



Briselē, 12.9.2014.
COM(2014) 569 final

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

**par Eiropas Parlamenta un Padomes 2000. gada 6. jūnija Direktīvas 2000/30/EK par
Kopienā izmantotu komerciālo transportlīdzekļu tehniskām pārbaudēm uz ceļiem
piemērošanu dalībvalstīs**

2011.-2012. g. pārskata periods

SATURS

1.	IEVADS	3
2.	DIREKTĪVA 2000/30/EK.....	4
3.	DALĪBVALSTU PAZIŅOTIE DATI	4
4.	PĀRBAUŽU SATURS	5
5.	STATISTIKAS DATI	5
5.1.	Pārbaudīto transportlīdzekļu procentuālais daudzums	6
5.2.	Kopējais pārbaudīto transportlīdzekļu skaits un to izcelsme	7
5.3.	Transportlīdzekļi, kuru ekspluatācija aizliegta.....	8
5.4.	Trūkumu veidi un dati pa dalībvalstīm	10
6.	SANKCIJU VEIDI.....	10
7.	SECINĀJUMU KOPSAVILKUMS	11

I PIELIKUMS. ATKLĀTIE TRŪKUMI PA PĀRBAUDĀMAJEM PUNKTIEM

II PIELIKUMS. PĀRBAUDĪTIE TRANSPORTLĪDZEKĻI UN AIZLIEGUMU
ĪPATSVARŠ PA DALĪBVALSTĪM

1. IEVADS

Eiropas tiesību aktos ir paredzēts pasākumu kopums, lai satiksmes drošības, vides aizsardzības un godīgas konkurences interesēs nodrošinātu to, ka komerciālie transportlīdzekļi uz Eiropas ceļiem ir labā stāvoklī. Tajos ietilpst:

- noteikumi par piekļuvi profesionālās darbības veikšanai, kuros noteikts, ka autopārvadātājiem ir jābūt pietiekamiem finanšu līdzekļiem, lai nodrošinātu transportlīdzekļu pietiekamu tehnisko apkopi (Regula (EK) Nr. 1072/2009¹);
- transportlīdzekļu regulāras tehniskās apskates, ko veic dalībvalstīs to teritorijā reģistrētajiem transportlīdzekļiem noteiktos laikposmos atbilstoši Eiropā noteiktam minimālajam biežumam (Direktīva 2009/40/EK²);
- tehniskās pārbaudes uz ceļiem — uz kurām attiecas šis ziņojums —, nodrošinot to, ka komerciālie transportlīdzekļi tiek izmantoti vienīgi tad, ja tie ir labā tehniskā stāvoklī (Direktīva 2000/30/EK³).

Saskaņā ar Direktīvu 2000/30/EK, lai uzlabotu ceļu satiksmes drošību un aizsargātu vidi, dalībvalstu teritorijās izmantotiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, to piekabēm un puspiekabēm ir jāveic tehniskās pārbaudes uz ceļiem.

Direktīvas 2000/30/EK 6. pantā paredzēts, ka reizi divos gados dalībvalstīm jāsniedz Komisijai dati, kas apkopoti par iepriekšējiem diviem gadiem, attiecībā uz:

- pārbaudīto komerciālo transportlīdzekļu skaitu, sagrupējot septiņās kategorijās atbilstoši direktīvai un sagrupējot sīkāk atbilstoši reģistrācijas valstij;
- pārbaudītajiem elementiem un
- atklātajiem trūkumiem.

Direktīvā ir minēti deviņi dažādi punkti (sk. turpmāk 4. sadaļu), kurus var pārbaudīt, veicot tehniskās pārbaudes uz ceļiem. Ja kāds no pārbaudītajiem elementiem neatbilst attiecīgajām ceļu satiksmes drošības prasībām, transportlīdzeklim var aizliegt piedalīties satiksmē. Visi pārbaudītā transportlīdzekļa trūkumi ir jānorāda pārbaudes ziņojumos, kas jāizsniedz transportlīdzekļa vadītājam. Direktīvā prasīts, ka Komisijai ir jāiesniedz Padomei un Eiropas Parlamentam ziņojums par direktīvas piemērošanu, pamatojoties uz datiem, kas saņemti no dalībvalstīm, kā arī sasniegto rezultātu kopsavilkums.

