



Briselē, 24.4.2025.
COM(2025) 180 final

2025/0097 (COD)

Tehniskā stāvokļa pakete

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)

{SEC(2025) 119 final} - {SWD(2025) 96 final} - {SWD(2025) 97 final} -
{SWD(2025) 98 final} - {SWD(2025) 99 final}

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

• Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Šis paskaidrojuma raksts ir pievienots priekšlikumam par divu direktīvu pārskatīšanu:

- (1) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/45/ES par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju periodiskajām tehniskajām apskatēm¹;
- (2) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/47/ES par Savienībā izmantotu komerciālo transportlīdzekļu tehniskām pārbaudēm uz ceļiem².

Autotransportam ir būtiska nozīme uzņēmumu un patērētāju savienošanā visā ES, tirdzniecības veicināšanā un ekonomikas izaugsmes un nodarbinātības atbalstīšanā. Tomēr tas rada arī dažas problēmas, piemēram, ceļu satiksmes negadījumus un gaisa piesārņojumu.

Ceļu satiksmes negadījumi ir viena no postošākajām autotransporta sekām, kas rada ievērojamas izmaksas sabiedrībai. Galvenie ceļu satiksmes negadījumu iemesli ir ātruma pārsniegšana, transportlīdzekļa vadīšana alkohola vai narkotiku ietekmē, neuzmanība pie stūres un dažādas vadītāja kļūdas (piemēram, nepareizs situācijas novērtējums vai transportlīdzekļa vadīšana noguruma stāvoklī). Citi iemesli ir infrastruktūras slikts stāvoklis vai konstrukcija (piemēram, slidens ceļa segums, neatbilstošs marķējums un slikti veikti uzturēšanas darbi) un transportlīdzekļu defekti. Pateicoties ES tipa apstiprināšanas noteikumiem un labi attīstītajai tehnisko apskašu sistēmai transportlīdzekļa ekspluatācijas laikā, transportlīdzekļu defekti ir cēlonis tikai nelielai daļai ceļu satiksmes negadījumu ES. Tomēr tas nozīmē arī to, ka joprojām notiek transportlīdzekļu defektu izraisīti negadījumi, no kuriem var izvairīties. Drošas sistēmas pieeja prasa rīcību visās šajās jomās, atzīstot, ka visas sistēmas dažādās daļas – arī lietotāji, transportlīdzekļi, infrastruktūra un reaģēšana ārkārtas situācijās – darbojas kā kopums³.

Gaisa piesārņotāju emisijas no autotransporta ir galvenais slāpekļa oksīdu (NO_x) avots, kas 2021. gadā radīja 35,5 % emisiju, un rada ievējamu daļu no daļiņu (PM) emisijām (8,1 % no PM_{2,5} un 9,5 % no PM₁₀ emisijām)⁴. Šis procentuālais īpatsvars varētu būt vēl augstāks it īpaši pilsētās, un tas varētu radīt lielu autotransporta radīto piesārņotāju iedarbību uz iedzīvotājiem. Tika lēsts, ka 2018. gadā līdz pat 70 000 priekšlaicīgu nāves gadījumu bija saistīti ar autotransporta radītajām emisijām⁵. Lai samazinātu šīs emisijas, Direktīvā (ES) 2024/2881⁶ tika izklāstīti pārskatīti noteikumi par gaisa kvalitāti un tīrāku gaisu Eiropai.

¹ 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/2014/45/2023-05-20>).

² 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/2014/47/2022-09-27>).

³ Eiropas Komisija (2020), Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāts, publikācija “Next steps towards ‘Vision Zero’ – EU road safety policy framework 2021-2030”, Publikāciju birojs, 2020. g., <https://data.europa.eu/doi/10.2832/391271>.

⁴ [Valstu gaisa piesārņotāju emisiju datu pārskats par 2005.–2022. gadu. | Eiropas Vides aģentūras tīmekļa vietnes sāukmlapa](#), EVA (2024), “Air Pollution in Europe; 2024 reporting status”, <https://www.eea.europa.eu/publications/national-emission-reduction-commitments-directive-2024>.

⁵ SWD(2022) 359, Euro 7 priekšlikumam pievienotais ietekmes novērtējums: https://single-market-economy.ec.europa.eu/publications/euro-7-standard-proposal_en.

⁶ 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., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

Direktīvas mērķis ir panākt, lai ES vēlākais līdz 2050. gadam panāktu gaisa nulles piesārņojumu, vienlaikus ciešāk saskaņojot gaisa kvalitātes standartus ar Pasaules Veselības organizācijas pamatnostādņēm, kurās paredzēti stingrāki pasākumi emisiju samazināšanai to rašanās vietā.

Šīs iniciatīvas pamatā ir 2014. gada tehniskā stāvokļa pakete (TSP), ko veido trīs direktīvas:

- **Direktīvā 2014/45/ES par periodiskajām tehniskajām apskatēm** ir noteikts, ka autotransporta līdzekļiem periodiski veic apskati, lai nodrošinātu atbilstību prasību minimuma kopumam. To piemēro visiem vieglajiem pasažieru automobiļiem, autofurgoniem, kravas automobiļiem, autobusiem, smagajām piekabēm, traktoriem ar lielāku kustības ātrumu un kopš 2022. gada janvāra – lielākiem divu riteņu un trīs riteņu transportlīdzekļiem un kvadricikliem;
- **Direktīva 2014/47/ES par tehniskajām pārbaudēm uz ceļiem** papildina Direktīvu 2014/45/ES, prasot dalībvalstīm veikt smago pasažieru un kravas transportlīdzekļu un to piekabju pārbaudes uz ceļiem;
- **Direktīvā 2014/46/ES⁷ par transportlīdzekļu reģistrācijas dokumentiem** ir noteikta visu katrā dalībvalstī reģistrēto transportlīdzekļu datu elektroniska reģistrācija un harmonizētas procedūras transportlīdzekļa reģistrācijas apturēšanai.

2014. gada TSP papildina drošības un vides prasības, kas jāievēro transportlīdzekļiem, lai tie varētu pārvietoties pa ES ceļiem, t. i., attiecīgās ES mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprināšanas regulas⁸. Šajās regulās ir noteiktas arī mehānisko transportlīdzekļu tirgus uzraudzības prasības. Tomēr TSP uzmanības centrā ir atšķirīgi aspekti. Tirgus uzraudzības noteikumu mērķis ir nodrošināt, lai transportlīdzekļi pastāvīgi atbilstu tipa apstiprinājuma prasībām, kad tie tiek laisti tirgū un ierobežotu laikposmu pēc tam⁹, un ir vērsti uz ražotāja pienākumiem, savukārt TSP galvenā uzmanība ir pievērsta tam, lai nodrošinātu, ka īpašnieki visā transportlīdzekļa ekspluatācijas laikā ievēro obligātos standartus. Turklāt tirgus uzraudzībai ir nepieciešama ierobežota transportlīdzekļu skaita testēšana katram modelim, turpretī periodiskās tehniskās apskates (PTA) attiecas uz gandrīz visiem reģistrētajiem transportlīdzekļiem. Tāpēc TSP papildina tirgus uzraudzības tiesību aktus, lai nodrošinātu ceļu satiksmes drošību un transportlīdzekļu vidisko sniegumu to kalpošanas laikā.

Līdz ar 2014. gada TSP un kopš tā laika pieņemtajiem citiem saistītajiem ES tiesību aktiem ir ieviesti transportlīdzekļu tehnoloģiju uzlabojumi, tajā skaitā aktīvās drošības un autovadītāju intelektiskās palīdzības sistēmas. Tomēr, neraugoties uz šo progresu, pa ES ceļiem joprojām pārvietojas nedroši transportlīdzekļi, kas ir vai nu galvenais sadursmju cēlonis, vai arī tās veicinošs faktors. Daži nedroši transportlīdzekļi tiek konstatēti PTA vai pārbaudēs uz ceļiem, t. i., transportlīdzekļi ar būtiskiem vai bīstamiem trūkumiem. Citi šādi transportlīdzekļi var netikt atklāti vai nu tāpēc, ka PTA vai pārbaudēs uz ceļiem nevar tos atklāt, vai arī tāpēc, ka tie nav pakļauti apskatei. Šīs situācijas ietver transportlīdzekļus ar drošības elementiem, kuros veikta neatļauta iejaukšanās, un transportlīdzekļus ar nepienācīgi nostiprinātu kravu.

Vēl viena problēma ir nepietiekamas transportlīdzekļu radīto gaisa piesārņotāju un trokšņa emisiju pārbaudes. Daži no mūsdienu PTA izmantotajiem testiem vairs nav pietiekami jutīgi,

⁷ 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>).

⁸ Sk., piemēram, <https://eur-lex.europa.eu/LV/legal-content/summary/eu-approval-and-market-surveillance-measures-for-motor-vehicles-and-their-trailers.html>.

⁹ Pašlaik pieci gadi un 100 000 km, ko paredzēts pagarināt saskaņā ar Regulu (ES) 2024/1257 (“Euro 7”).

lai atklātu moderno transportlīdzekļu defektus, kas saistīti ar emisijām, un pašreizējās testēšanas procedūras nav piemērotas, lai sasniegtu ES politikas mērķus attiecībā uz gaisa piesārņojumu un troksni. NO_x emisiju vai daļiņu skaita (PN) vērtību mērīšana jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem joprojām nav iekļauta pašreizējā TSP, un pašlaik nav ES noteikumu par to, kā pārbaudīt, vai nav veikta neatļauta iejaukšanās transportlīdzekļu NO_x pēcapstrādes sistēmās vai cietdaļiņu filtros un vai tie nav bojāti. Ņemot vērā šīs nepilnības, TSP ieguldījums to transportlīdzekļu skaita samazināšanā, kas rada lielas emisijas, ir kļuvis mazāk efektīvs.

Turklāt Direktīvas 2014/45/ES un 2014/47/ES nenodrošina rezultatīvu ES pārrobežu satiksmes un transportlīdzekļu tirdzniecības noteikumu izpildi.

Lai gan šīs direktīvas tika nedaudz grozītas ar deleģētajiem aktiem¹⁰, lai tās saskaņotu ar atjauninātajām transportlīdzekļu kategorijām tipa apstiprināšanas tiesību aktos¹¹ un PTA ieviestu eZvana¹² darbības testēšanu, galvenie noteikumi kopš 2014. gada ir palikuši nemainīgi. Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijā¹³ tika aicināts pielāgot tehniskās apskates tiesiskā regulējuma satvaru, lai transportlīdzekļa kalpošanas laikā nodrošinātu atbilstību emisiju un drošības standartiem, tādējādi veicinot ES ceļu satiksmes drošības politikas satvaru 2021.–2030. gadam¹⁴ un atbalstot Eiropas zaļā kursa mērķu sasniegšanu.

Šīs iniciatīvas mērķis ir vēl vairāk uzlabot ceļu satiksmes drošību ES, veicinot ilgtspējīgu mobilitāti un atvieglojot personu brīvu pārvietošanos un preču brīvu apriti ES. Tālāk ir aprakstīti mērķi, lai pilnībā izmantotu TSP potenciālu, it īpaši Direktīvas 2014/45/ES un Direktīvas 2014/47/ES potenciālu.

- (1) **Nodrošināt šodienas un nākotnes transportlīdzekļu tehnisko apskašu konsekvenci, objektivitāti un kvalitāti.** Konkrētāk, ir jānodrošina elektrotransportlīdzekļu un elektroniskās drošības – arī pilnveidotu vadītājam asistējošo sistēmu (ADAS) – testēšana, pirms lielākajai daļai jauno transportlīdzekļu, kas aprīkoti ar šādām sistēmām, ir jāveic pirmā PTA. Lai novērstu esošo emisiju testu nespēju identificēt transportlīdzekļus ar augstu emisiju līmeni, PTA un pārbaudēs uz ceļiem ir jāiekļauj jaunas testēšanas metodes.
- (2) **Ievērojami samazināt neatļautu iejaukšanos un uzlabot bojātu transportlīdzekļu konstatēšanu,** kam ir bojātas vai neatļauti manipulētas drošības un emisiju kontroles sistēmas, kā arī neatļauti manipulēti odometri. To var panākt: i) uzlabojot emisiju testēšanu (gaisa piesārņojums un troksnis), ii) nodrošinot labākus rīkus drošības elementu, it īpaši transportlīdzekļa programmatūras, pārveidojumu

¹⁰ Komisijas Deleģētā direktīva (ES) 2021/1717 (2021. gada 9. jūlijs), ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/45/ES groza attiecībā uz konkrētu transportlīdzekļu kategoriju apzīmējumu atjaunināšanu un eZvana pievienošanu minētās direktīvas I un III pielikumā iekļautajam pārbaudāmo pozīciju sarakstam, metodēm, neatbilstības cēloņiem un trūkumu novērtējumam (OV L 342, 27.9.2021., 48. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir_del/2021/1717/oj) un Komisijas Deleģētā direktīva (ES) 2021/1716 (2021. gada 29. jūnijs), ar ko attiecībā uz transportlīdzekļa kategorijas apzīmējumu izmaiņām, kas izriet no tipa apstiprināšanas tiesību aktu grozījumiem, groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/47/ES (OV L 342, 27.9.2021., 45. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir_del/2021/1716/oj).

