



Briuselis, 2025 m. balandžio 25 d.  
(OR. en)

8259/25  
ADD 6

---

---

Tarpinstitucinė byla:  
2025/0096(COD)

---

---

TRANS 146  
CODEC 473  
IA 31

### PRIDEDAMAS PRANEŠIMAS

---

nuo: Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo  
direktorė Martine DEPREZ

gavimo data: 2025 m. balandžio 24 d.

kam: Europos Sąjungos Tarybos generalinei sekretorei Thérèse BLANCHET

---

Komisijos dok. Nr.: SWD(2025) 97 final

---

Dalykas: KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS  
POVEIKIO VERTINIMO ATASKAITOS SANTRAUKA  
pridedamas prie  
Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies  
keičiama Direktyva 2014/45/ES dėl motorinių transporto priemonių ir jų  
priekabų periodinės techninės apžiūros ir Direktyva 2014/47/ES dėl  
Sąjungoje važinėjančių komercinių transporto priemonių techninio  
patikrinimo kelyje  
Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos dėl transporto  
priemonių registracijos dokumentų ir transporto priemonių registracijos  
duomenų, įrašytų į nacionalinius transporto priemonių registrus, kuria  
panaikinama Tarybos direktyva 1999/37/EB

---

Delegacijoms pridedamas dokumentas SWD(2025) 97 final.

---

Priedama: SWD(2025) 97 final

Briuselis, 2025 04 24  
SWD(2025) 97 final

**KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS**  
**POVEIKIO VERTINIMO ATASKAITOS SANTRAUKA**

*pridedamas prie*

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

**Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos dėl transporto priemonių registracijos dokumentų ir transporto priemonių registracijos duomenų, įrašytų į nacionalinius transporto priemonių registrus, kuria panaikinama Tarybos direktyva 1999/37/EB**

{COM(2025) 179 final} - {COM(2025) 180 final} - {SEC(2025) 119 final} -  
{SWD(2025) 96 final} - {SWD(2025) 98 final} - {SWD(2025) 99 final}

## **A. Būtinybė imtis veiksmų**

### ***Kokia tai problema ir kodėl ji yra ES masto?***

Šia iniciatyva siekiama įvertinti ir toliau gerinti trijų Techninės apžiūros teisės aktų rinkinio direktyvų poveikį kelių eismo saugumui ir transporto priemonių aplinkosauginiam veiksmingumui. Nepaisant galiojančių ES teisės aktų, taip pat patobulintų transporto priemonių technologijų, įskaitant naujų transporto priemonių aktyviasias saugos ir pažangiasias pagalbos vairuotojui sistemas, nesaugios transporto priemonės vis dar važinėja ES keliais ir yra pagrindinė avarių priežastis arba prie jų prisidedantis veiksnys. Kai kurios nesaugios transporto priemonės, t. y. didelių arba pavojingų trūkumų turinčios transporto priemonės, nustatomos atliekant periodinę techninę apžiūrą arba patikrinimą kelyje. Kitos nesaugios transporto priemonės gali būti nenustatytos nė vienu iš šių būdų, nes jų neįmanoma aptikti atliekant periodinę techninę apžiūrą ar patikrinimą kelyje arba jos nėra tikrinamos. Tai, be kita ko, transporto priemonės, kuriose atlikti neteisėti su sauga susiję pakeitimai, ir transporto priemonės su netinkamai pritvirtintu kroviniu.

Antroji problema – nepakankama transporto priemonių išmetamų oro teršalų kiekio ir skleidžiamo triukšmo kontrolė. Kai kurie dabartinių periodinės techninės apžiūros bandymų nebėra pakankamai jautrūs, kad būtų galima aptikti teršalų išmetimo sistemos gedimus, o dabartinės tikrinimo procedūros neatitinka ES politikos tikslų oro taršos ir triukšmo srityje. Azoto oksido (NOx) arba kietųjų dalelių, kuriuos išmeta nauji automobiliai, matavimas dar neįtrauktas į Techninės apžiūros teisės aktų rinkinį ir šiuo metu nėra ES nuostatų, pagal kurias transporto priemonės būtų tikrinamos siekiant išsiaiškinti, ar išmetamo NOx kiekio mažinimo sistemos arba dyzelino kietųjų dalelių filtrai nesugadinti / be trūkumų. Atsižvelgiant į šiuos trūkumus, Techninės apžiūros teisės aktų rinkinio indėlis mažinant taršių transporto priemonių skaičių sumenko. Be to, direktyvos nėra veiksmingos užtikrinant ES tarpvalstybinio eismo ir prekybos transporto priemonėmis taisyklių vykdymą.