Eiropas Parlaments un Padome 2014. gada 3. aprīlī pārskatīja direktīvu par tehniskajām pārbaudēm uz ceļiem, pieņemot Direktīvu 2014/47/ES⁴. Direktīvas pārskatītajā versijā cita starpā ieviests ES mēroga mērķis skaitam, kādā veicamas tehniskās pārbaudes uz ceļiem. Lai ļautu netraucēti īstenot šo jauno prasību, tai stādoties spēkā 2018. gadā, šajā ziņojumā sniegta informācija par turpmāko ES mēroga mērķi 5 % apjomā attiecībā uz pārbaudāmajiem smagajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 21. oktobra Regula (EK) Nr. 1072/2009 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautisko kravas autopārvadājumu tirgum (OV L 300, 14.11.2009., 72. lpp.).

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

³ Eiropas Parlamenta un Padomes 2000. gada 6. jūnija Direktīva 2000/30/EK par Kopienā izmantotu komerciālo transportlīdzekļu tehniskām pārbaudēm uz ceļiem (OV L 203, 10.8.2000., 1. lpp.).

⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 3. aprīļa Direktīva 2014/47/ES par Savienībā izmantotu komerciālo transportlīdzekļu tehniskajām pārbaudēm uz ceļiem (OV L 127, 29.4.2014., 134. lpp.).

2. DIREKTĪVA 2000/30/EK

Direktīvā 2000/30/EK⁵, atbilstoši grozījumiem, kas ir piemērojama līdz 2018. gada 19. maijam, ir noteikta virkne nosacījumu saistībā ar ES izmantotu komerciālo transportlīdzekļu tehniskajām pārbaudēm uz ceļiem.

Tehniskā pārbaude uz ceļiem ir dalībvalsts teritorijā izmantota komerciāla transportlīdzekļa pārbaude, par kuru iepriekš nepaziņo. Iestādes vai cita struktūra, kas darbojas to uzraudzībā, pārbaudi parasti veic uz valsts automaģistrālēm.

Visas tehniskās pārbaudes uz ceļiem jāveic bez diskriminācijas autovadītāja valstspiederības dēļ vai tās valsts dēļ, kurā komerciālais transportlīdzeklis ticis reģistrēts vai laists ekspluatācijā. Tās jāveic arī, līdz minimumam samazinot izmaksas un kavējumus autovadītājiem un īpašniekiem.

Izvēloties komerciālos transportlīdzekļus tehniskajām pārbaudēm uz ceļiem, jāpiemēro mērķtiecīga pieeja, īpašu nozīmi piešķirot to transportlīdzekļu noteikšanai, kuri visdrīzāk varētu būt slikti uzturēti.

Pārbaudes uz ceļiem veic, izmantojot pakāpenisku pieeju. Sākotnējā pārbaude attiecas uz transportlīdzekļa tehniskā stāvokļa vizuālu novērtējumu, transportlīdzeklī atrodoties nekustīgā stāvoklī. Ja šķiet, ka transportlīdzekļa stāvoklis rada tādu risku drošībai, ka ir pamatojums veikt turpmāku pārbaudi, transportlīdzeklī var veikt sarežģītāku pārbaudi tuvākajā pārbaudes centrā. Katras pārbaudes uz ceļiem rezultāts ir jādokumentē ziņojumā par tehnisko pārbaudi uz ceļiem, ievērojot direktīvā norādīto paraugu. Šī informācija ir pamats tai informācijai, kas dalībvalstīm jāpaziņo Eiropas Komisijai.