¹¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 168/2013, (ES) Nr. 167/2013 un (ES) Nr. 2018/858.

¹² Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2015/758 (2015. gada 29. aprīlis) par tipa apstiprinājuma prasībām transportlīdzekļa eZvana sistēmas izveidošanai uz pakalpojuma “112” bāzes un ar ko groza Direktīvu 2007/46/EK (OV L 123, 19.5.2015., 77. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/758/oj>).

¹³ COM(2020) 789 final, [EUR-Lex - 52020DC0789 - LV - EUR-Lex \(europa.eu\)](http://eur-lex.europa.eu/lex/LexUriContent.do?uri=COM:2020:0789:FIN:LV:EUR-Lex).

¹⁴ http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar%3A0e8b694e-59b5-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0003.02/DOC_2&format=PDF.

atklāšanai un iii) veicot apskates biežāk un mērķtiecīgāk. Pašlaik daži bojāti transportlīdzekļi netiek pietiekami bieži pārbaudīti vai vispār netiek pārbaudīti, un tas ļauj šādus trūkumus neatklāt.

- (3) **Uzlabot transportlīdzekļu attiecīgo identifikācijas un statusa datu elektronisko glabāšanu un apmaiņu**, lai risinātu nepietiekamas datu pieejamības problēmu un atvieglotu savstarpēju atzišanu starp izpildes panākšanas iestādēm. Transportlīdzekļus ar sagrozītiem odometra rādījumiem palīdzēs identificēt arī precīzāki statusa dati (piemēram, nobraukums) un efektīva un rezultatīva informācijas apmaiņa starp dalībvalstīm.

- **Saskanība ar spēkā esošajiem noteikumiem konkrētajā politikas jomā**

Ierosinātā TSP, it īpaši Direktīvas 2014/45/ES un Direktīvas 2014/47/ES, pārskatīšana atbilst **ES ceļu satiksmes drošības politikas satvarā**¹⁵ noteiktajiem mērķiem un palīdzēs sasniegt mērķi līdz 2030. gadam par 50 % samazināt nāves gadījumu un smagu savainojumu skaitu. Ierosinātā pārskatīšana arī nodrošinās saskaņotību ar 2023. gada ceļu satiksmes drošības paketi, t. i., priekšlikumiem grozīt **Direktīvu par vadītāju apliecībām un Direktīvu, ar ko veicina pārrobežu apmaiņu ar informāciju par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem**¹⁶. Šajā priekšlikumā ir izklāstīti noteikumi par transportlīdzekļu reģistrācijas dokumentiem, dokumentu iespējamo digitalizāciju nākotnē un ar transportlīdzekļiem saistītas informācijas apmaiņu starp dalībvalstīm izpildes nolūkā.

Pārskatīšana atbilst arī ES tīra gaisa politikas mērķiem, tajā skaitā tiem, kas noteikti **Gaisa kvalitātes direktīvās**¹⁷ un **Direktīvā par valstu emisiju samazināšanas saistībām**¹⁸, saskaņā ar kurām dalībvalstīm ir jāveic pasākumi, lai samazinātu gaisa piesārņotājus atmosfērā saskaņā ar Nulles piesārņojuma rīcības plāna mērķiem¹⁹.

Tehniskās apskates lielā mērā ir balstītas uz **tipa apstiprināšanas regulām**²⁰. Priekšlikums ir saskaņots ar minētajos noteikumos izklāstītajām drošības un vides prasībām un ietver pasākumus, kuru mērķis ir nodrošināt, ka īpašnieki visā transportlīdzekļa kalpošanas laikā ievēro obligātos standartus. Tas atbilst **Vispārīgās drošības regulai**²¹ un tās priekšgājējiem, kā arī *Euro* emisiju standartiem, un nodrošinās, ka visas jaunievietās iekārtas, kas atbilst

¹⁵ SWD(2019) 283 final, <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>.

¹⁶ COM(2023) 127 un COM(2023) 126 final, https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/european-commission-proposes-updated-requirements-driving-licences-and-better-cross-border-2023-03-01_en.

¹⁷ 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., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

¹⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/2284 (2016. gada 14. decembris) par dažu gaisu piesārņojošo vielu valstu emisiju samazināšanu un ar ko groza Direktīvu 2003/35/EK un atceļ Direktīvu 2001/81/EK (OV L 344, 17.12.2016., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/2284/oj>).

¹⁹ https://environment.ec.europa.eu/strategy/zero-pollution-action-plan_en.

²⁰ Piemēram, Regula (ES) 2018/858 attiecībā uz lielāko daļu pasažieru un kravas transportlīdzekļu un to piekabju, Regula (ES) 167/2013 attiecībā uz traktoriem un Regula (ES) 168/2013 attiecībā uz divu riteņu un trīs riteņu transportlīdzekļiem un kvadricikliem.

²¹ 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>).

šiem noteikumiem, darbosies, kā sagaidāms, un tādējādi sniegs gaidītos ieguvumus. Priekšlikums nodrošina saskaņotību starp testiem PTA un PUC un tipa apstiprināšanas procesu, arī elektronisko tehnisko apskāšu (ePTA) izmantošanu. Attālās uzrādes izmantošana visu transportlīdzekļu PUC ir īpaši svarīga tirgus uzraudzībai, jo tā ļauj pārbaudīt lielu daļu transportlīdzekļu parka. Tas sniedz vērtīgu ieskatu par atkārtotām problēmām saistībā ar konkrētām tehnoloģijām/risinājumiem, kas tiek izmantoti kā daļa no emisiju kontroles sistēmām, transportlīdzekļu modeļiem, modeļu gadiem utt. Ir sagaidāma arī sinerģija ar jauno “Euro 7” regulu²², arī ar iebūvēto pārraudzības funkciju izmantošanu, lai palīdzētu novērtēt NO_x emisijas PTA un PUC laikā.

- **Saskanība ar citām Savienības politikas jomām**

TSP, it īpaši Direktīvu 2014/45/ES un 2014/47/ES, pārskatīšana atbilst **Vienotās digitālās vārtejas regulai**²³, atvieglojot tiešsaistes piekļuvi ar transportlīdzekļiem saistītai informācijai, attiecīgajām administratīvajām procedūrām un palīdzības un problēmu risināšanas pakalpojumiem. Tā arī palīdz sasniegt **ES datu stratēģijas**²⁴ mērķus attiecībā uz Eiropas datu telpu izveidi publiskās pārvaldes iestādēm, kas var atbalstīt tiesību aktu – arī ceļu satiksmes drošības un vides tiesību aktu – izpildes panākšanu. Noteikumi par personas datu aizsardzību attiecas arī uz informācijas apmaiņu par transportlīdzekļu reģistrācijas apliecībām un tehniskās apskates sertifikātiem, kā arī saistītajiem transportlīdzekļu reģistrācijas datiem, it īpaši Regula (ES) 2016/679 (Vispārīgā datu aizsardzības regula)²⁵.

Turklāt Komisija pašlaik strādā, lai sagatavotu iniciatīvu par taisnīgu un nediskriminējošu **piekļuvi transportlīdzekļa ģenerētiem datiem**, kam ir izšķiroša nozīme, lai tehniskās apskates centri varētu veikt savus ikdienas uzdevumus. Minētā iniciatīva papildinās **Datu aktu**²⁶ ar norādījumiem, kuriem, iespējams, sekos tiesību akta priekšlikums par piekļuvi transportlīdzekļu datiem, funkcijām un resursiem²⁷, kas ir būtiski no datiem atkarīgu pakalpojumu sniegšanai autobūves nozarē. Tas standartizēs attiecīgās datu kopas un nodrošinās rezultatīvu, nediskriminējošu un drošu piekļuvi pēcpārdošanas un mobilitātes pakalpojumiem. Vairāki transportlīdzekļu jomas pakalpojumu sniedzēji, tajā skaitā transportlīdzekļu remonta un inspicēšanas uzņēmumi un iestādes, ir aicinājuši iesniegt vērienīgu Komisijas priekšlikumu, lai nodrošinātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus un netraucētu piekļuvi attiecīgajiem transportlīdzekļa ģenerētajiem datiem²⁸. Direktīvas

²² 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 ilgzinātību (“Euro 7”) (OV L, 2024/1257, 8.5.2024., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

²³ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/1724 (2018. gada 2. oktobris), ar ko izveido vienotu digitālo vārteju, lai sniegtu piekļuvi informācijai, procedūrām un palīdzības un problēmu risināšanas pakalpojumiem, un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 1024/2012 (OV L 295, 21.11.2018., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1724/oj>).

²⁴ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Eiropas Datu stratēģija” (COM/2020/66 final).

²⁵ 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>).

²⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2023/2854 (2023. gada 13. decembris) par saskaņotiem noteikumiem par taisnīgu piekļuvi datiem un to lietošanu un ar ko groza Regulu (ES) 2017/2394 un Direktīvu (ES) 2020/1828 (OV L, 2023/2854, 22.12.2023., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj>).

²⁷ https://transport.ec.europa.eu/document/download/89b3143e-09b6-4ae6-a826-932b90ed0816_en?filename=Communication%20-%20Action%20Plan.pdf.

²⁸ Sk., piemēram, CITA atklāto vēstuli: <https://citainsp.org/wp-content/uploads/2023/03/L2023-006-Data-Act.pdf>.

2014/45/ES (un tās īstenošanas akta par tehniskajām apskatēm nepieciešamo tehnisko informāciju²⁹) pārskatīšanā tiks veidoti specifiski noteikumi, kas atvieglo piekļuvi datiem, kuri vajadzīgi tehniskajām apskatēm.

Visbeidzot, **ES lēmumā par Digitālās desmitgades politikas programmu 2030. gadam**³⁰ ir noteikts, ka Eiropas Parlamentam, Padomei, Komisijai un dalībvalstīm būtu jāsadarbojas, lai līdz 2030. gadam sasniegtu digitālos mērķrādītājus ES. Tas ietver mērķrādītāju attiecībā uz sabiedrisko pakalpojumu digitalizāciju: 100 % galveno sabiedrisko pakalpojumu vajadzētu būt pieejamiem tiešsaistē, un attiecīgā gadījumā iedzīvotājiem un uzņēmumiem ES vajadzētu būt iespējai tiešsaistē sazināties ar publiskās pārvaldes iestādēm.

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

• Juridiskais pamats

Priekšlikuma juridiskais pamats ir Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 91. panta 1. punkts³¹. LESD 91. panta 1. punkta c) apakšpunktā ir noteikts, ka ES ir kompetenta noteikt pasākumus transporta drošības, arī ceļu satiksmes drošības, stiprināšanai.

• Subsidiaritāte (neekskluzīvas kompetences gadījumā)

Saskaņā ar spēkā esošajām Direktīvām 2014/45/ES un 2014/47/ES Eiropas Savienībai jau ir kompetence tehniskās apskates jomā. Kopš 1977. gada, kad ar Direktīvu 77/143/EEK³² ieviesa prasību par mehānisko transportlīdzekļu periodiskajām tehniskajām apskatēm, ES līmenī ir ieviesti dažādi pasākumi. Jaunākās izmaiņas šajā jomā tika ieviestas, 2014. gadā pieņemot TSP. Jaunie noteikumi, kas jāievieš ar šo priekšlikumu, joprojām ir ES kompetencē, kas tai piešķirta saskaņā ar LESD 91. panta 1. punktu, un, ņemot vērā to saistību ar jau spēkā esošo tehnisko apskāšu satvaru, tos var pienācīgi īstenot tikai ES līmenī.

Tā kā autotransports un autobūves nozare ir starptautiskas nozares, šo jautājumu risināšana ES līmenī ir daudz efektīvāka un rezultātīvāka nekā valstu līmenī. Valstu prakse vēsturiski atšķiras, un transportlīdzekļu testēšanas minimālais harmonizācijas līmenis un kopīgi saskaņoti risinājumi transportlīdzekļu datu apmaiņai starp dalībvalstīm ir lietderīgāki nekā vairāki nesaskaņoti valstu risinājumi. Ar kopīgiem noteikumiem, ko piemēro moderno transportlīdzekļu tehnoloģiju (elektrotransportlīdzekļu, *ADAS* un jaunāko emisiju kontroles iekārtu) testēšanai, dalībvalstis gūs apjomradītus ietaupījumus, un diagnostikas aprīkojuma ražotāji varēs darboties vienotākā tirgū. Tiks uzlabota arī vienotā tirgus darbība, jo transportlīdzekļiem līdzīgos apstākļos tiks veikti līdzīgi testi, un pārvadātājiem būs līdzīgas izmaksas, un tiem būs jāatbilst līdzīgam prasību minimumam.