Kartu su poveikio vertinimu buvo atliktas Techninės apžiūros teisės aktų rinkinio direktyvų *ex post* vertinimas. Vertinime padaryta išvada, kad Techninės apžiūros teisės aktų rinkinio tikslai prisidėti prie kelių eismo saugumo didinimo ir padėti mažinti kelių transporto išmetamų oro teršalų kiekį buvo pasiekti tik iš dalies sėkmingai. Trūkumų turinčios transporto priemonės dar ne visada gali būti nustatytos, nes kai kuriose valstybėse narėse kai kurių kategorijų transporto priemonėms periodinė techninė apžiūra ar patikrinimas kelyje netaikomi arba tikrinimo dažnumas ar apimtis nėra pritaikyti prie didesnės jų keliamos rizikos saugai ir aplinkai. Dėl nustatytų dabartinio Techninės apžiūros teisės aktų rinkinio trūkumų direktyvos turi būti pritaikytos, kad jose būtų atsižvelgta ne tik į dabartinius poreikius, bet ir į būsimus iššūkius, pavyzdžiui, pažangiųjų pagalbos vairuotojui ir automatizuotų sistemų testavimą.

Kelių transporto, ypač krovinių vežimo, sektorius yra tarptautinis, jame naudojamų transporto priemonių patvirtinimas ir techninė apžiūra reguliuojami ES ir tarptautiniu (UNECE) lygmenimis. Todėl jam iš esmės būdingi tarpvalstybiniai klausimai. Iškeltos problemos aktualios visoje Sąjungoje, o jų pagrindinės priežastys yra vienodos.

### ***Ką reikėtų pasiekti?***

Laikantis Europos žaliojo kurso ir Darnaus ir išmanaus judumo strategijos įgyvendinta iniciatyva padės didinti Europos Sąjungos kelių eismo saugumą, gerinti tvaraus judumo sąlygas ir padės asmenims bei prekėms laisvai judėti Europos Sąjungoje. Todėl konkretūs iniciatyvos tikslai: 1) užtikrinti, kad dabartinių ir būsimų transporto priemonių techninė apžiūra būtų nuosekli, objektyvi ir kokybiška; 2) gerokai sumažinti klastojimo atvejų skaičių ir geriau

nustatyti trūkumų turinčias transporto priemones, kad būtų galima aptikti sugedusias / neteisėtai pakeistas saugos ir teršalų išmetimo (t. y. oro taršos ir skleidžiamo triukšmo) kontrolės sistemas, taip pat odometro duomenų klastojimą, ir 3) pagerinti konkrečių transporto priemonių duomenų elektroninį saugojimą ir keitimąsi jais, taip sprendžiant nepakankamo tokių duomenų prieinamumo ir vykdymo užtikrinimo institucijų tarpusavio pripažinimo problemą.

### ***Kokia būtų papildoma ES lygmens veiksmų nauda (subsidiarumo principas)?***

Kadangi kelių transportas ir automobilių pramonė veikia tarpvalstybiniu mastu vidaus rinkoje ir tarptautiniu mastu, daug efektyviau ir naudingiau problemas spręsti ES, o ne valstybių narių, lygmeniu. Nors nacionalinė praktika skiriasi dėl susiklosčiusių aplinkybių, tam tikras minimalus transporto priemonių tikrinimo suderinimo lygis ir bendrai sutarti sprendimai dėl keitimosi transporto priemonių duomenimis tarp valstybių narių yra veiksmingesni nei keli nesuderinti nacionaliniai sprendimai. Šiuolaikinių transporto priemonių technologijų (elektrinių transporto priemonių (EV), pažangiųjų pagalbos vairuotojui sistemų (ADAS) ir naujausios išmetamųjų teršalų kontrolės įrangos) tikrinimui taikant bendras taisykles, valstybės narės galės pasinaudoti masto ekonomija, o tikrinimo įrangos gamintojai galės veikti vienesnėje rinkoje.