Ja komerciālais transportlīdzeklis ar bīstamiem trūkumiem nopietni apdraud ceļu satiksmes drošību, tā ekspluatāciju var aizliegt līdz atklāto trūkumu novēršanai. Par ārvalstu transportlīdzekļiem ar nopietniem trūkumiem ir jāpaziņo izcelsmes dalībvalstij, lai ļautu veikt atbilstošus turpmākos pasākumus.

3. DALĪBVALSTU PAZIŅOTIE DATI

Šis ir ceturtais ziņojums par Direktīvas 2000/30/EK piemērošanu dalībvalstīs; tas attiecas uz laikposmu no 2011. līdz 2012. gadam. Bija plānots, ka dalībvalstu apkopotus datus par šo laikposmu Komisijai paziņos ne vēlāk kā līdz 2013. gada 31. martam.

Taču dati ne vienmēr tika sniegti laikus. Piecpadsmit dalībvalstis (Beļģija, Bulgārija, Čehija, Dānija, Vācija, Igaunija, Itālija, Latvija, Malta, Nīderlande, Austrija, Polija, Rumānija, Slovākija un Zviedrija) ievēroja termiņu un sniedza datus par pārbaudīto transportlīdzekļu skaitu, sagrupējot tos atbilstoši kategorijai un reģistrācijas valstij, kā arī datus par pārbaudītajiem elementiem un konstatētajiem trūkumiem. Pēc tam kad Komisija bija uzsākusi divpusējus dialogus ar pārējām 12 dalībvalstīm, tās sniedza prasītos datus. Visbeidzot, pēdējie dati no dalībvalstīm tika saņemti 2014. gada 6. maijā.

Lai atvieglotu informācijas paziņošanu, kā prasīts Direktīvas 2000/30/EK 6. pantā, Komisija un dalībvalstu eksperti ir izstrādājuši standartizētu ziņošanas formātu. Šā standartizētā formāta izmantošana ievērojami atvieglo datu apkopošanu; tomēr tas nav obligāti. Lielākā daļa dalībvalstu ziņojumu tika sagatavoti ieteiktajā formātā, arī tad, ja tika iesniegtas drukātas tabulas. Čehija, Vācija, Spānija, Francija, Polija, Slovēnija un Somija neizmantoja standartizēto formātu.

Dažādas dalībvalstis sniedza datus dažādos pabeigtības līmeņos. Tikai dažas dalībvalstis — Čehija, Grieķija, Latvija, Austrija, Polija un Slovēnija — iesniedza datus par

⁵ Komisijas 2010. gada 5. jūlija Direktīva 2010/47/ES, ar ko tehnikas attīstībai pielāgo Direktīvu 2000/30/EK (OV L 173, 8.7.2010., 33. lpp.).

transportlīdzekļiem, kas reģistrēti ārpus ES. Bulgārija, Čehija, Dānija, Igaunija, Francija, Luksemburga, Nīderlande, Slovākija un Slovēnija sniedza statistiku par 2011. un 2012. gadu atsevišķi. Dažas dalībvalstis (Dānija, Spānija, Francija, Polija un Slovēnija) nesniedza galvenos datus par visām transportlīdzekļu kategorijām, pārbaudāmajiem punktiem vai pārbaudīto transportlīdzekļu izcelsmi. Spānija un Somija bija vienīgās dalībvalstis, kas vispār nesniedza datus par transportlīdzekļiem, kuru ekspluatācija aizliegta. Dažas dalībvalstis arī sniedza saliktus datu kopumus, piemēram, to transporta ministrijas un valsts policijas departamenta sniegtos datus. Kopumā tās dalībvalstis, kas izmantoja standartizēto informācijas apkopošanas formātu, sagādāja Komisijai pilnīgāku datu kopumu.