Starp valstu iestādēm un nozares ekspertiem pastāv plaša vienprātība par to, ka spēkā esošās direktīvas vairs neatbilst jaunākajām regulatīvajām norisēm un tehnoloģiskajiem sasniegumiem transportlīdzekļu drošības un emisiju kontroles jomā. Nenotiekot rīcībai ES līmenī, dalībvalstis turpinās veikt periodiskās apskates un pārbaudes uz ceļiem. Tomēr ir ļoti maz ticams, ka ES tiesību aktos prasītās testēšanas metodes un inspicēšanas tvērums (piem.,

²⁹ https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2019/621/oj.

³⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmums (ES) 2022/2481 (2022. gada 14. decembris), ar ko izveido politikas programmu "Digitālās desmitgades ceļš" 2030. gadam (OV L 323, 19.12.2022., 4. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2481/oj>).

³¹ OV C 115, 9.5.2008., 85. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/treaty/tfeu_2008/art_91/oj.

³² Padomes Direktīva 77/143/EEK (1976. gada 29. decembra) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju tehniskajām apskatēm (OV L 47, 18.2.1977., 47. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1977/143/oj>).

bremžu, balstiekārtas, elektronisko drošības sistēmu un emisiju mazināšanas iekārtu testēšana) tiks piemērots harmonizēti vai koordinēti. Visticamāk, dalībvalstis piemēros atšķirīgus sadrumstalotus risinājumus, kas radīs vēl lielākas transportlīdzekļu drošības un vidiskā snieguma atšķirības nekā pašlaik. Tas varētu kropļot vienotu tirgu un radīt papildu šķēršļus pārvietošanās brīvībai. Tāpēc šī iniciatīva ir vērsta uz “Savienības nozīmes” drošības un vides aizsardzības vajadzībām.

- **Proporcionalitāte**

Saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. panta 4. punktā noteikto proporcionalitātes principu šajā priekšlikumā ietvertie pasākumi nepārsniedz to, kas ir nepieciešams, lai sasniegtu Līgumu mērķus: uzlabot ceļu satiksmes drošību, veicināt ilgtspējīgu mobilitāti un atvieglot personu brīvu pārvietošanos un preču brīvu apriti ES.

Kopumā priekšlikuma tvērums aprobežojas ar to, ko vislabāk var panākt ES līmenī, lai harmonizētu testēšanas metodes un tvērumu. Piemēram, priekšlikums nav mērķēts uz transportlīdzekļiem, kurus pārsvarā izmanto lokāli, piemēram, mopēdiem un traktoriem.

Attiecībā uz ES rīcības instrumenta izvēli par vispiemērotāko risinājumu tiek uzskatīta spēkā esošo Direktīvu 2014/45/ES un 2014/47/ES pārskatīšana. Tas ļauj sasniegt pakāpeniskas harmonizēšanas mērķus šajā jomā, vienlaikus atstājot dalībvalstīm pietiekamu rīcības brīvību īstenot izmaiņas tādā veidā, kas atbilst to konkrētajai valsts situācijai, turpinot piemērot valstī vispārārstītu tehnisko apskāšu kārtību. Turklāt šī izvēle, izmantojot prasību minimumu, nevis universālu pieeju, ļaus nozarei izstrādāt pašus efektīvākos tehniskos risinājumus, kas nepieciešami šajā pastāvīgi mainīgajā jomā.

- **Juridiskā instrumenta izvēle**

Lai nodrošinātu skaidru un konsekventu tiesību aktu izstrādi, vispiemērotākais juridiskais risinājums ir pārskatīt Direktīvu 2014/45/ES un Direktīvu 2014/47/ES, tās abas grozot vienā direktīvas priekšlikumā.

3. **EX POST IZVĒRTĒJUMU, APSPRIEŠANOS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI**

- **Ex post izvērtējumi / spēkā esošo tiesību aktu atbilstības pārbaudes**

Komisija 2023. gadā izvērtēja 2014. gada TSP, novērtējot tās atbilstību, ES pievienoto vērtību, saskaņotību, lietderību un efektivitāti. Izvērtējumā tika secināts, ka TSP mērķi ir sasniegti daļēji sekmīgi, veicinot labāku ceļu satiksmes drošību un palīdzot samazināt autotransporta radītās gaisa piesārņotāju emisijas. Tomēr ne vienmēr var konstatēt bojātus transportlīdzekļus, jo dažās dalībvalstīs dažas transportlīdzekļu kategorijas nav pakļautas PTA vai PUC vai testēšanas biežums vai tvērums nav pielāgots šo kategoriju augstākiem drošības un vides riskiem. Pašreizējās TSP konstatētās nepilnības – it īpaši Direktīvā 2014/45/ES un Direktīvā 2014/47/ES – liek pielāgot šīs direktīvas, lai ņemtu vērā ne tikai pašreizējās vajadzības, bet arī nākotnē gaidāmos izaicinājumus.

Tālāk sniegts izvērtējuma secinājumu izklāsts.

- (1) TSP nav pielāgota jaunākajām tehnoloģijām, piemēram, pilnveidotajām vadītājam asistējošajām sistēmām un elektroniskiem drošības elementiem. Tajā nav iekļauti specifiski testēšanas protokoli, kas nodrošinātu elektrotransportlīdzekļu un hibrīda transportlīdzekļu atbilstību un uzturēšanu, tajā skaitā programmatūras atjauninājumus. Tehniskās apskates būtu jāatjaunina, lai efektīvi iegūtu svarīgus ar drošību saistītus datus un pārraudzītu jaunus sensorus un elementus.

- (2) Attiecībā uz emisijām daži PTA testi un iekārtas ir jāpielāgo, jo tie vairs nespēj atklāt ar emisijām saistītas kļūmes jaunākajos transportlīdzekļos ar iekšdedzes motoru. Dūmainības mērījums ir novecojis, jo ar to nevar noteikt dīzeļmotora transportlīdzekļus ar bojātiem cietdaļiņu filtriem vai katalizatoru, kurā notikusi neatļauta iejaukšanās, kas rada lielas cietdaļiņu un NO_x emisijas. Tā vietā būtu jāizmanto PN un NO_x mērījumi, lai pārbaudītu jaunākus dīzeļmotora un benzīnmotora transportlīdzekļus attiecībā uz defektiem un neatļautu iejaukšanos emisiju kontroles sistēmās.
- (3) Pasreizējais informācijas apmaiņas satvars par testu rezultātiem starp dalībvalstīm nav bijis efektīvs. Tiesību aktos kā iespēja ir minēta elektroniska datu apmaiņa starp dalībvalstu iestādēm, taču ne visas to īsteno. Pat ja transportlīdzekļu reģistrācijas dokumentu harmonizēšana atviegloja cilvēkiem no citām dalībvalstīm un EEZ valstīm nākušo transportlīdzekļu reģistrēšanu, ir iespējams uzlabot datu apmaiņas un digitalizācijas procesu. Pārreģistrācija joprojām var būt apgrūtināošs process, un ir iespējams uzlabot PTA savstarpēju atzīšanu starp dalībvalstīm.
- (4) TSP būtu labāk jāizmanto digitālās datu apmaiņas sniegtās priekšrocības un vairāk jāharmonizē transportlīdzekļu dokumenti, lai mazinātu administratīvo slogu un izmaksas. Papildus tam digitālie transportlīdzekļu reģistrācijas dokumenti varētu vēl vairāk atvieglot transportlīdzekļu reģistrācijas un datu glabāšanas procesu digitalizāciju un palīdzēt samazināt izmaksas.

Saskaņotību starp TSP, konkrēti Direktīvu 2014/45/ES un Direktīvu 2014/47/ES, un attiecīgiem ES instrumentiem varētu uzlabot, standartizējot ar drošību saistītus transportlīdzekļa datus un saistītos ražotāju pienākumus transportlīdzekļa darbību laikā. Precizējot pienākumus un padarot obligātu noteiktas informācijas pieejamību PTA vajadzībām visās dalībvalstīs, varētu mazināt nenoteiktību un informācijas meklēšanas laiku, kas varētu uzlabot apskašu kopējo precizitāti un efektivitāti. TSP, konkrēti Direktīvas 2014/45/ES un 2014/47/ES, būtu arī labāk jāaskaņo ar Vispārīgās drošības un “Euro 7” regulu.

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Apspriešanās bija divi mērķi. Pirmais bija novērtēt TSP sniegumu pēc pieciem izvērtēšanas kritērijiem, apzināt iespējamās problēmas ar spēkā esošo tiesiskā regulējuma satvaru un, pamatojoties uz to, izdarīt secinājumus turpmākai rīcībai. Otrais mērķis bija sadarboties ar ieinteresētajām personām, lai validētu Komisijas izpratni par attiecīgajiem jautājumiem, izstrādātu iespējamo politikas pasākumu sarakstu un novērtētu to iespējamo ietekmi uz dažādām ieinteresēto personu kategorijām.

Apspriešanās arī apkopēja pierādījumus par izskatāmo politikas pasākumu sagaidāmajām izmaksām un ieguvumiem. Tas palīdzēja apzināt nepilnības intervences loģikā vai jomās, kurām arī turpmāk jāpievērš uzmanība. Apspriešanās darbības ietvērā sabiedriskās apspriešanās (sākotnējais ietekmes novērtējums un atklāta sabiedriskā apspriešanās, kas publicēta Komisijas tīmekļa vietnē “Izsakiet viedokli”) un mērķorientētas apspriešanās, tajā skaitā aptaujas un intervijas. Mērķorientētās apspriešanās tika veiktas visā izvērtēšanas un ietekmes novērtēšanas procesā, un tās aptvēra visus attiecīgos aspektus. Aptauja un intervijas bija vērstas uz dažādu politikas pasākumu izstrādi, lai sasniegtu TSP pārskatīšanas ietvaros noteiktos mērķus, jo īpaši, lai noteiktu un kvantificētu šo pasākumu izmaksas un iespējamo ietekmi. Ar ieinteresētajām personām, piem., tehniskās apskates ekspertu grupā, tika plaši apspriesti arī problēmu cēloņi un iespējamie TSP politikas pasākumi, un tie ir arī izvērtēšanas gaitā rīkoto apspriešanu ar ieinteresētajām personām rezultāts.

Notika apspriešanās ar plašu ieinteresēto personu loku, tajā skaitā: i) publiskajām iestādēm, kas atbild par ceļu satiksmes drošību (arī to pārstāvības apvienībām, piemēram, *EReg*³³ un *CORTE*³⁴), ii) nozares apvienībām un uzņēmumiem (arī to pārstāvības apvienībām, piemēram, *CITA*³⁵ un *EGEA*³⁶, transportlīdzekļu ražotājiem un transportlīdzekļu sastāvdaļu piegādātājiem), iii) lietotāju grupu pārstāvjiem, iv) pētniecības organizācijām un ceļu satiksmes drošības NVO un v) plašāku sabiedrību.

- **Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana**

Gatavojoties jautājumiem, kas saistīti ar tehniskajām apskatēm, pārbaudēm uz ceļiem un transportlīdzekļu reģistriem, notika apspriešanās ar plašu dalībvalstu, nozares un citu ieinteresēto personu grupu ekspertu loku. Notika trīs īpaši darbsemināri, kuros Tehnisko apskašu un transportlīdzekļu reģistrācijas dokumentu ekspertu grupas (*RWEG*) locekļi apsprieda priekšlikuma tehniskos elementus. Komisija noslēdza līgumu ar diviem ārējiem konsultantiem, lai veiktu specifiskus atbalsta pētījumus, kas ir izvērtējuma un ietekmes novērtējuma pamatā. Šo ieguldījumu papildināja *ad hoc* apspriešanās ar nozares ekspertiem un pašas Komisijas pieredze direktīvu pārraudzībā un īstenošanā.

- **Ietekmes novērtējums**

Šim priekšlikumam ir pievienots ietekmes novērtējuma ziņojums, kura projekts tika iesniegts Regulējuma kontroles padomei (RKP) 2023. gada 20. novembrī. RKP 2023. gada 15. decembrī sniedza pozitīvu atzinumu ar atrunām³⁷. Ietekmes novērtējuma ziņojums tika attiecīgi koriģēts, lai ņemtu vērā RKP piezīmes. Tālāk ir izklāstīts analizēto politikas risinājumu kopsavilkums.