## **B. Sprendimai**

### ***Kokių yra galimybių pasiekti šiuos tikslus? Ar viena iš politikos galimybių pasirinkta kaip tinkamiausia? Jei ne, kodėl?***

Nustatytoms problemoms spręsti buvo parengtos keturios politikos galimybės (1a, 1b, 2, 3 politikos galimybės). Pagal visas politikos galimybes periodinė techninė apžiūra pritaikoma prie EV, o periodinės e. techninės apžiūros reikalavimais įtraukiamos naujos tikrinimo pozicijos (įskaitant saugos ir teršalų išmetimo sistemų programinės įrangos vientisumo tikrinimą). Į jas taip pat įtraukti nauji išmetamųjų kietųjų dalelių ir NO<sub>x</sub> kiekio tikrinimo metodai, kurie yra būtini siekiant prisitaikyti prie naujesnių išmetamųjų teršalų kontrolės technologijų ir nustatyti taršias transporto priemones, įskaitant tas, kurios buvo neteisėtai pakeistos. Pagal visas politikos galimybes taip pat reikalaujama, kad techninė apžiūra būtų atliekama po bet kokio reikšmingo pakeitimo, pavyzdžiui, pakeitus varymo sistemą arba pasikeitus taršos klasei, taip pat reikalaujama skaitmenizuoti techninės apžiūros pažymą, susieti nacionalinius transporto priemonių registrus ir išplėsti šiuose registruose esančių suderintų transporto priemonių duomenų rinkinį. Pagal visas politikos galimybes taip pat reikalaujama, kad valstybės narės registruotų odometrų rodmenis nacionalinėse duomenų bazėse ir suteiktų galimybę su tais įrašais susipažinti kitoms valstybėms narėms, kai transporto priemonė perregistruojama.

Be bendrųjų priemonių, pagal **1a politikos galimybę** daugiausia dėmesio skiriama efektyvesniam transporto priemonių (registracijos ir būklės) duomenų naudojimui, įskaitant registracijos liudijimų išdavimą skaitmeniniu formatu. Pagal **1b politikos galimybę** daugiausia dėmesio skiriama veiksmingesnėms techninėms apžiūroms naudojant nuotolinio stebėjimo technologiją, kurią taikant galima nustatyti potencialiai taršias transporto priemones, kurias galima i) patikrinti per vėlesnį patikrinimą kelyje iš karto po to, kai jos buvo nustatytos, arba ii) pakviesti atvykti į techninės apžiūros centrą išmetamųjų teršalų kiekio patikrai. Ją įgyvendinant taip pat būtų panaikinta galimybė motociklams netaikyti periodinės techninės apžiūros, būtų reikalaujama kasmet atlikti lengvųjų komercinių transporto priemonių

išmetamųjų teršalų kiekio patikrą ir būtų nustatyta, kad krovinių pritvirtinimo tikrinimas būtų privalomas. Pagal 1b politikos galimybę taip pat nustatoma privaloma metinė 10 metų ar senesnių transporto priemonių periodinė techninė apžiūra. Pagal 1b politikos galimybę būtų sudarytos palankesnės sąlygos laisvam asmenų judėjimui, nes būtų reikalaujama, kad registracijos valstybė narė pripažintų kitos valstybės narės ne ilgesniam kaip šešių mėnesių laikotarpiui išduotą periodinės techninės apžiūros pažymą, jei kita periodinė techninė apžiūra bus atliekama registracijos valstybėje narėje.

**2 politikos galimybė** apima daugumą 1a ir 1b politikos galimybių priemonių. Pagal ją numatyta papildoma duomenų valdymo priemonė, kuria siekiama nustatyti prieigos prie transporto priemonės techninės informacijos (įskaitant transporto priemonėje kaupiamus duomenis) procedūras ir priemones. Pagal ją taip pat būtų nustatytas lengvųjų komercinių transporto priemonių patikrinimas kelyje. **3 politikos galimybė** yra plačiausio užmojo, nes ja siekiama dar labiau suderinti techninės apžiūros apimtį ir metodus bei periodinės techninės apžiūros pažymų tarpusavio pripažinimą. Be priemonių, įtrauktų į 2 politikos galimybę, pagal 3 politikos galimybę papildomai išplečiama periodinės techninės apžiūros taikymo sritis, kad ji apimtų visus be išimties motociklus ir lengvasias priekabas, o patikrinimas kelyje būtų taikomas ir motociklams. Joje taip pat nustatytas reikalavimas, kad bet kurioje kitoje ES valstybėje narėje išduotas periodinės techninės apžiūros pažymas registracijos valstybė narė pripažintų be apribojimų.