4. PĀRBAUŽU SATURS

Punkti, kurus var pārbaudīt un kuri jāiekļauj dalībvalstu nosūtītajos datos, ir vismaz tie, kas norādīti Direktīvas 2000/30/EK, atbilstoši grozījumiem, I pielikumā ietvertā ziņojuma parauga 10. punktā. Tie ir:

- identifikācija;
- bremžu iekārta;
- stūres mehānisms;
- redzamība;
- apgaismes iekārtas un elektrosistēma;
- asis, riteņi, riepas, balstiekārta;
- šasija un uz šasijas stiprinātas detaļas;
- cits aprīkojums, tostarp tahogrāfs un ātruma ierobežošanas ierīce;
- traucējumi, tostarp atgāzes un degvielas un/vai eļļas noplūde.

5. STATISTIKAS DATI

Lai saņemtu salīdzināmu informāciju par dalībvalstu pārbaudītajiem transportlīdzekļiem, autovilcienu un vilcēju ar puspiekabi skaits bija jāsadala attiecīgi kravas automobiļos un piekabēs un attiecīgi kravas automobiļos un puspiekabēs. Rādītāji, kas izriet no šā sadalījuma, visā šajā ziņojumā ir norādīti slīprakstā.

5.1. Pārbaudīto transportlīdzekļu procentuālais daudzums

Laikposmā no 2011. līdz 2012. gadam pārbaudīto transportlīdzekļu kopējais skaits bija **8 145 984** transportlīdzekļi. Šajā laikposmā reģistrēto komerciālo transportlīdzekļu skaits ES bija **8 830 451** transportlīdzekļi. 2011.–2012. gadā pārbaudīto transportlīdzekļu procentuālais apjoms ir **92,25 %** no visa automobiļu parka, kas atbilst **46,12 %** visa automobiļu parka, uz ko attiecas pārbaudes uz ceļiem katru gadu.

Dalībvalstu vidū katru gadu pārbaudīto transportlīdzekļu vidējā skaita procentuālā attiecība pret reģistrēto komerciālo transportlīdzekļu skaitu būtiski atšķiras, aptverot no 0,3 % līdz vairāk nekā 100 %. Šīs atšķirības daļēji var izskaidrot ar dažādām izmantotajām ziņošanas metodēm: piemēram, dažu dalībvalstu (kā Vācijas, Francijas un Polijas) sniegtajos datos bija ietvertas sākotnējās pārbaudes, turpretī citas dalībvalstis ziņoja tikai par to veiktajām

sarežģītākajām pārbaudēm. Atšķirības varētu arī izskaidrot ar atšķirīgajām pārbaudes sistēmām, ko izmanto dalībvalstīs, sākot no pamatpārbaudēm bez jebkāda aprīkojuma un beidzot ar ļoti mūsdienīgiem, sarežģītiem testiem, kuros izmanto mobilās pārbaudes vienības vai tuvākos pārbaucējus.

1. tabula. Pārbaudīto transportlīdzekļu daļa procentos

Dalībvalsts	Pārbaudītie transportlīdzekļi (2011-2012)	Reģistrētie N1, N3, M2, M3, O3 un O4 kategorijas transportlīdzekļi	Kopējā attiecība gadā*
Beļģija	18 799	253 440	3,71 %
Bulgārija	595 905	293 930**	101,37 %
Čehija	160 285	211 794**	37,84 %
Dānija	27 781	92 911	14,95 %
Vācija	2 881 859	963 763**	149,51 %
Igaunija	1 791	44 596**	2,01 %
Īrija	11 988	107 610**	5,57 %
Grieķija	28 276	472 955**	2,99 %
Spānija	388 505	869 934**	22,33 %
Francija	1 431 117	758 788**	94,30 %
Itālija	65 053	1 070 184**	3,04 %
Kipra	1 133	27 178	2,08 %
Latvija	5 822	47 272**	6,16 %
Lietuva	83 342	109 019**	38,22 %
Luksemburga	901	18 615**	2,42 %
Ungārija	328 202	160 112**	102,49 %
Malta	3 852	10 994**	17,52 %
Nīderlande	11 471	310 833	1,85 %
Austrija	32 227	98 897	16,29 %
Polija	1 710 675	914 776**	93,50 %
Portugāle	709	116 455**	0,30 %
Rumānija	22 260	346 418**	3,21 %
Slovēnija	4 534	45 673**	4,96 %
Slovākija	18 074	271 770**	3,33 %
Somija	23 609	189 447	6,23 %
Zviedrija	39 597	148 528	13,33 %
Apvienotā Karaliste	248 217	874 564**	14,19 %
Kopā	8 145 984	8 830 451	46,12 %