Lai risinātu konstatētās problēmas, tika izstrādāti četri politikas risinājumi (PR1a, PR1b, PR2, PR3). Visi politikas risinājumi ietver šādus pasākumus:

- pielāgot PTA elektrotransportlīdzekļiem un iekļaut jaunas pārbaudāmās pozīcijas ar ePTA starpniecību (tajā skaitā pārbaudīt ar drošību un emisijām saistītu sistēmu programmatūras integritāti);
- jaunas emisiju testēšanas metodes saistībā ar cietdaļiņām un NO_x, kas vajadzīgas, lai pielāgotos jaunākajām emisiju kontroles tehnoloģijām un identificētu transportlīdzekļus ar lielām emisijām, arī tos, kuros veikta neatļauta iejaukšanās;
- pieprasīt tehnisko apskati pēc jebkādam būtiskām izmaiņām, piemēram, spēkiekārtas sistēmā vai emisijas klasē;
- digitalizēt tehniskās apskates sertifikātu;
- sasaistīt valstu transportlīdzekļu reģistrus un paplašināt šajos reģistros iekļauto transportlīdzekļu harmonizēto datu kopumu;
- prasīt dalībvalstīm reģistrēt odometra rādījumus valstu datubāzēs un darīt šos ierakstus pieejamus citām dalībvalstīm, kad transportlīdzeklis tiek pārreģistrēts.

³³ Eiropas Transportlīdzekļu un vadītāju reģistrācijas iestāžu asociācija, <https://www.ereg-association.eu/>.

³⁴ Autotransporta noteikumu izpildes panākšanas organizāciju konfederācija, <https://www.corte.be/>.

³⁵ Vispasaules iestāžu un pilnvaroto uzņēmumu asociācija, kas darbojas transportlīdzekļu atbilstības jomā, <https://citainsp.org/>.

³⁶ Eiropas Autoservisu aprīkojuma asociācija, <https://www.egea-association.eu/>.

³⁷ *Ares* (2023)8616336.

Papildus kopīgajiem pasākumiem politikas risinājums PR1a ir vērsts uz transportlīdzekļu (reģistrācijas un statusa) datu efektīvāku izmantošanu, tajā skaitā reģistrācijas apliecību izdošanu digitālā formātā. Politikas risinājums PR1b ir vērsts uz tehnisko pārbaužu rezultatīvāku veikšanu, izmantojot attālās uzrādes tehnoloģiju, kas palīdz identificēt transportlīdzekļus, kuri, iespējams, rada lielas emisijas un kurus var vai nu: i) inspicēt nākamajā pārbaudē uz ceļa uzreiz pēc identificēšanas, vai ii) uzaicināt uz tehniskās apskates staciju emisiju testa veikšanai. Ar šo risinājumu tiktu arī: i) atcelta iespēju atbrīvot motociklus no PTA; ii) prasīta vieglo komerciālo transportlīdzekļu emisiju ikgadēja testēšana; iii) par obligātu noteikta kravas nostiprināšanas pārbaude un iv) ieviestas obligātas ikgadējas PTA transportlīdzekļiem, kas vecāki par 10 gadiem. PR1b atvieglotu personu brīvu pārvietošanos, prasot, lai dalībvalsts, kurā tiek reģistrēts transportlīdzeklis, atzīst citas dalībvalsts izsniegtu PTA sertifikātu uz laiku līdz sešiem mēnešiem ar nosacījumu, ka nākamā PTA tiek veikta reģistrācijas dalībvalstī.

Politikas risinājumā PR2 ir apvienota lielākā daļa PR1a un PR1b risinājumā ierosināto pasākumu. Tas ietver papildu pasākumu saistībā ar datu pārvaldību, kura mērķis ir noteikt procedūras un līdzekļus piekļuvei transportlīdzekļa tehniskajai informācijai (arī transportlīdzekļa ģenerētiem datiem). Ar PR2 tiek ieviestas arī vieglo komerciālo transportlīdzekļu pārbaudes uz ceļiem.

Politikas risinājums PR3 ir vērīgākais politikas risinājums, jo ar to vēl vairāk harmonizē tehnisko apskatu tvērumu un metodes un PTA sertifikātu savstarpēju atzīšanu. Papildus PR2 pasākumiem ar PR3: i) paplašina PTA tvērumu, attiecinot to uz visiem motocikliem bez izņēmuma un vieglajām piekabēm, ii) attiecina pārbaudes uz ceļiem uz visiem motocikliem un iii) prasa, lai reģistrācijas dalībvalsts bez ierobežojumiem atzītu jebkurā citā dalībvalstī izdotus PTA sertifikātus.

Ietekmes novērtējumā tika secināts, ka vēlmais politikas risinājums ir PR2. Šis risinājums tiek uzskatīts par rezultatīvu paredzēto politikas mērķu sasniegšanā, nodrošinot augstu efektivitāti un lielus neto ieguvumus, un ir samērīgs ar iniciatīvas mērķiem. Tas saskan arī ar vispārārtīto valstu politiku šajā jomā.

Sagaidāms, ka politikas risinājumi **uzlabos ceļu satiksmes drošību** ES, rezultatīvāk identificējot transportlīdzekļus ar būtiskiem un bīstamiem defektiem, un tādējādi mazināsies ceļu satiksmes negadījumu skaits, ko izraisa tehniskie defekti. Rezultātā būtu jāsamazinās bojāgājušo un traumēto (gan smagi, gan viegli) skaits. Politikas risinājumi ietver arī citus pasākumus, kas veicina ceļu satiksmes drošību un ir saistīti ar tehnisko apskatu tiesību aktu labāku īstenošanu un izpildes panākšanu (piemēram, datu apmaiņu starp dalībvalstu iestādēm).

Saskaņā ar vēlamo politikas risinājumu PR2 tiek lēsts, ka salīdzinājumā ar pamatscenāriju laikposmā no 2026. līdz 2050. gadam tiks glābtas aptuveni 7000 dzīvības un novērsti aptuveni 65 000 smagu savainojumu gadījumi. Naudas izteiksmē tiek lēsts, ka, salīdzinot ar pamatscenāriju, negadījumu ārējo izmaksu samazinājums tajā pašā laikposmā būs aptuveni 74,2 miljardi EUR, izsakot pašreizējā vērtībā.

Visi politikas risinājumi arī **veicinās ilgtspējīgu mobilitāti**, samazinot gaisa piesārņotāju un trokšņa emisijas. Tas samazinās šo emisiju ārējās izmaksas: ietaupījumi saskaņā ar PR2 tiek lēsti 83,4 miljardu EUR apmērā.

Visi politikas risinājumi **atvieglos personu brīvu pārvietošanos un preču brīvu apriti** ES, likvidējot šķēršļus transportlīdzekļu pārreģistrēšanai citā dalībvalstī. Sagaidāms, ka PR1a, PR2 un PR3 būs tikpat rezultatīvi, savukārt PR1b varētu būt mazāk rezultatīvs, jo tajā nav

pasākumu attiecībā uz transportlīdzekļu digitālajām reģistrācijas apliecībām un transportlīdzekļu reģistrā iekļaujamiem papildu datiem.

Attiecībā uz to šķēršļu novēršanu, kas saistīti ar tehniskajām apskatēm, sagaidāms, ka PR3 būs pats rezultatīvākais risinājums, jo tas ietver citā dalībvalstī izdota PTA sertifikāta atzīšanu reģistrācijas dalībvalstī ES mērogā attiecībā uz visiem transportlīdzekļiem, kam seko PR2 un PR1b (PTA sertifikātu ierobežota atzīšana ES mērogā). Sagaidāms, ka PR1a būs vismazāk rezultatīvais risinājums, jo PTA sertifikātu atzīšana būs atkarīga no divpusējiem nolīgumiem.

Transportlīdzekļu drošība ir drošas sistēmas pieejas pamatelements un Apvienoto Nāciju Organizācijas 2020. gada Stokholmas Deklarācijas par ceļu satiksmes drošību³⁸ pamatprincips. Šī iniciatīva arī palīdz sasniegt ANO 3. ilgtspējīgas attīstības mērķi (nodrošināt veselīgu dzīvi un sekmēt labklājību jebkura vecuma cilvēkiem), tajā skaitā 3.6. mērķrādītāju (uz pusi samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo un ievainoto skaitu) un 3.9. mērķrādītāju (būtiski samazināt to nāves gadījumu un slimību skaitu, ko izraisa bīstamas ķīmiskas vielas un gaisa, ūdens un augsnes piesārņojums un kontaminācija). Tas saskan arī ar Eiropas zaļā kursa un Eiropas Klimata akta vidiskajiem mērķiem³⁹.

• **Normatīvā atbilstība un vienkāršošana**

Normatīvās atbilstības programmas (*REFIT*)⁴⁰ ietvaros šis priekšlikums dažādos veidos veicina spēkā esošo tiesību aktu efektivitātes palielināšanu: i) aizstājot novecojušas testēšanas metodes ar mūsdienīgiem risinājumiem gan periodiskajās pārbaudēs, gan pārbaudēs uz ceļiem, prasot izmantot jaunākās mērīšanas metodes un tehnoloģijas, lai rezultatīvāk atklātu lielu skaitu transportlīdzekļu ar augstu emisiju līmeni, ii) ieviešot vienkāršus, bet jēgpilnus testus, lai harmonizētā veidā novērtētu moderno transportlīdzekļu drošību un vidisko sniegumu, un iii) savstarpēji savienojot valstu datubāzes, lai palīdzētu kopīgiot transportlīdzekļu datus un piekļūt tiem, nevis paļauties uz apgrūtinotākām procedūrām. Sagaidāms, ka iniciatīva ievērojami samazinās krāpšanu, kas saistīta ar emisijas un drošības sistēmām, kā arī neatļautu iejaukšanos saistībā ar nobraukumu lietotos transportlīdzekļos, jo īpaši pārrobežu tirdzniecībā. Tas ļautu ievērojami ietaupīt ārējās izmaksas, kā arī izvairīties no izmaksām un kaitējuma patērētājiem.

Šī iniciatīva iemieso principu “digitāls pēc noklusējuma”⁴¹, jo tā sekmē digitālo pārveidi, kad tas ir iespējams. Piemēram, prasībai, ka tehniskās apskates sertifikāts obligāti jā sagatavo elektroniskā formātā, būtu pozitīvi jāietekmē digitālā pārveide ES. Pārreģistrācijas procesā iestādes un sabiedrība ietaupīs laiku un naudu, atsakoties no informācijas un datu apmaiņas pa e-pastu. Iestādes un sabiedrība arī ietaupīs laiku un naudu, pateicoties digitālai reģistrācijas apliecībai, kas atvieglos un paātrinās piekļuvi attiecīgajai informācijai un tās apmaiņu.

³⁸ <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf>.

³⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/1119 (2021. gada 30. jūnijs), ar ko izveido klimatneitralitātes panākšanas satvaru un groza Regulas (EK) Nr. 401/2009 un (ES) 2018/1999 (OV L 243, 9.7.2021., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

⁴⁰ [Komisijas 2023. gada darba programma – galvenie dokumenti \(europa.eu\)](#), II pielikums: *REFIT* iniciatīvas, A sadaļa – Eiropas zaļais kurss.

⁴¹ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Digitālais kompass līdz 2030. gadam – Eiropas ceļam digitālajā gadu desmitā”, COM(2021) 118 final.

Pieejas “viens pieņemts – viens atcelts” piemērošana

Saskaņā ar pieeju “viens pieņemts — viens atcelts” *kompensē jebkuru jaunu slogu iedzīvotājiem un uzņēmumiem, kas izriet no Komisijas priekšlikumiem, atceļot līdzvērtīgu esošu slogu tajā pašā politikas jomā.* Šis priekšlikums ir daļa no TSP paketes, un sagaidāms, ka PTA stacijām un transportlīdzekļu ražotājiem būs administratīvās izmaksas saistībā ar datu pārvaldības pasākumu, savukārt autoservisiem, mehānisko transportlīdzekļu tirgotājiem un riepu apkopes un remonta darbnīcām radīsies izmaksas, kas saistītas ar odometra rādījumu pasākumu. Kopumā papildu vienreizējās administratīvās izmaksas salīdzinājumā ar pamatscenāriju, kas ir relevantas vēlamā risinājuma pieejai “viens pieņemts – viens atcelts”, 2026. gadā tiek lēstas 218 miljonu EUR apmērā. Izsakot kā gada neto pašreizējo vērtību attiecīgajā periodā, tie ir 25,5 miljoni EUR. Turklāt periodiskās administratīvās izmaksas attiecībā pret pamatscenāriju ir 26,4 miljoni EUR gadā. Tādējādi kopējās papildu administratīvās izmaksas (vienreizējās un periodiskās), kas attiecas uz pieeju “viens pieņemts – viens atcelts”, tiek lēstas 51,9 miljonu EUR apmērā gadā salīdzinājumā ar pamatscenāriju.