2 politikos galimybė yra tinkamiausia, nes ji laikoma veiksminga siekiant politikos tikslų, užtikrina didelį efektyvumą ir grynąją naudą ir dera su nusistovėjusia šios srities nacionaline politika.

### ***Kokios yra įvairių suinteresuotųjų subjektų nuomonės? Kas kuriai galimybei pritaria?***

Tinkamiausiai politikos galimybei pritaria periodinės techninės apžiūros sektorius (CITA, FSD ir kt.), vartotojai (FIA), tikrinimo įrangos gamintojai (EGEA) ir motociklų gamintojai (ACEM). Jai taip pat pritaria kai kurios valstybės narės, visų pirma tos, kuriose veikia tūkstančiai mažesnių techninės apžiūros centrų. Kalbant apie prieigą prie informacijos ir keitimąsi ja, įvairūs respondentai (įskaitant CITA, EGEA ir „EReg“) pabrėžė nemokamos ir lengvos prieigos prie transporto priemonėse kaupiamų duomenų svarbą, kad būtų galima tinkamai patikrinti transporto priemones. Logistikos pramonė labai pritaria į šią galimybę įtrauktiems griežtesniems krovinių pritvirtinimo reikalavimams.

### **C. Tinkamiausių galimybių poveikis**

#### ***Kokie būtų tinkamiausios galimybės (jei jos nėra – pagrindinių galimybių) pranašumai?***

2 politikos galimybė bus prisidedama prie kelių eismo saugumo didinimo ES – numatoma, kad 2026–2050 m. laikotarpiu ji padės išsaugoti 6 912 gyvybių ir išvengti 64 885 sunkių sužalojimų, palyginti su atskaitos scenarijumi. Ja taip pat bus prisidedama prie darnaus judumo, nes bus sumažintas oro teršalų kiekis ir skleidžiamo triukšmo lygis, o tai padės sumažinti išorės sąnaudas, sudarysiančias, kaip apskaičiuota, 83,4 mlrd. EUR (išreikšta dabartine verte 2026–2050 m. laikotarpiu, palyginti su atskaitos scenarijumi). Ji padės sudaryti palankesnes sąlygas laisvam asmenų ir prekių judėjimui ES, nes bus pašalintos kliūtys perregistruoti transporto priemones kitoje valstybėje narėje ir visoje ES bus (ribotai) pripažįstamos periodinės techninės apžiūros pažymos.

Numatoma, kad 2 politikos galimybė suteiks daug naudos, nes bus pradėti taikyti elektrinių transporto priemonių apžiūros metodai, bus patobulintas išmetamųjų teršalų kiekio tikrinimas

(NO<sub>x</sub> ir kietųjų dalelių skaičiaus matavimas) ir bus pradėti taikyti ADAS bei kitų saugos sistemų tikrinimo metodai. Kasmetinė senesnių nei 10 metų transporto priemonių apžiūra bus ne tik labai naudinga saugai ir aplinkai, bet dėl jos taip pat bus sukurta tūkstančiai naujų darbo vietų, ypač tose valstybėse narėse, kuriose automobilių pramonėje darbo vietų mažėja. Naudos taip pat numatoma gauti dėl to, kad bus nustatyti privalomi krovinių pritvirtinimo patikrinimai ir duomenų valdymo priemonės. Nauji tikrinimo būdai, pvz., teršalų šleifo sekimas ir nuotolinis stebėjimas, skirti didelio skaičiaus transporto priemonių išmetamam teršalų kiekiui ir skleidžiamo triukšmo lygiui patikrinti, padės gerokai efektyviau nustatyti taršias transporto priemones.