* Kopējā attiecība gadā ir vienāda ar atsevišķas dalībvalsts pārbaucēju vidējo skaitu gadā, dalot ar kopējo attiecīgajā dalībvalstī reģistrēto transportlīdzekļu skaitu.

** Rādītāji ir iegūti no Eurostat sniegtajiem datiem.

5.2. Kopējais pārbaudīto transportlīdzekļu skaits un to izcelsme

Direktīvas 2000/30/EK 3. pantā ir noteikts, ka veicamajām pārbaudēm ir jābūt nediskriminējošām. Dažas dalībvalstis, jo īpaši Beļģija, Luksemburga un Austrija, ziņoja par to, ka uz ceļiem pārbaudīts lielāks īpatsvars ārvalstu transportlīdzekļu, turpretī citas dalībvalstis ar nozīmīgu tranzīta satiksmi ziņoja par līdzsvarotāku pārbaudu sadalījumu starp vietējiem un ārvalstu transportlīdzekļiem. Lai gan to var būt izraisījuši citi faktori, kuri nav saistīti ar pārbaudes būtību, konstatējumi attiecībā uz Beļģiju un Luksemburgu bija līdzīgi arī iepriekšējā ziņojumā par direktīvas īstenošanu.⁶

2. tabula. Pārbaudīto transportlīdzekļu izcelsme

Ziņojošā dalībvalsts (DV)	Reģistrēts DV	Reģistrēts citā DV	Reģistrēts ārpus ES	Kopā	DV transportlīdzekļi (%)
Beļģija	6887	11 430	482	18 799	36,6 %
Bulgārija	520 477	75 428		595 905	87,3 %
Čehija	103 641	53 401	3 243	160 285	64,7 %
Dānija*				27 781	
Vācija	1 833 789	921 213	126 857	2 881 859	63,6 %
Igaunija	1732	53	6	1791	96,7 %
Īrija	11 988			11 988	100,0 %
Grieķija	22 569	4 779	928	28 276	79,8 %
Spānija	366 205	22 300		388 505	94,3 %
Francija	721 796	694 157	15 164	1 431 117	50,4 %
Itālija	46 958	14 846	3 249	65 053	72,2 %
Kipra	1133			1133	100,0 %
Latvija	4781	1041		5822	82,1 %
Lietuva	55 201	28 141		83 342	66,2 %
Luksemburga	112	789		901	12,4 %
Ungārija	252 209	75 993		328 202	76,8 %
Malta	3820	32		3852	99,2 %
Nīderlande	6999	4472		11 471	61,0 %
Austrija	14 019	16 650	1 558	32 227	43,5 %
Polija	1 574 898	64 572	71 205	1 710 675	92,1 %
Portugāle	657	52		709	92,7 %
Rumānija	21 987	273		22 260	98,8 %
Slovēnija	3298	1236		4534	72,7 %
Slovākija	14 825	3249		18 074	82,0 %
Somija	13 156	2102	8 351	23 609	55,7 %
Zviedrija	32 656	6941		39 597	82,5 %
Apvienotā Karaliste	126 502	121 715		248 217	51,0 %
Kopā	5 762 295	2 124 865	231 043	8 145 984	70,7 %

* Dānija neiesniedza informāciju par izcelsmi attiecībā uz lielāko daļu pārbaudīto transportlīdzekļu.

⁶ COM(2013) 303.