• Pamattiesības

Priekšlikumā ir saglabāta pilnīga cilvēktiesību un pamattiesību ievērošana, un tam nebūs negatīvas ietekmes uz pamattiesībām, kas noteiktas Eiropas Savienības Pamattiesību hartā⁴² (“harta”).

Priekšlikumā ir ietverti pasākumi, kas palīdz samazināt gaisa piesārņotāju emisiju līmeni no transportlīdzekļiem (ikgadējie emisiju testi vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, ikgadēji testi transportlīdzekļiem, kas ir 10 gadus veci vai vecāki, un NO_x mērījumi, veicot pārbaudes uz ceļiem, izmantojot attālo uzrādi un dūmu tveršanu (*plume chasing*)). Šie pasākumi palīdzēs uzlabot vides kvalitāti saskaņā ar hartas 37. pantu. PTA metožu pielāgošana elektrotransportlīdzekļu testēšanai, tajā skaitā inspektoru apmācība, un kravu nostiprināšanas obligātas pārbaudes, veicot pārbaudes uz ceļiem, nodrošinās drošāku darba vidi transportlīdzekļu inspektoriem un profesionāliem autovadītājiem (31. pants). Pasākumi cīņai pret krāpšanos ar odometra rādījumiem palīdzēs uzlabot patērētāju aizsardzību saskaņā ar hartas 38. pantu. Nodrošinot tehniskās apskates sertifikātu savstarpēju atzīšanu un digitalizējot reģistrācijas procesu, tiks veicināta pārvietošanās un uzturēšanās brīvība saskaņā ar hartas 45. pantu. Pasākumi, kuru mērķis ir nodrošināt, ka tādu transportlīdzekļu īpašnieki, kuros nav veikta neatļauta iejaukšanās, nav nelabvēlīgākā situācijā salīdzinājumā ar tādu transportlīdzekļu īpašniekiem, kuros šāda iejaukšanās veikta, palīdzēs veicināt vienlīdzību likuma priekšā saskaņā ar hartas 3. pantu.

Priekšlikumā ir iekļauts pasākums par odometra rādījumiem, kas ietekmē tiesības uz personas datu aizsardzību datu glabāšanas un apmaiņas laikā. Tajā dalībvalstīm ir noteikts pienākums reģistrēt odometra rādījumus valsts datubāzē un pārreģistrācijas gadījumā darīt šos ierakstus pieejamus citām dalībvalstīm. Turklāt tajā ir noteikta prasība, ka tehniskās apskates sertifikāts jāizdod elektroniskā formātā, pēc izvēles izmantojot izdrukā papīra formātā. No ceļu satiksmes drošības viedokļa sertifikātu automātiskai pieejamībai, izmantojot kopīgu sistēmu, ir ievērojamas priekšrocības, it īpaši pārrobežu pārbaudžu atvieglošanas un patērētāju ērtību uzlabošanas ziņā. Ar šiem pasākumiem saistītā datu apstrāde tika novērtēta kā nepieciešama un samērīga, un to var izmantot tikai konkrētiem mērķiem, kas norādīti priekšlikumā.

⁴² https://commission.europa.eu/aid-development-cooperation-fundamental-rights/your-rights-eu/eu-charter-fundamental-rights_lv.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Ietekme uz ES budžetu galvenokārt ir saistīta ar IT datu apmaiņas sistēmas (*MOVE-HUB*) funkciju paplašināšanu. Tā ietver vienreizējas pielāgošanas izmaksas un periodiskas atjaunināšanas un uzturēšanas izmaksas. Tās ir nepieciešamas, lai transportlīdzekļu reģistrus papildinātu ar jauniem datu elementiem, nodrošinot elektronisku piekļuvi attiecīgajiem datiem (arī valstu datubāzēs saglabātajiem PTA ziņojumiem) un ļaujot apmainīties ar odometra rādījumiem no dalībvalstu datubāzēm. Saistītās izmaksas tiek lēstas 0,2 miljonu EUR apmērā vienreizējās izmaksās un 0,05 miljonu EUR apmērā periodiskās izmaksās gadā, kas sedz TSP kopējo īstenošanu

5. CITI ELEMENTI

• **Īstenošanas plāni un pārraudzība, izvērtēšanas un ziņošanas kārtība**

Komisija pārraudzīs šīs iniciatīvas īstenošanu un rezultativitāti ar vairākiem pasākumiem un pamatrādītāju kopumu, kas novērtēs darbības mērķu sasniegšanas progresu. Lai novērtētu iniciatīvas panākumus, ir noteikti šādi darbības mērķi: i) piemērot jaunās pieejamās drošības un emisiju testēšanas metodes; ii) savstarpēji savienot dalībvalstu transportlīdzekļu reģistrus un odometru datubāzes, izmantojot kopīgu centru; iii) digitalizēt transportlīdzekļu dokumentus un iv) samazināt bojātu transportlīdzekļu un transportlīdzekļu, kuros veikta neatļauta iejaukšanās, skaitu uz ES ceļiem. Dati šo darbības mērķu novērtēšanai balstīsies uz dalībvalstu regulāru ziņošanu, kā arī *ad hoc* datu vākšanas centieniem, kas cita starpā ietvers datu apmaiņas sistēmu (piemēram, *MOVE-HUB*) izmantošanu.

Piecus gadus pēc pārskatīto tiesību aktu stāšanās spēkā Komisija sagatavos izvērtējumu, lai novērtētu, cik lielā mērā ir sasniegti iniciatīvas mērķi.

• **Skaidrojošie dokumenti (direktīvām)**

Dalībvalstis Direktīvas 2014/45/ES un 2014/47/ES ir īstenojušas dažādos veidos, un tiek ierosināts ievērojams skaits grozījumu. Tādēļ dalībvalstu paziņojumiem par transponēšanas pasākumiem jāpievieno viens vai vairāki dokumenti, kuros paskaidrota saikne starp abu direktīvu daļām un attiecīgajām valsts tiesību aktu daļām.

• **Detalizēts konkrētu priekšlikuma noteikumu skaidrojums**

Priekšlikums pārskatīt Direktīvu 2014/45/ES un Direktīvu 2014/47/ES ir strukturēts, pamatojoties uz trim galvenajiem politikas mērķiem, kas izklāstīti 1. nodaļā. Šie mērķi ir savstarpēji saistīti, un to mērķis ir uzlabot ceļu satiksmes drošību ES, veicināt ilgtspējīgu mobilitāti un atvieglot personu brīvu pārvietošanos un preču brīvu apriti ES. Tālāk aprakstīti galvenie noteikumi, ar kuriem būtiski groza direktīvas vai pievieno jaunus elementus.

Ar 1. panta 1. punktu groza Direktīvas 2014/45/ES 2. pantu par darbības jomu.

Lai uzlabotu saskaņotību, šis pants ir grozīts, iekļaujot darbības jomā elektromotociklus līdzās ar iekšdedzes motoriem aprīkotiem motocikliem, kuri jau ir iekļauti darbības jomā. Tā paša iemesla dēļ ir svītrotas iespēja izslēgt motociklus no tehniskās apskates darbības jomas.

Ar 1. panta 2. punktu groza Direktīvas 2014/45/ES 3. pantu par definīcijām.

Ir pievienotas “satīklota transportlīdzekļa” un “pagaidu tehniskās apskates sertifikāta” definīcijas, lai precizētu terminus, kas izmantoti saistībā ar noteikumiem par odometra rādījumu reģistrēšanu (jauns Direktīvas 2014/45 4.a pants) un par tehniskās apskates sertifikātu atzīšanu (grozīts 4. pants).

Ar 1. panta 3. punktu aizstāj Direktīvas 2014/45/ES 4. pantu par atbildību.

Lai atvieglotu personu brīvu pārvietošanos un preču brīvu apriti, spēkā esošā prasība, ka tehniskās apskates jāveic dalībvalstij, kas reģistrē transportlīdzekli, ir papildināta ar šādiem noteikumiem.

Šis pants ir grozīts, lai ieviestu iespēju vieglo pasažieru automobiļu īpašniekiem vai turētājiem veikt periodiskas tehniskās apskates dalībvalstī, kas nav transportlīdzekļa reģistrācijas dalībvalsts. Šajā gadījumā izdots pagaidu tehniskās apskates sertifikāts būs derīgs sešus mēnešus. Nākamā PTA ir jāveic reģistrācijas dalībvalstī, ja vien attiecīgā dalībvalsts vienpusēji neatzīst citu dalībvalstu izdotos tehniskās apskates sertifikātus. Šī iespēja dalībvalstīm ir pieejama attiecībā uz jebkuru transportlīdzekļu kategoriju.

Šajā pantā arī noteikts, ka transportlīdzekļu ražotājiem tehniskā informācija, kas vajadzīga tehniskajai apskatei, bez maksas jādara pieejama dalībvalstu kompetentajām iestādēm. Pēc tam šīm iestādēm šie dati ir jādara pieejami savām tehniskās apskates stacijām. Turklāt Komisija ir pilnvarota ar īstenošanas aktiem precizēt tehnisko informāciju, datu formātu un piekļuves procedūras.

Ar 1. panta 4. punktu Direktīvā 2014/45/ES iekļauj jaunu 4.a pantu par odometra rādījumu reģistrēšanu.

Šis pants paplašina pienākumu reģistrēt odometra rādījumus ne tikai PTA stacijās, attiecinot to uz jebkuru pakalpojumu sniedzēju, kas veic transportlīdzekļa remonta vai uzturēšanas darbus par samaksu. Reģistrētos rādījumus var glabāt īpašā valsts datubāzē vai valsts transportlīdzekļu reģistrā.

Transportlīdzekļu ražotājiem regulāri jānosūta arī odometra rādījumi no saviem satīklotajiem transportlīdzekļiem. Šajā pantā arī noteikts, ka dalībvalstīm jādara zināma odometra rādījumu vēsture inspektoriem, reģistrācijas apliecības turētājam un dalībvalstu kompetentajām iestādēm.

Ar 1. panta 5. punktu groza Direktīvas 2014/45/ES 5. pantu attiecībā uz apskates veikšanas datumu un biežumu.

Direktīvas 5. panta 1. punkta a) apakšpunktu groza, lai prasītu veikt ikgadēju testēšanu vieglajiem pasažieru automobiļiem un autofurģoniem, kas ir vecāki par 10 gadiem. Tajā arī noteikts, ka autofurģoniem ir jāveic izplūdes emisiju testi katru gadu pēc to pirmās reģistrācijas datuma. Šajā punktā arī precizēts, kā ir jāaprēķina nākamās PTA datums pēc Direktīvas 2014/45/ES 4. pantā minētā pagaidu tehniskās apskates sertifikāta derīguma termiņa beigām.

Direktīvas 2014/45/ES 5. panta 2. punkts ir grozīts, lai to saskaņotu ar izmaiņām, kas izdarītas 2. pantā par elektromotociklu iekļaušanu PTA darbības jomā.

Visbeidzot, ir vienkāršoti nosacījumi, saskaņā ar kuriem dalībvalstis vai kompetentās iestādes var pieprasīt, lai transportlīdzeklim pirms tā tehniskās apskates derīguma termiņa beigām tiktu veikta jauna tehniskā apskate. Četras no esošajām piecām iespējām, kas uzskaitītas Direktīvas 2014/45/ES 5. panta 4. punktā, ir svītrotas, savukārt viena no iespējām, kas attiecas uz būtiskiem transportlīdzekļa drošības un vides aizsardzības sistēmu pārveidojumiem, kuriem nepieciešama testēšana, kļūst par daļu no jaunā 2.a punkta.

Ar 1. panta 6. punktu groza Direktīvas 2014/45/ES 6. pantu par apskates saturu un metodēm.

Šis pants ir grozīts, lai paplašinātu darbības jomu, attiecinot to arī uz elektromotocikliem, un lai ļautu dalībvalstīm no izplūdes emisiju vai trokšņa testēšanas atbrīvot tikai tos transportlīdzekļus, kas sekmīgi izturējuši attiecīgu tehnisko PUC sešu mēnešu laikā pirms PTA.

Ar 1. panta 7. punktu aizstāj Direktīvas 2014/45/ES 8. pantu par tehniskās apskates sertifikātiem.

Lai gan spēkā esošie noteikumi (8. panta 2. punkts) jau ļauj izmantot “elektroniski noformētus” tehniskās apskates sertifikātus, šis pants tiek grozīts, lai digitālā versija kļūtu par noklusējuma risinājumu. Persona, kas uzrādījusi transportlīdzekli tehniskajai apskatei, varēs pieprasīt apstiprinātu izdrukā. Šie sertifikāti, arī pagaidu sertifikāti, būs jāatzīst visām dalībvalstīm.

Ar 1. panta 8. punktu groza Direktīvas 2014/45/ES 9. pantu par trūkumu novērtēšanu.