Numatoma, kad 2 politikos galimybė padės pagerinti nustatymą ir taip sumažinti trūkumų turinčių ir neteisėtai pakeistų transporto priemonių skaičių, be kita ko, išplečiant patikrinimus kelyje, kad jie būtų atliekami ir lengvosios komercinės transporto priemonėms. Bus reikalaujama odometro rodmenis išsaugoti ir pateikti tokius įrašus transporto priemonės perregistravimo atveju, todėl, kaip tikimasi, odometro duomenys bus kur kas rečiau klastojami. Ši politikos galimybė taip pat turėtų būti naudinga dėl privalomos elektroninės techninės apžiūros pažymos, skaitmeninio transporto priemonės registracijos liudijimo įdiegimo, prieigos prie periodinės techninės apžiūros ataskaitų nacionalinėse duomenų bazėse ir atitinkamų transporto priemonių duomenų, įtrauktų į nacionalinius transporto priemonių registrus, išplėtimo. Apskaičiuota, kad bendra tinkamiausios politikos galimybės nauda sieks 391,6 mlrd. EUR, ją išreiškiant dabartine verte per 2026–2050 m. laikotarpį, palyginti su atskaitos scenarijumi.

### ***Kokios būtų tinkamiausios galimybės (jei jos nėra – pagrindinių galimybių) įgyvendinimo išlaidos?***

Prognozuojama, kad tinkamiausios politikos galimybės (2 politikos galimybės) bendros išlaidos sudarys 65,9 mlrd. EUR, jas išreiškiant dabartine verte per 2026–2050 m. laikotarpį, palyginti su atskaitos scenarijumi. Iš jų didžiausią išlaidų dalį sudaro kitoms įmonėms (t. y. transporto priemonių savininkams) tenkančios administracinės išlaidos, susijusios su papildoma periodine technine apžiūra ir bendradarbiavimu su valdžios institucijomis atliekant patikrinimus kelyje, (tai sudaro apie 39 proc. visų 2 politikos galimybės išlaidų), o po jų – periodinės techninės apžiūros centrų prisitaikymo išlaidos (įrangai, mokymui ir papildomiems inspektoriams, kurie atliks patikrinimus), sudarančios apie 35 proc. visų 2 politikos galimybės išlaidų. Nacionalinių viešojo administravimo institucijų administracinės išlaidos daugiausia susijusios su odometrų rodmenų duomenų bazės sukūrimu ir sistemos veikimu (3,6 proc. visų 2 politikos galimybės išlaidų). Kita vertus, apskaičiuota, kad pagal tinkamiausią politikos galimybę piliečiams tenkančios administracinės išlaidos sudarytų 21 proc. visų išlaidų ir jas lemtų privalomos metinės senesnių nei 10 metų transporto priemonių apžiūros, pradėti vykdyti motociklų patikrinimai kelyje ir papildomas transporto priemonių, kurios, kaip nustatyta, išmeta daug teršalų, išmetamųjų teršalų kiekio tikrinimas. Kitos išlaidos sudaro palyginti nedidelę visų išlaidų dalį.

### ***Koks bus poveikis MVĮ ir konkurencingumui?***

MVĮ apžiūros centrai patirs papildomų išlaidų, susijusių su prisitaikymu prie elektrinių ir hibridinių transporto priemonių, periodinės e. techninės apžiūros įtraukimu siekiant patikrinti atitiktį Bendrosios saugos reglamentui, privalomu kietųjų dalelių skaičiaus ir NO<sub>x</sub> tikrinimu, papildomu lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamųjų teršalų kiekio tikrinimu ir motociklų skleidžiamo triukšmo lygio tikrinimu. Šios papildomos išlaidos susijusios su

inspektorių mokymu ir reikiamos įrangos įsigijimu. Tačiau papildomos išlaidos įrangai reiškia papildomas pajamas remonto dirbtuvių įrangos gamintojams, kurių daugelis taip pat yra MVĮ. Be to, periodinės techninės apžiūros veiklos vykdytojai galės padengti bet kokias padidėjusias išlaidas iš periodinės techninės apžiūros mokesčių, taip išlaikydami savo pelno lygį ir kartu atrasdami naujų pajamų šaltinių. Dėl 19 000–20 000 naujų darbo vietų, kurios būtų sukurtos dėl dažnesnių ir sudėtingesnių apžiūrų, daugiausia naudos gaus MVĮ. Nors didieji periodinės techninės apžiūros veiklos vykdytojai gali gauti daugiau naudos nei mažesnieji, iš esmės naudos turėtų gauti visi. Galiausiai, veiksmingiau taikant techninės apžiūros sistemą bus užtikrinta sąžiningesnė konkurencija bei sumažintos galimybės įgyti kainų pranašumą remiantis žemesniais transporto priemonių standartais ir išvengti būtinos transporto priemonių techninės priežiūros.