5.3. Transportlīdzekļi, kuru ekspluatācija aizliegta

Transportlīdzekļu, kuriem ir bīstami trūkumi, kas nopietni apdraud to lietotājus vai citus ceļu satiksmes dalībniekus, turpmāku ekspluatāciju var aizliegt līdz šo trūkumu novēršanai. Saskaņā ar dalībvalstu nosūtīto informāciju transportlīdzekļu, kuru ekspluatācija aizliegta, īpatsvars attiecībā pret visiem pārbaudītajiem transportlīdzekļiem dažādās dalībvalstīs būtiski atšķiras, no lielākā rādītāja **87,6 % Igaunijā** līdz tikai **0,6 % Polijā**.

Šķiet, rādītāji liecina par to, ka slikti uzturēto transportlīdzekļu mērķtiecīgas tehniskās pārbaudes uz ceļiem, ko pašlaik veic Luksemburga, Austrija un Apvienotā Karaliste, uzlabo darbības efektivitāti un samazina administratīvo slogu. Dalībvalstis, kuras izmanto šo pieeju, šķiet, konstatē vairāk transportlīdzekļu ar trūkumiem, veicot mazāk pārbaūžu, nekā dalībvalstis, kuras veic vairāk pārbaūžu. Tā tas ir **Igaunijā, Luksemburgā un Maltā**, kurām ir visaugstākais aizliegumu īpatsvars, turpretī **Dānijā, Vācijā, Nīderlandē un Polijā** ir viszemākais visā ES reģistrēto transportlīdzekļu aizliegumu īpatsvars. Dalībvalstīm, kas ziņo par īpaši lielu pārbaūžu skaitu, ir tendence uzrādīt mazu aizliegumu vai konstatēto trūkumu īpatsvaru.

3. tabula. Transportlīdzekļu, kuru ekspluatācija aizliegta, attiecība pret visiem pārbaudītajiem transportlīdzekļiem

Ziņojošā dalībvalsts	Transportlīdzekļi, kuri ir reģistrēti ziņojošajā dalībvalstī			Transportlīdzekļi, kuri ir reģistrēti ES (ieskaitot ziņojošo dalībvalsti)		
	Pārbaudīto transportlīdzekļu skaits	Aizliegumu skaits	Aizliegumu attiecība (%)	Pārbaudīto transportlīdzekļu skaits	Aizliegumu skaits	Aizliegumu attiecība (%)
Beļģija	6887	589	8,6%	18317	1140	6,2%
Bulgārija	520477	10043	1,9%	595905	12584	2,1%
Čehija	103641	2595	2,5%	157042	3340	2,1%
Dānija				27781	211	0,8%
Vācija	1833789	13772	0,8%	2755002	31817	1,2%
Igaunija	1732	1517	87,6%	1785	1544	86,5%
Īrija	11988	5200	43,4%	11988	5200	43,4%
Grieķija	22569	1266	5,6%	27348	1378	5,0%
Spānija	366205			388505		
Francija	721796	76448	10,6%	1415953	191896	13,6%
Itālija	46958	6710	14,3%	61804	7960	12,9%
Kipra*	1133	1684	148,6%	1133	1684	148,6%
Latvija	4781	317	6,6%	5822	403	6,9%
Lietuva	55201	827	1,5%	83342	1142	1,4%
Luksemburga	112	82	73,2%	901	531	58,9%
Ungārija	252209	4314	1,7%	328202	6239	1,9%
Malta	3820	1895	49,6%	3852	1900	49,3%
Nīderlande	6999	166	2,4%	11471	134	1,2%
Austrija	14019	5851	41,7%	30669	14477	47,2%
Polija	1574898	9228	0,6%	1639470	9228	0,6%
Portugāle	657	15	2,3%	709	16	2,3%
Rumānija	21987	8815	40,1%	22260	8875	39,9%
Slovēnija	3298	52	1,6%	4534	83	1,8%
Slovākija	14825	3515	23,7%	18074	4093	22,6%
Somija	13156			15258		
Zviedrija	32656	3812	11,7%	39597	7043	17,8%
Apvienotā Karaliste	126502	40022	31,6%	248217	87563	35,3%
Kopā	5762295	198735	3,4%	7914941	400481	5,1%

* Kipra iesniedza pārskatu par trūkumu skaitu, nevis par aizliegumu skaitu.

