dalībvalsts kontaktpunktam, izmantojot Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2017/2205 ***** 3. pantā minēto ziņojumapmaiņas sistēmu (*RSI* sistēma).

Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar ko nosaka detalizētus noteikumus par procedūrām, kā reģistrācijas dalībvalsts kontaktpunktam paziņo par transportlīdzekļiem ar būtiskiem vai bīstamiem trūkumiem atbilstīgi šā panta pirmajai daļai. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 23. panta 2. punktā.

***** Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2017/2205 (2017. gada 29. novembris) par sīki izstrādātiem noteikumiem attiecībā uz paziņošanas procedūrām par komerciāliem transportlīdzekļiem, kam tehniskā pārbaudē uz ceļiem konstatēti būtiski vai bīstami trūkumi (OV L 314, 30.11.2017., 3. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj).”;

b) pantam pievieno šādu punktu:

“3. Gadījumos, kad dalībvalsts, kas izmanto attālo uzrādi saskaņā ar 9.a pantu, ir identificējusi citā dalībvalstī reģistrētu transportlīdzekli kā transportlīdzekli ar augstu emisiju līmeni, piemērojot robežvērtības un precizitātes līmeņus, kas noteikti 9.a panta 2. punktā minētajā īstenošanas aktā, dalībvalsts ar 17. pantā minētā kontaktpunkta starpniecību paziņo reģistrācijas dalībvalsts kompetentajai iestādei par attālās uzrādes mērījumu rezultātiem un attiecīgā gadījumā par sekojošo tehnisko pārbaudi uz ceļa. Ja turpmāka pārbaude uz ceļa nav veikta, dalībvalsts, kas mērīja emisijas, var pieprasīt reģistrācijas dalībvalsts kompetentajai iestādei veikt turpmākus pasākumus, ko par piemērotiem uzskata reģistrācijas dalībvalsts, piemēram, pakļaut transportlīdzekli pārbaudei uz ceļa vai tehniskajai apskatei, kas ietver attiecīgo emisiju mērījumus.”;

15) direktīvā iekļauj šādu 18.a pantu:

“18.a pants

Datu apmaiņa starp dalībvalstu iestādēm

1. Dalībvalstis cita citai palīdz īstenot šo direktīvu. Tās apmainās ar informāciju un datiem, jo īpaši ar mērķi transportlīdzekļa pārbaudes uz ceļa laikā pārbaudīt transportlīdzekļa juridisko un tehnisko statusu, ja nepieciešams, dalībvalstī, kurā tas ir reģistrēta.
 - (a) Dalībvalstis citu dalībvalstu kompetentajām iestādēm un tehniskās apskates stacijām, ko pilnvarojušas citas dalībvalstis, nodrošina piekļuvi transportlīdzekļu reģistrācijas datiem, datiem par atbilstības sertifikātu saturu, ja tādi ir pieejami, rezultātiem pēdējā tehniskās apskates sertifikātā, visiem ES pagaidu tehniskās apskates sertifikātiem, kas izdoti pēdējo trīs gadu laikā, ziņojumiem par tehniskajām pārbaudēm uz ceļiem par vismaz pēdējiem trim gadiem un valsts datubāzēs glabātajai transportlīdzekļa odometra rādījumu vēsturei.

- (b) Dalībvalstis, izmantojot Komisijas izstrādāto elektronisko sistēmu *MOVE-HUB*, savstarpēji savieno savas elektroniskās sistēmas attiecībā uz datiem, kas ietverti tehnisko apskašu sertifikātos un odometru mērījumu vēsturē, tā, ka jebkuras dalībvalsts kompetentās iestādes var reāllaikā piekļūt jebkuras citas dalībvalsts attiecīgajai datubāzei vai valsts transportlīdzekļu reģistram.
- (c) Šā punkta b) apakšpunktā noteikto pienākumu uzskata par izpildītu, ja dalībvalstis izmanto savas lietojumprogrammas vai trešo personu lietojumprogrammas, tostarp Eiropas Transportlīdzekļu un vadītāja apliecību informācijas sistēmu (*EUCARIS*), lai apmainītos ar datiem un pieslēgtos *MOVE-HUB* elektroniskajai sistēmai.
2. Līdz [LŪDZU IEVIETOT DATUMU: divi gadi pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā] Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar kuriem nosaka kārtību, kas nepieciešama elektroniskās sistēmas *MOVE-HUB* funkciju īstenošanai, un minimālās prasības attiecībā uz tās informācijas un datu formātu un saturu, ar ko dalībvalstīm jāapmainās saistībā ar transportlīdzekļiem, uz kuriem attiecas pārbaudes uz ceļiem. Minētie īstenošanas akti nodrošina personas datu aizsardzību, un tos pieņem saskaņā ar 23. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.
3. Šā panta 1. punktā noteiktie elektronisko sistēmu starpsavienojumi sāk darboties divu gadu laikā pēc 2. punktā minēto īstenošanas aktu pieņemšanas.”;