Direktīvas 9. panta 2. un 3. punktu groza, lai nodrošinātu nepieciešamo informācijas apmaiņu starp reģistrācijas dalībvalsti un dalībvalstīm, kurās transportlīdzeklim ir veikta tehniskā apskate, arī gadījumos, kad reģistrācija ir apturēta.

Pievieno 4. punktu, lai noteiktu iedarbīgas sankcijas par acīmredzamu neatļautu iejaukšanos transportlīdzekļa sastāvdaļās, tajā skaitā emisiju kontroles un drošības sistēmās.

Ar 1. panta 9. punktu Direktīvas 2014/45/ES 16. pantu aizstāj ar jaunu 16. pantu par datu apmaiņu starp dalībvalstu iestādēm.

Ar jauno 16. pantu dalībvalstīm tiek ieviests pienākums savienot savus valsts transportlīdzekļu reģistrus un tehnisko apskašu datubāzes ar Komisijas izstrādāto *MOVE-HUB* platformu, lai periodisko tehnisko apskašu laikā apmainītos ar attiecīgajiem datiem. Informācijas apmaiņa ietver transportlīdzekļu reģistrācijas datus, datus par atbilstības sertifikāta, pēdējās tehniskās apskates sertifikāta un jebkura ziņojuma par pārbaudēm uz ceļiem saturu.

Saskaņā ar jaunā 16. panta 2. punktu Komisijai divu gadu laikā pēc šīs grozās direktīvas stāšanās spēkā būs jāpieņem detalizēti noteikumi par kārtību, datu formātiem un ziņojumu saturu datu apmaiņas īstenošanai. Datu apmaiņai būs jāsāk darboties viena gada laikā pēc tam.

Ar 1. panta 10. punktu groza Direktīvas 2014/45/ES 17. pantu par deleģētajiem aktiem.

Direktīvas 17. pantu groza, lai iekļautu pilnvaru deleģēšanu Komisijai noteikt I pielikuma 8.2. iedaļā metodes jaunajiem emisiju testiem (kas ieviesti M un N kategorijas transportlīdzekļiem ar iekšdedzes motoriem).

Ar 1. panta 11. punktu aizstāj Direktīvas 2014/45/ES 20. pantu par ziņošanu.

Direktīvas 20. pants ir grozīts, lai atspoguļotu būtiskākās izmaiņas noteikumos, par kuriem Komisijai būs jāziņo.

Ar 1. panta 12. punktu Direktīvā 2014/45/ES iekļauj jaunu 20.a pantu par informācijas paziņošanu Komisijai.

Ir ieviests 20.a pants, lai to iekļautu Komisijas ziņojumā par Direktīvas 2014/45/ES īstenošanu. Lai gan dalībvalstis reizi divos gados jau ziņo par savās teritorijās veiktajām tehniskajām pārbaudēm uz ceļiem, līdzīga informācija Komisijai nav sistemātiski pieejama

par PTA. Šā panta mērķis ir novērst šo trūkumu, nosakot, ka dalībvalstīm reizi trijos gados ir jāpaziņo informācijas minimuma kopums, kas saistīts ar PTA. Ziņošanas formāts tiks noteikts īstenošanas aktā, ko pieņems Komisija.

Ar 1. panta 13. punktu aizstāj Direktīvas 2014/45/ES 22. pantu par tehniskās apskates sertifikātu derīguma termiņa pagarināšanu krīzes gadījumā.

Šis jaunais 22. pants ir ieviests, lai dotu iespēju pagarināt tehniskās apskates sertifikātu derīguma termiņu, ja tāda krīze kā pandēmija liegtu laikus veikt PTA.

Ar 2. panta 1. punktu aizstāj Direktīvas 2014/47/ES 1. pantu par direktīvas priekšmetu.

Šis pants ir atjaunināts, lai iekļautu transportlīdzekļa emisiju attālo uzrādi.

Ar 2. panta 2. punktu groza Direktīvas 2014/47/ES 2. pantu par darbības jomu.

Direktīvas 2014/47/ES 2. panta 1. punktā darbības jomā iekļauj autofurgonus (aa) apakšpunkts). Turklāt ir pievienota otrā daļa, lai precizētu, ka noteikumi par attālo uzrādi attiecas arī uz vieglajiem pasažieru automobiļiem un motocikliem. Panta 2. punkts ir pielāgots, lai atspoguļotu izmaiņas 1. punktā.

Ar 2. panta 3. punktu groza Direktīvas 2014/47/ES 3. pantu par definīcijām.

Būtiskākās izmaiņas ir “attālās uzrādes” un “dūmu tveršanas” definīciju pievienošana.

Ar 2. panta 4. punktu aizstāj Direktīvas 2014/47/ES 4. pantu par pārbaudīšanu uz ceļiem sistēmām.

Šis pants ir atjaunināts, lai iekļautu atsauci uz attālo uzrādi.

Ar 2. panta 5. punktu iekļauj jaunu 4.a pantu par attālo uzrādi.

Šis jaunais pants ir pievienots, lai prasītu dalībvalstīm izmantot attālās uzrādes tehnoloģiju nolūkā pārbaudīt trokšņa un izplūdes emisijas, ko rada liela to autoparka daļa, un identificēt transportlīdzekļus, kuri, iespējams, rada lielas emisijas (jebkuras kategorijas transportlīdzekļus). Panta 3. punkts prasa dalībvalstīm pārbaudīt šo transportlīdzekļu emisijas vai nu pārbaudē uz ceļa, vai uzaicinot transportlīdzekļa īpašnieku vai turētāju uz PTA staciju. Šā panta 4. punktā ir paredzētas metodes, kā pārbaudīt to transportlīdzekļu emisijas, kas reģistrēti citā dalībvalstī, nevis tajā, kurā veikti attālās uzrādes mērījumi.

Ar 2. panta 6. punktu groza Direktīvas 2014/47/ES 5. pantu par pārbaudāmo transportlīdzekļu procentuālo daļu.

Šis pants ir atjaunināts, lai pašreizējo 5 % mērķrādītāju (no kopējā smago komerciālo transportlīdzekļu skaita) sasaistītu ar katru dalībvalsti, nevis lai tas būtu ES mēroga mērķrādītājs.

Turklāt attiecībā uz vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, proti, N1 kategorijas autofurgoniem, ir ierosināts 2 % mērķrādītājs PUC.

Ar 2. panta 7. punktu groza Direktīvas 2014/47/ES 6. pantu par riska novērtējuma sistēmu.

Vienīgās izmaiņas 6. pantā ir jauna atsauce uz autofurgoniem (definīcija 2. panta 1. punkta aa) apakšpunktā).

Ar 2. panta 8. punktu groza Direktīvas 2014/47/ES 7. pantu par atbildību.

Ir atjaunināts 7. panta 1. punkts, lai prasītu atzīt elektronisku pierādījumu, piemēram, jaunāko PTA sertifikātu.

Ar 2. panta 9. punktu aizstāj Direktīvas 2014/47/ES 9. pantu par transportlīdzekļu izraudzīšanu sākotnējai tehniskajai pārbaudei uz ceļa.

Šis pants ir atjaunināts, lai iekļautu attālo uzrādi kā iespējamu pamatu transportlīdzekļa izraudzīšanai PUC.

Ar 2. panta 10. punktu groza Direktīvas 2014/47/ES 10. pantu par tehnisko pārbaudi uz ceļiem saturu un metodēm.

Minētā punkta a) un c) apakšpunktu groza, lai tos saskaņotu ar grozījumiem, kas saistīti ar tehniskās apskates sertifikātiem un kravas nostiprināšanas prasībām.

Ar 2. panta 11. punktu aizstāj Direktīvas 2014/47/ES 13. pantu par kravas nostiprināšanas pārbaudi.

13. pants ir grozīts, lai kravas nostiprināšanas pārbaudes (saskaņā ar III pielikumu) dalībvalstīm būtu obligātas, nevis fakultatīvas.

Direktīvas 2014/47/ES 2. panta 12. punkts aizstāj Direktīvas 2014/47/ES 14. pantu par pēcpārbaudēm gadījumā, kad ir konstatēti būtiski vai bīstami trūkumi.

Direktīvas 14. pantam pievieno ceturto daļu, lai noteiktu iedarbīgas sankcijas par acīmredzamu neatļautu iejaukšanos transportlīdzekļa sastāvdaļās, tajā skaitā emisiju kontroles un drošības sistēmās.

Ar 2. panta 13. punktu groza Direktīvas 2014/47/ES 16. pantu par ziņojumu par pārbaudi un tehnisko pārbaudi uz ceļiem datubāzēm

16. panta 2. punkts ir grozīts, lai ziņojuma elektroniska versija tiktu nodrošināta pēc noklusējuma.

Ar 2. panta 14. punktu groza Direktīvas 2014/47/ES 18. pantu par dalībvalstu sadarbību.

Direktīvas 18. pants ir atjaunināts, lai izdarītu atsauci uz Komisijas jau pieņemtajiem īstenošanas noteikumiem par ziņošanu par būtiskiem un bīstamiem trūkumiem, kas konstatēti citā dalībvalstī reģistrētu transportlīdzekļu pārbaudēs uz ceļiem.

Ar 2. panta 15. punktu Direktīvā 2014/47/ES iekļauj jaunu 18.a pantu par datu apmaiņu starp dalībvalstu iestādēm.

Tāpat kā ar Direktīvas 2014/45/ES jauno 16. pantu, ar šo jauno 18.a pantu dalībvalstīm tiek ieviests pienākums savienot savus valsts transportlīdzekļu reģistrus un tehnisko apskatu datubāzes ar Komisijas izstrādāto *MOVE-HUB* platformu, lai pārbaudi uz ceļiem laikā apmainītos ar attiecīgajiem datiem. Informācijas apmaiņa ietver transportlīdzekļu reģistrācijas datus, datus par atbilstības sertifikāta, pēdējās tehniskās apskates sertifikāta un jebkura ziņojuma par pārbaudēm uz ceļiem saturu.

Saskaņā ar jaunā 18.a panta 2. punktu Komisijai divu gadu laikā pēc šīs grozītās direktīvas stāšanās spēkā būs jāpieņem detalizēti noteikumi par kārtību, datu formātiem un ziņojumu saturu datu apmaiņas īstenošanai. Datu apmaiņai būs jāsāk darboties viena gada laikā pēc tam.

Ar 2. panta 16. punktu aizstāj [Direktīvas 2014/47/ES] 20. pantu par informācijas paziņošanu Komisijai.

Direktīvas 20. pants ir atjaunināts, lai racionalizētu un vienkāršotu ziņošanas prasības šādos veidos: i) tiks prasīti mazāk detalizēti ziņojumi (sk. izmaiņas Direktīvas 2014/47/ES V pielikumā); ii) šie ziņojumi būs jāiesniedz reizi trijos gados, nevis reizi divos gados; un iii) dalībvalstis izmantos kopīgu ziņošanas platformu, nevis sūtīs e-pasta ziņojumus ar pievienotām *Excel* datnēm.

Direktīvas 2014/47/ES 2. panta 17. punkts groza Direktīvas 2014/47/ES 21. pantu par deleģētajiem aktiem.

Pantam pievieno ceturto un piekto ievilkumu, lai pilnvarotu Komisiju: i) pieņemt deleģētos aktus, lai noteiktu kopīgas robežvērtības attāļās uzrādes mērījumiem; un ii) norādīt testa metodes daļiņu skaita un slāpekļa oksīdu mērīšanai pārbaudēs uz ceļiem.

Ar 2. panta 18. punktu aizstāj Direktīvas 2014/47/ES 24. pantu par ziņošanu.

Pants ir atjaunināts, lai atspoguļotu būtiskākās izmaiņas noteikumos, par kuriem Komisijai būs jāziņo.

Ar I pielikumu groza šādus Direktīvas 2014/45/ES pielikumus.

- I. pielikums. MINIMĀLĀS PRASĪBAS APSKATES SATURAM UN IETEICAMAJĀM METODĒM

Pielikumu groza, lai tajā iekļautu: i) jaunas pārbaudāmās pozīcijas, kas attiecas uz akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļiem un hibrīda transportlīdzekļiem (4.14. iedaļa par augstsprieguma sistēmām); ii) jaunus emisiju testus ultrasmalko daļiņu un slāpekļa oksīda emisiju mērīšanai no transportlīdzekļiem ar benzīnmotoru un dīzeļmotoru (8.2. iedaļa) un iii) jaunu 10. iedaļu par elektronisko drošības sistēmu testēšanu, izmantojot transportlīdzekļa elektronisko saskarni. Turklāt ir veiktas vairākas nelielas izmaiņas citās pozīcijās, lai atspoguļotu ekspertu viedokļus šajā jomā.