### ***Ar tai turės didelį poveikį nacionaliniams biudžetams ir administravimo subjektams?***

Numatoma, kad dėl tinkamiausios politikos galimybės valstybių narių valdžios institucijos patirs vienkartinių ir periodinių administracinių išlaidų, sudarysiančių 2,39 mlrd. EUR, jas išreiškiant dabartine verte per 2026–2050 m. laikotarpį. Šias išlaidas lems priemonė, skirta kovoti su odometrų duomenų klastojimu, nes pagal ją reikės sukurti transporto priemonių odometrų rodmenų registravimo remonto dirbtuvėse ir kitose remonto stotyse sistemą. Apskaičiuota, kad bendra dėl šios priemonės atsirandančių vienkartinių ir periodinių administracinių išlaidų suma sudarys 2,12 mlrd. EUR., ją išreiškiant dabartine verte per 2026–2050 m. laikotarpį. Be to, dėl furgonų patikrinimų kelyje atsiras periodinių administracinių išlaidų (t. y. papildomų patikrinimų darbo sąnaudų), sudarysiančių, kaip apskaičiuota, 107,5 mln. EUR, jas išreiškiant dabartine verte per 2026–2050 m. laikotarpį, palyginti su atskaitos scenarijumi.

Apskaičiuota, kad bendros prisitaikymo išlaidos pagal tinkamiausią politikos galimybę sudarys 207,2 mln. EUR, jas išreiškiant dabartine verte per 2026–2050 m. laikotarpį, palyginti su atskaitos scenarijumi, iš kurių 29,7 mln. EUR yra vienkartinės išlaidos. Didžiausios papildomos institucijoms tenkančios prisitaikymo išlaidos yra susijusios su nuotolinio stebėjimo įdiegimu ir galimybe sunkvežimių išmetamam NO<sub>x</sub> kiekiui matuoti naudoti teršalų šleifo sekimą, taip pat triukšmo lygio matavimo kamerų įrengimu. Tai, be kita ko, vienkartinės išlaidos, susijusios su būtinos įrangos pirkimu, atitinkamos IT infrastruktūros sukūrimu ir susijusiu inspektorių mokymu, taip pat periodinės įrangos techninės priežiūros ir duomenų valdymo išlaidos, taip pat teršalų šleifo sekimą atliekančių inspektorių darbo sąnaudų. Apskaičiuota, kad dėl šios priemonės 2026–2050 m. bendros prisitaikymo išlaidos sudarys 192,9 mln. EUR, jas išreiškiant dabartine verte, palyginti su atskaitos scenarijumi.

Numatoma, kad ši iniciatyva taip pat padės nacionalinėms administracijoms sumažinti išlaidas, susijusias su elektroninės techninės apžiūros pažymos įdiegimu, nacionalinių transporto priemonių registrų susiejimu ir skaitmeninių registracijos liudijimų išdavimu. Numatoma, kad bus sutaupyta daug lėšų – 5,23 mlrd. EUR, jas išreiškiant dabartine verte per 2026–2050 m. laikotarpį.

### ***Proporcingumo principas***

Tinkamiausia politikos galimybė laikoma proporcinga tam, kas būtina bendriems politikos tikslams pasiekti. Šios galimybės taikymo sritis apima tik tai, ką geriausiai galima pasiekti ES lygmeniu (kiek tai susiję su tikrinimo metodų ir apimties suderinimu, taip pat bendrų sprendimų, kaip užtikrinti efektyvų dalijimąsi būtinais transporto priemonių duomenimis ir prieigą prie jų paieška). Nors kai kurios priemonės yra susijusios su didelėmis išlaidomis, jų

nauda iš esmės atsveria išlaidas.

#### **D. Tolesni veiksmai**

##### ***Kada politika bus persvarstoma?***

Praėjus penkeriems metams nuo peržiūrėtų teisės aktų taikymo pradžios, Komisija atlieka Techninės apžiūros teisės aktų rinkinio vertinimą, kad patikrintų, koku mastu buvo pasiekti iniciatyvos tikslai, ir savo pagrindines išvadas dėl įgyvendinimo pateikia ataskaitoje Tarybai ir Europos Parlamentui. Prireikus kartu su ataskaita pateikiamos atitinkamos rekomendacijos.