- 16) direktīvas 20. pantu aizstāj ar šādu:

“20. pants

Informācijas paziņošana Komisijai

1. Līdz 2030. gada 31. martam un pēc tam katru trešo gadu līdz 31. martam dalībvalstis, izmantojot Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2018/1999 ***** 28. pantā minēto tiešsaistes ziņošanas platformu (“e-platforma”), dara Komisijai zināmus savāktos datus par katru no iepriekšējiem trim kalendārajiem gadiem par transportlīdzekļiem, kas inspicēti to teritorijā. Minētajos datos iekļauj šādu informāciju par kalendāro gadu:
 - a) pārbaudīto transportlīdzekļu kopskaits;
 - b) pārbaudīto transportlīdzekļu skaits pa kategorijām;
 - c) katra inspicētā transportlīdzekļa reģistrācijas valsts;
 - d) detalizētāku pārbaūžu gadījumā – pārbaudītās jomas un pozīcijas, kurās apskate nav izturēta, saskaņā ar šīs direktīvas IV pielikuma 10. punktu.Savāktos datus Komisija paziņo Eiropas Parlamentam un Padomei.
2. Komisija pieņem īstenošanas aktus par detalizētiem noteikumiem attiecībā uz 1. punktā minēto datu paziņošanas formātu, izmantojot e-platformu. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 23. panta 2. punktā. Kamēr šādi noteikumi nav stājušies spēkā, dalībvalstis izmanto V pielikumā noteikto standarta ziņošanas veidlapu.

3. Dalībvalstis, kas saskaņā ar 9.a panta 1. punktu ir paziņojušas Komisijai par attālās uzrādes izmantošanu, viena gada laikā pēc šāda paziņojuma dara Komisijai zināmus izplūdes vai trokšņa emisiju līmeņus, attiecīgā gadījumā pa transportlīdzekļu kategorijām, kā arī precizitātes prasības, piemēram, atkārtotus mērījumus, ko tās noteikušas, lai identificētu transportlīdzekļus ar augstu emisiju līmeni, kopā ar saistīto mērījumu rezultātu kopsavilkumiem. Dalībvalstis dara Komisijai zināmas jebkādas izmaiņas minētajos līmeņos un prasībās.”;

***** Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/1999 (2018. gada 11. decembris) par enerģētikas savienības un rīcības klimata politikas jomā pārvaldību un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 663/2009 un (EK) Nr. 715/2009, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 94/22/EK, 98/70/EK, 2009/31/EK, 2009/73/EK, 2010/31/ES, 2012/27/ES un 2013/30/ES, Padomes Direktīvas 2009/119/EK un (ES) 2015/652 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 525/2013 (OV L 328, 21.12.2018., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).”;

- 17) direktīvas 21. panta otro un trešo ievilkumu aizstāj ar šādiem:

“– atjauninātu II pielikuma 3. punktu attiecībā uz metodēm gadījumā, ja kļūst pieejamas efektīvākas un rezultatīvākas testēšanas metodes, nepaplašinot pārbaudāmo pozīciju sarakstu,

– pēc pozitīva izmaksu un ieguvumu novērtējuma pielāgotu II pielikuma 3. punktu saistībā ar pārbaudāmo pozīciju sarakstu, metodēm, neatbilstības cēloņiem un trūkumu novērtējumu, ja Savienības drošības vai vides tiesību aktos mainās obligātās prasības saistībā ar tipa apstiprināšanu.”;

18) direktīvas 24. pantu aizstāj ar šādu:

“24. pants

Ziņošana

Komisija līdz 2032. gada 31. martam iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par šīs direktīvas īstenošanu un rezultātiem. Ziņojumā konkrēti analizē tās ietekmi uz ceļu satiksmes drošības uzlabošanu un emisiju mazināšanu.”;

18.a) direktīvā iekļauj šādu 24.a pantu:

“24.a pants

Pārskatīšana

Kad saskaņā ar 20. panta 3. punktu Komisija ir saņēmusi ziņojumus par attālo uzrādi no vismaz piecām dalībvalstīm, tā novērtē attālās uzrādes efektivitāti saskaņā ar 9.a pantu.”;

19) direktīvas II, III, IV un V pielikumu groza saskaņā ar šīs direktīvas II pielikumu.

3. pants

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības līdz [NORĀDĪT DATUMU: trīs gadi pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā]. Tās nekavējoties dara Komisijai zināmu minēto pasākumu tekstu.

Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos iekļauj atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka, kā izdarāma šāda atsauce.

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

4. pants

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

5. pants

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē,