- III. pielikums. MINIMĀLĀS PRASĪBAS TEHNISKĀS APSKATES IEKĀRTĀM UN DIAGNOSTIKAS APRĪKOJUMAM

Pielikumam pievienots 16. un 17. punkts, lai noteiktu, ka tehniskās apskates stacijām jābūt aprīkotām ar ierīcēm, kas vajadzīgas daļiņu skaita un slāpekļa oksīdu mērīšanai PTA laikā.

- IV. pielikums. MINIMĀLĀS PRASĪBAS INSPEKTORU KOMPETENCEI, APMĀCĪBI UN SERTIFIKĀCIJAI

Pielikums ir atjaunināts nolūkā prasīt inspektoru apmācību, lai viņi varētu testēt alternatīvas spēkiekārtas sistēmas (arī augstsprieguma, hibrīda un ūdeņraža sistēmas).

Ar II pielikumu groza šādus Direktīvas 2014/47/ES pielikumus.

- II. pielikums. TEHNISKO PĀRBAUŽU UZ CEĻA TVĒRUMS

Līdzīgi kā attiecībā uz Direktīvas 2014/45/ES I pielikumu, šo pielikumu groza, lai tajā iekļautu jaunas pārbaudāmās pozīcijas, kas attiecas uz: i) akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļiem un hibrīda transportlīdzekļiem (4.14. iedaļa par augstsprieguma sistēmām); ii) jaunus emisiju testus ultrasmalko daļiņu un slāpekļa oksīda emisiju mērīšanai no transportlīdzekļiem ar benzīnmotoru un dīzeļmotoru (8.2. iedaļa) un iii) jaunu 10. iedaļu par elektronisko drošības sistēmu testēšanu, izmantojot transportlīdzekļa elektronisko

saskarni. Turklāt ir veiktas vairākas nelielas izmaiņas citās pozīcijās, lai atspoguļotu ekspertu viedokļus šajā jomā.

- III pielikums. KRAVAS NOSTIPRINĀŠANA

II nodaļas pirmais teikums. Pielikuma 3. iedaļu groza, lai noteikumus par konkrētu 1. tabulā uzskaitīto kravas nostiprināšanas pozīciju pārbaudi noteiktu par obligātiem.

- IV. pielikums. DETALIZĒTĀKS ZIŅOJUMS PAR TEHNISKO PĀRBAUDI UZ CEĻA AR KONTROLSARAKSTU

Parauga 6. punkts ir atjaunināts, lai transportlīdzekļu kategoriju sarakstam pievienotu N1 kategoriju (autofurgoni). Lai iekļautu jaunas pārbaudāmās pozīcijas saistībā ar augstsprieguma sistēmām (4.14.), emisiju testēšanu (pārskatīta 8.2. pozīcija) un elektroniskajām drošības sistēmām (jauna 10. pozīcija), ir atjaunināts 10. punkts.

- V pielikums. STANDARTA VEIDLAPA ZIŅOJUMAM KOMISIJAI

Veidlapu atjaunina, pievienojot prasītās slejas saistībā ar N1 transportlīdzekļiem, koriģējot reģistrācijas valstu sarakstu un vienkāršojot ziņošanas prasību, svītrojot daļu “Informācija par bojājumu”.

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 atzinumu⁴³,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu⁴⁴,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (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”⁴⁵. 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

⁴³ OV C , , . lpp.

⁴⁴ OV C , , . lpp.

⁴⁵ 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>).

aprikojumu 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.

- (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 apskatēs, un tās var ietvert arī kravas nostiprināšanas inspicēšanu. Ja pārbaudē uz ceļiem 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. 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 harmonizēt, vienkāršot un digitalizēt administratīvās procedūras un novērst atlikušos brīvas pārvietošanās šķēršļus. Šie šķēršļi ietver tādu periodisku tehnisko apskāšu 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.
- (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 testēšanas metožu izmantošana palīdzētu dalībvalstīm sasniegt stingrākus gaisa kvalitātes standartus, proti, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā (ES) 2024/2881⁴⁶ 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. gadam⁴⁷.
- (8) Motociklu tehniskās apskates nepārprotami uzlabo ceļu satiksmes drošību. To apliecina arī to dalībvalstu skaits, kuras jau ir iekļāvušas motociklus savās tehniskās apskates sistēmās. Tāpēc pašreizējā iespēja nepakļaut periodiskajai tehniskajai apskatei motociklus, kuru motora darba tilpums pārsniedz 125 cm³, vairs nav

⁴⁶ 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., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

⁴⁷ SWD(2019) 283 final <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>.

lietderīga, un periodiskai tehniskajai apskatei būti jābūt obligātai visiem šādiem transportlīdzekļiem bez izņēmuma.

- (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. Tādēļ ir jāprecizē, ka informācijas minimums bez maksas un bez liekas kavēšanās būtu jādara pieejams kompetentajām iestādēm, kurām pēc tam būtu jānodrošina, ka arī to pilnvarotajām tehniskās apskates stacijām ir vajadzīga piekļuve.
- (10) Reģistrācijas dalībvalstij būtu jāatzīst pagaidu tehniskās apskates sertifikāts, ko izdevusi cita dalībvalsts, uz laikposmu līdz sešiem mēnešiem ar noteikumu, ka nākamo periodisko tehnisko apskati veic reģistrācijas dalībvalstī. Tas palīdzēs atvieglot personu brīvu pārvietošanos, vienlaikus ievērojot pamatprasību, ka transportlīdzekļu tehniskā apskate parasti ir jāveic reģistrācijas dalībvalstī.
- (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. Tomēr pasākuma rezultativitāte ir ierobežota, jo lielākajā daļā dalībvalstu pirmo tehnisko apskati veic tikai četrus gadus pēc pirmās reģistrācijas, turklāt daudzās dalībvalstīs pēc tam to veic tikai reizi divos gados. Lai turpinātu cīnīties pret krāpšanos ar odometra rādījumiem, dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka odometra rādījumi tiek fiksēti ikreiz, kad pakalpojumu sniedzējs veic transportlīdzekļa uzturēšanas vai remonta darbus, un ka rādījumi tiek reģistrēti valsts datubāzē vai reģistrā. Dalībvalstīm šie rādījumi būtu anonimizētā formātā jādara pieejami inspektoriem, kompetentajām iestādēm un reģistrācijas apliecības turētājam. Turklāt dalībvalstīm būtu jāpieprasa ražotājiem reizi trijos mēnešos nosūtīt satīkloto transportlīdzekļu odometra rādījumus. 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 saistībā ar transportlīdzekļa pārdošanu. Lai uzlabotu statistikas pieejamību par transportlīdzekļu izmantošanu, neradot papildu ziņošanas slogu valstu pārvaldes iestādēm, dalībvalstīm odometra rādījumi anonimizētā veidā 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 dalībvalstis 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.

- (14) Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2019/2144⁴⁸ 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) 2023/688⁴⁹ bija pirmais solis daļiņu skaita mērīšanas harmonizēšanā tehniskās apskates laikā. Sabiedrības veselības, vides aizsardzības un godīgas konkurences interesēs attiecīgās periodisko tehnisko pārbaudīšanu laikā pārbaudāmās pozīcijas, kas noteiktas Direktīvas 2014/45/ES un Direktīvas 2014/47/ES pielikumos, tagad ietver daļiņu skaita mērījumus un NO_x mērījumus.
- (16) Vecākiem transportlīdzekļiem parasti ir vairāk defektu, tie biežāk ir iesaistīti sadursmēs, un tie veido lielāku daļu no transportlīdzekļiem ar augstu emisiju līmeni. Vecāku vieglo pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu ikgadēja inspicēšana var ievērojami palīdzēt samazināt sadursmju skaitu un kaitīgo emisiju apjomu. Tāpēc vēlākais pēc 10 gadiem no pirmās reģistrācijas datuma vieglo pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu tehniskās apskates būtu jāveic reizi gadā.
- (17) Turklāt, tā kā vieglos komerciālos transportlīdzekļus izmanto intensīvāk nekā privātos vieglos pasažieru automobiļus, bieži vien blīvi apdzīvotās teritorijās, to emisijas būtu jāpārbauda katru gadu, kad pagājis viens gads pēc pirmās reģistrācijas datuma.
- (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 mainīta transportlīdzekļa kategorija vai emisiju līmenis, piemēram, pēc daļiņu filtra uzstādīšanas, vai kad transportlīdzeklis ir pārveidots darbināšanai ar alternatīvu degvielu.

⁴⁸ 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>).

⁴⁹ Komisijas Ieteikums (ES) 2023/688 (2023. gada 20. marts) par daļiņu skaita mērīšanu ar kompresijaizdedzes motoriem aprīkotu transportlīdzekļu periodiskās apskates vajadzībām (OV L 90, 28.3.2023., 46. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2023/688/oj>).

- (19) Lai atvieglotu digitālo pārkārtošanos un samazinātu tehniskās apskates staciju izmaksas, tehniskās apskates sertifikāti būtu jāizdod standartizētā elektroniskā formātā. Personai, kas uzrādījusi transportlīdzekli tehniskajai apskatei, pēc pieprasījuma būtu jāizsniedz arī tehniskās apskates dokumenta izdruka papīra formātā. Dalībvalstīm būtu jāpieņem abi minētie formāti, ja mainās transportlīdzekļa īpašnieks vai ja transportlīdzeklis tiek pārreģistrēts citā dalībvalstī. Līdzīgu iemeslu dēļ ziņojums par detalizētāku pārbaudi uz ceļa būtu jāizdod elektroniskā formātā.
- (20) Būtu jānodrošina, ka personas datu apstrāde šīs direktīvas īstenošanas nolūkā atbilst Savienības datu aizsardzības satvaram, konkrēti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (ES) 2016/679⁵⁰. 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 trūkumu dēļ dalībvalstī, kas nav reģistrācijas dalībvalsts, testa 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, līdz trūkumi ir novērsti. Šāda apturēšana būtu jāreģistrē reģistrācijas dalībvalsts transportlīdzekļu reģistrā.
- (22) Neatļauta iejaukšanās vai manipulācijas ar jebkurām transportlīdzekļa sastāvdaļām būtu jāuzskata par būtisku vai bīstamu trūkumu, un tāpēc par to būtu jāpiemēro iedarbīgas, samērīgas, atturošas un nediskriminējošas sankcijas.
- (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 jāpalīdz cita citai īstenot direktīvu. 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.
- (24) Lai apmainītos ar informāciju par Savienībā reģistrētiem transportlīdzekļiem, Komisija ir izstrādājusi *MOVE-HUB* ziņojumu apmaiņas platformu, lai savstarpēji savienotu dalībvalstu elektroniskos reģistrus⁵¹. Pašlaik platforma nodrošina autotransporta uzņēmumu reģistru (*ERRU*), vadītāju apliecību reģistru (*RESPER*), profesionālo autovadītāju apmācības reģistru (*ProDriveNet*), tahogrāfa vadītāju karšu

⁵⁰ 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>).

⁵¹ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2016/480 (2016. gada 1. aprīlis), ar ko ievieš kopīgus noteikumus par autotransporta uzņēmumu valstu elektronisko reģistru savstarpējo savienošānu 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).

reģistru (*TACHOnet*) un paziņojumu par neizturētām transportlīdzekļu pārbaudēm uz ceļiem (*RSI*) savstarpēju savienošanu⁵².