5.4. Trūkumu veidi un dati pa dalībvalstīm

Pārbaucē laikā visbiežāk konstatētie trūkumi attiecas uz šādu detaļu tehnisko stāvokli:

- apgaismes iekārtas un elektrosistēma (**47,0 %**);
- asis, riteņi, riepas, balstiekārta (**24,6 %**); un
- šasija un uz šasijas stiprinātas detaļas (**11,8 %**).

Kā parādīts I pielikumā, šie rādītāji iezīmē to, cik svarīgas ir pārbaudes uz ceļiem saistībā ar ceļu satiksmes drošību. Salīdzinot datus ar iepriekšējo pārskata periodu, līdzīgas problēmu jomas tika apzinātas arī tad.

Kas attiecas uz trūkumiem saistībā ar **izmešiem un noplūdēm**, kas papildus ceļu satiksmes drošības apdraudējumam var arī ietekmēt vidi, salīdzinājumā ar iepriekšējo pārskata periodu tika novērots degvielas un/vai eļļas noplūžu īpatsvara samazinājums par 3 % (no 4,1 % līdz 1,0 %).

Pat attiecībā uz dažādiem pārbaudāmajiem elementiem, piemēram, **bremžu iekārtu**, tika ziņots par būtiskām trūkumu īpatsvara atšķirībām, sākot no **1,9 % Igaunijā līdz 47,3 % Apvienotajā Karalistē**. Tas varētu būt saistīts ar dalībvalstīs izmantotajām atšķirīgajām pārbaudes metodēm. Kad sāks piemērot Direktīvu 2014/47/ES, ar to tiks ieviesta lielāka saskaņošana pārbaudes metožu, trūkumu novēšanas un diagnostikas iekārtas izmantošanas jomā, lai veiktu sīkākas tehniskās pārbaudes uz ceļiem.

Dalībvalstu iesniegtie dati par to pārbaucēju skaitu, kas veiktas transportlīdzekļiem, kuri ir reģistrēti valstīs ārpus ES, joprojām nav pietiekami, lai izdarītu būtiskus secinājumus par to tehnisko stāvokli.

Šā ziņojuma II pielikumā ir sniegts pārskats par dalībvalstīs pārbaudīto transportlīdzekļu skaitu pa reģistrācijas valstīm un par noteikto aizliegumu īpatsvaru.

6. SANKCIJU VEIDI

Direktīvā nav paredzēta nekāda sankciju sistēma par atklātajiem pārkāpumiem. Dalībvalstīm jānosaka sankcijas bez diskriminācijas autovadītāja valstspiederības dēļ vai tās valsts dēļ, kurā transportlīdzeklis ticis reģistrēts vai laists ekspluatācijā.

Ja kļūst skaidrs, ka komerciālais transportlīdzeklis nopietni apdraud tā lietotājus vai citus ceļu satiksmes dalībniekus, iestāde vai inspektors, kas veic pārbaudi, saskaņā ar Direktīvu 2000/30/EK ir pilnvarots aizliegt transportlīdzekļa ekspluatāciju līdz brīdim, kad atklātie bīstamie trūkumi ir novērsti.

Par jebkuriem būtiskiem trūkumiem, kuri atklāti citās valstīs komerciālajam transportlīdzeklī, it īpaši trūkumiem, kuru dēļ tiek aizliegta tā ekspluatācija, ir jāziņo tās dalībvalsts kompetentajām iestādēm, kurā tas ir reģistrēts.

Kompetentās iestādes dalībvalstī, kurā ir konstatēts būtiskais trūkums, var lūgt kompetentajām iestādēm dalībvalstī, kurā transportlīdzeklis ir reģistrēts, īstenot atbilstošus pasākumus, piemēram, veikt transportlīdzeklī papildu tehnisko apskati. Taču par šādiem gadījumiem nav jāziņo.

7. SECINĀJUMU KOPSAVILKUMS

Ziņošanas pienākuma izpilde ir uzlabojusies, lai gan dalībvalstu pārskatos joprojām trūkst daži galvenie statistikas dati, it īpaši par transportlīdzekļu kategorijām, pārbaudāmajiem punktiem, pārbaudīto transportlīdzekļu izcelsmi un noteikto aizliegumu skaitu. Dalībvalstis ne vienmēr ievēroja tiesību aktos paredzēto datu sniegšanas termiņu; dažos gadījumos tos iesniedza tikai tad, kad Komisija bija uzsākusi divpusēju noskaidrošanu ar attiecīgajām dalībvalstis iestādēm. Dažas dalībvalstis turpina neizmantot standartizēto elektronisko formātu, ko Komisija ir ieteikusi datu iesniegšanas vajadzībām. Komisija joprojām iesaka izmantot standartizēto elektronisko formātu, jo tas palīdzēs iesniegt pilnīgākus datus.

No šā ziņojuma var izdarīt vairākus secinājumus par ES izmantoto komerciālo transportlīdzekļu pārbaudēm uz ceļiem.

ES pārbaudīto transportlīdzekļu kopējais skaits gadā pārsniedz **40 %** no ES kopējā komerciālo transportlīdzekļu parka, sākot no mazāk nekā 1 % Portugālē, līdz vairāk nekā 100 % Vācijā, Ungārijā un Bulgārijā. Nākotnē paredzētajam ES mērķim 5 %, kā noteikts jaunajā Direktīvā 2014/47/ES par pārbaudēm uz ceļiem, tāpēc vajadzētu būt viegli sasniedzamam visās dalībvalstīs. Tomēr 11 dalībvalstis joprojām būtiski atpaliek no ES mērķa, un tāpēc tām būtu jāpalielina sava aktivitāte tehnisko pārbažu veikšanā uz ceļiem.

Būtiski atšķiras arī vietējo transportlīdzekļu īpatsvars attiecībā pret kopējo pārbaudīto transportlīdzekļu skaitu. Beļģijā, Luksemburgā un Austrijā, kur vietējo transportlīdzekļu pārbažu īpatsvars ir zem 50 %, būtu jāveic pasākumi, lai nodrošinātu līdzsvarotāku pārbažu attiecību, kas vairāk atbilstu citās dalībvalstīs, kurās ir nozīmīga tranzīta satiksme, veiktajām pārbaudēm.

Transportlīdzekļu, kuru ekspluatācija ir aizliegta, īpatsvars attiecībā pret visiem pārbaudītajiem transportlīdzekļiem liecina par ievērojamām atšķirībām, sākot no mazāk nekā 1 % Polijā, līdz vairāk nekā 80 % Igaunijā. Sniegtie skaitļi liecina, ka tehnisko pārbažu uz ceļiem efektivitāti var paaugstināt, mērķtiecīgāk īstenojot veiktās pārbaudes. Rīkojoties mērķtiecīgāk, varētu arī samazināt administratīvo slogu gan izpildes iestādēm, gan autopārvadātājiem. Jaunajā Direktīvā 2014/47/ES par pārbaudēm uz ceļiem dalībvalstīm prasīts mainīt savas pārbažu sistēmas, pārslēdzoties no vienkāršas izlases veida pārbaudes uz mērķtiecīgāku pieeju.

Pārbažu laikā visbiežāk konstatētie trūkumi attiecas uz apgaismes iekārtu, riteņu, riepu un šasiju tehnisko stāvokli. Tomēr dažādās dalībvalstīs var novērot būtiskas atšķirības šajā trūkumu īpatsvarā. Eiropas Komisija mudina dalībvalstis pievērst īpašu uzmanību tām trūkumu kategorijām, kas joprojām ir visproblemātiskākās, un attiecīgi pielāgot savas pārbaudes metodes.