- (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 un odometra rādījumu vēsturi, būtu jāsavieno ar *MOVE-HUB*. Informācijas un datu apmaiņai, izmantojot *MOVE-HUB*, būtu jāšāk darboties viena gada 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 pagaidu tehniskās apskates sertifikātu – derīguma termiņu. Ar Komisijas atļauju dalībvalstīm būtu jāļauj par sešiem mēnešiem pagarināt to tehniskās apskates sertifikātu un pagaidu tehniskās apskates sertifikātu administratīvo derīgumu, kuru derīguma termiņš beidzas. Ja krīze turpinās, vajadzētu būt iespējai to pagarināt vēl vairāk.
- (27) Ņemot vērā Savienībā ekspluatācijā esošo vieglo komerciālo transportlīdzekļu skaita pieaugumu, lai veicinātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus komercpārvaldītājiem visā Savienībā un vēl vairāk uzlabotu to drošību un vidisko sniegumu, būtu jāveic arī 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. Tas ievērojami palielina atklāšanas rādītājus salīdzinājumā ar obligātajām testēšanas metodēm. Tāpēc dalībvalstīm būtu sistemātiski jāizmanto attālās uzrādes iekārtas, lai pārbaudītu lielu daļu transportlīdzekļu parka reālos braukšanas apstākļos. Viens atsevišķs attālās uzrādes mērījums, kas uzrāda augstu emisiju līmeni, kas pārsniedz tiesību aktos noteiktos ierobežojumus, var būt saistīts ar dažādiem faktoriem, piemēram, īslaicīgu paātrinājumu vai aukstu motoru. Tomēr vairāki mērījumi, kas sistemātiski uzrāda emisijas, kas ir ievērojami lielākas par vidējām, varētu liecināt par bojātu emisijas kontroles sistēmu vai neatļautiem pārveidojumiem, piemēram, neatļautu iejaukšanos. 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.
- (29) Tādējādi šādai pārbaudīšanai, izmantojot attālo uzrādi, vajadzētu būt daļai no katras dalībvalsts pārbaudžu uz ceļiem sistēmas. Lai šāda pārbaudīšana būtu rezultatīva, katrai dalībvalstij būtu jāpārbauda vismaz 30 % no tās reģistrētā mehānisko transportlīdzekļu – arī vieglo pasažieru automobiļu un motociklu – autoparka. Pamatojoties uz minētās attālās uzrādes datiem, dalībvalstīm būtu jāpārbauda jebkura tāda transportlīdzekļa izplūdes emisijas un trokšņa līmenis, par kuru ir aizdomas, ka tas rada vairāk nekā divas reizes lielāku emisijas līmeni nekā vidējais līdzīgu transportlīdzekļu līmenis vai vairāk nekā 3 dB virs vidējā līmeņa. Šo pārbaudi varētu veikt pārbaudēs uz ceļiem tūlīt pēc attālās uzrādes mērījuma vai tehniskās apskates

⁵² Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2017/2205 (2017. gada 29. novembris) par sīki izstrādātiem noteikumiem attiecībā uz paziņošanas procedūram par komerciāliem transportlīdzekļiem, kam tehniskā pārbaudē uz ceļiem konstatēti būtiski vai būtami trūkumi (OV L 314, 30.11.2017., 3. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj).

stacijā reģistrācijas dalībvalstī. Attiecībā uz transportlīdzekļiem, kas reģistrēti citā dalībvalstī, kompetentajai iestādei, kura veikusi attālās uzrādes mērījumus, būtu jāpaziņo mērījumu rezultāti un visu turpmāko pārbaūžu uz ceļiem rezultāti reģistrācijas dalībvalsts kompetentajai iestādei.

- (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 pārbaūžu uz ceļiem skaits, kas atbilst vismaz 5 % no to teritorijā reģistrēto smago komerciālo transportlīdzekļu 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) Tā kā nepienācīgi vai bīstami nostiprināta krava var nopietni apdraudēt ceļu satiksmes drošību un vidi, kravas nostiprināšanas inspicēšanai vajadzētu būt obligātai daļai no pārbaudēm uz ceļiem visās dalībvalstīs.
- (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 jā dara 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, un d) formātu, kādā jāpaziņo dati par periodiskajām apskatēm un pārbaudēm uz ceļiem. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011⁵³.
- (34) Lai sasniegtu šīs direktīvas mērķus, konkrēti, lai Direktīvu 2014/45/ES un 2014/17/ES pielikumus pielāgotu tehnikas, darbības vai zinātnes attīstībai, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar LESD 290. pantu, lai a) norādītu *PN* mērīšanas metodes dzirksteļaiždedzes motoriem un NO_x mērīšanas metodes kompresijas un dzirksteļaiždedzes motoriem un lai b) noteiktu izplūdes vai trokšņa emisiju vai abu šo raksturlielumu kopīgas robežas, kas būtu jāizmanto, lai identificētu transportlīdzekļus ar augstu emisiju līmeni. Ir īpaši svarīgi, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, arī ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanās tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu⁵⁴. Konkrētāk, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlamentam un Padomei visi dokumenti būtu jāsaņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem būtu jābūt sistemātiskai piekļuvei Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.

⁵³ 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>).

⁵⁴ OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinst/2016/512/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) Lai gan dati par tehnisko apskašu režīmu darbību ir pieejami valstu līmenī, Savienības līmenī šādi dati nav pieejami. Šo datu trūkums kavē tehnisko apskašu sistēmas analīzi un izvērtēšanu. Lai novērstu šīs nepilnības, dalībvalstīm, īstenojot Direktīvu 2014/45/ES, būtu regulāri jāziņo Komisijai galvenie dati par tehniskās apskates staciju skaitu katrā dalībvalstī, inspicēto transportlīdzekļu kopskaitu pa kategorijām, pārbaudītajām jomām, pozīcijām ar nelabvēlīgiem vērtējumiem un informāciju par tehniskajām apskatēm, kas veiktas citā dalībvalstī reģistrētiem transportlīdzekļiem. Attiecībā uz pārbaudēm uz ceļiem būtu jāsamazina un jāvienkāršo pašreizējie dalībvalstu ziņošanas pienākumi, nosakot retāku ziņošanu.
- (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, pārbažu biežumu un pagaidu tehniskās apskates sertifikātu atzīšanu, un Direktīvas 2014/47/ES noteikumu rezultativitāti, tajā skaitā par attālo uzrādi.
- (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 dokumentiem⁵⁵ 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 būtu attiecīgi jāgroza Direktīvas 2014/45/ES un 2014/47/ES,
- IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.**

1. pants

Grozījumi Direktīvā 2014/45/ES

Direktīvu 2014/45/ES groza šādi:

⁵⁵ OV C 369, 17.12.2011., 14. lpp.

- (1) direktīvas 2. pantu groza šādi:
- (a) panta 1. punkta sesto ievilkumu aizstāj ar šādu:
- “—divu vai trīs riteņu 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;”;
- T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b un T4.3b kategorijas riteņtraktori, kurus galvenokārt izmanto uz koplietošanas ceļiem un kuru maksimālais projektētais ātrums pārsniedz 40 km/h.”;
- (b) panta 2. punkta septīto ievilkumu svīturo;
- (2) direktīvas 3. pantu groza šādi:
- (a) iekļauj šādu 6.a) punktu:
- “6.a) “satīklots transportlīdzeklis” ir jebkāds transportlīdzeklis, kurā ir uzstādīta ierīce, kas konstruēta, lai nodrošinātu bezvadu savienojumu vai sakarus ar ārējām ierīcēm, transportlīdzekļiem, tīkliem vai pakalpojumiem;”;
- (b) panta 10. punktu aizstāj ar šādu:
- “10) “apstiprinājums” ir procedūra, ar kuru dalībvalsts apliecina, ka transportlīdzeklis atbilst attiecīgajiem administratīvajiem noteikumiem un tehniskajām prasībām, kas noteiktas Regulās (ES) Nr. 167/2013, (ES) Nr. 168/2013 un (ES) 2018/858;”;
- (c) panta 12. punktu aizstāj ar šādu:
- “12) “tehniskās apskates sertifikāts” ir kompetentās iestādes vai tehniskās apskates stacijas izdots tehniskās apskates ziņojums;”;
- (d) iekļauj šādu 12.a) punktu:
- “12.a) “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 4. panta 3. punktu;”;
- (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 3. un 4. punktu, tehniskās apskates veic reģistrācijas dalībvalsts vai publiskā struktūra, kurai dalībvalsts uzticējusi šo uzdevumu, vai struktūras vai uzņēmumi, kas ir minētās dalībvalsts tam norīkoti un uzraudzīti, tajā skaitā pilnvarotas publiskas vai privātas struktūras.
3. M₁ kategorijas transportlīdzekļiem tehniskās apskates drīkst veikt arī dalībvalstī, kas nav transportlīdzekļa reģistrācijas dalībvalsts. Šādas tehniskās apskates rezultātus iekļauj pagaidu tehniskās apskates sertifikātā, kas ir derīgs sešus mēnešus.

Kompetentā iestāde paziņo pārbaudes rezultātu reģistrācijas dalībvalstij, kas to reģistrē valsts transportlīdzekļu reģistrā. Tomēr, ja vien reģistrācijas dalībvalsts neatzīst tehniskās apskates sertifikātus, ko attiecīgā dalībvalsts izdevusi saskaņā ar šā panta 4. punktu, nākamo tehnisko apskati veic transportlīdzekļa reģistrācijas dalībvalstī.

4. Dalībvalstis drīkst atzīt tehniskās apskates sertifikātu, kas nav 3. punktā minētais pagaidu tehniskās apskates sertifikāts un 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.
5. Komisija pieņem īstenošanas aktus, lai precizētu tehniskās informācijas kopumu, kas nepieciešams tehniskajai apskatei pārbaudāmajās pozīcijās, par ieteicamo tehniskās apskates metožu izmantošanu un lai ieviestu detalizētus noteikumus par datu formātu un procedūrām piekļuvei attiecīgajai tehniskajai informācijai. Šāda tehniskā informācija, konkrēti, var ietvert norādījumus un datus par transportlīdzekļa elektroniskās saskarnes izmantošanu, diagnostikas traucējumu kodiem un programmatūras versijām, kā arī brīdinājuma indikatoru vai signalizatoru aprakstus un attēlojumus.
Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 19. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.
6. Saskaņā ar Regulā (ES) 2018/858 noteiktajiem principiem transportlīdzekļu ražotāji nediskriminējošā veidā un mašīnlasāmā formātā bez maksas un bez liekas kavēšanās dara pieejamu 5. punktā minēto tehniskās informācijas kopumu attiecīgajām kompetentajām iestādēm. Minētās kompetentās iestādes šo tehnisko informāciju dara pieejamu to pilnvarotajām tehniskās apskates stacijām.
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 veic pasākumus, kas nepieciešami, lai valsts datubāzē vai valsts transportlīdzekļu reģistrā varētu reģistrēt odometra rādījumus. Tās prasa, lai papildus tehniskās apskates stacijām ikviens pakalpojumu sniedzējs, kas izdod rēķinu vai citu dokumentu saistībā ar transportlīdzekļa remonta vai uzturēšanas darbiem, pēc attiecīgo darbu paveikšanas reģistrē odometra rādījumu minētajā datubāzē vai valsts transportlīdzekļu reģistrā. Dalībvalstis arī prasa, lai transportlīdzekļu ražotāji nosūta to ražoto satīkloto transportlīdzekļu odometra rādījumus ik pēc trim mēnešiem, sākot no transportlīdzekļa pirmās reģistrācijas datuma.
2. Dalībvalstis to reģistrēto transportlīdzekļu odometra rādījumu vēsturi dara pieejamu inspektoriem, reģistrācijas apliecības turētājam un dalībvalstu kompetentajām iestādēm, kuras atbild par tehniskajām apskatēm, transportlīdzekļu reģistrāciju un transportlīdzekļu apstiprināšanu.

3. Dalībvalstis veic pienācīgus pasākumus, lai informētu potenciālos lietotu transportlīdzekļu pircējus par 2. punktā minētās ometra rādījumu vēstures pieejamību.
4. Dalībvalstis 1. punktā minētajās valsts datubāzēs un valsts transportlīdzekļu reģistros saglabātos ometru datus anonimizētā veidā, norādot tikai transportlīdzekļa identifikācijas numura pirmās 10 rakstzīmes, dara pieejamus arī valstu statistikas iestādēm un Komisijai (*Eurostat*) saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 223/2009* 17.a un 17.b pantu.”;

* 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 Kopienas 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 Kopienas 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 reizi divos gados līdz 10 gadiem pēc transportlīdzekļa pirmās reģistrācijas datuma, un pēc tam katru gadu; tomēr N₁ kategorijas transportlīdzekļiem veic arī tehnisko apskati attiecībā uz I pielikuma 8.2. iedaļā uzskaitītajām pozīcijām, kad pagājis viens gads pēc transportlīdzekļa pirmās reģistrācijas datuma un pēc tam ik gadu;
 - (b) M₁ kategorijas transportlīdzekļiem, kurus izmanto kā taksometrus vai neatliekamās medicīniskās palīdzības transportlīdzekļus, M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ un O₄ kategorijas transportlīdzekļiem: kad pagājis viens gads pēc transportlīdzekļa pirmās reģistrācijas datuma un pēc tam ik gadu;
 - (c) T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b un T4.3b kategorijas riteņtraktoriem, kurus komerciālo autopārvadājumu nolūkā galvenokārt izmanto uz koplietošanas ceļiem: kad pagājuši četri gadi pēc transportlīdzekļa pirmās reģistrācijas datuma un pēc tam ik pēc diviem gadiem.

Piemērojot pirmās daļas a) apakšpunktu, 4. panta 3. punktā minēto tehnisko apskašu gadījumā nākamās tehniskās apskates sertifikāta derīguma termiņu skaita no minētās apskates rezultātā izdotās pagaidu tehniskās apskates sertifikāta derīguma termiņa beigām.

2. Dalībvalstis 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, uz kurām attiecas šīs direktīvas darbības joma, izņemot L3e, L4e, L5e un L7e kategorijas, dalībvalstis nodrošina, ka tehniskās apskates aptver vismaz tās jomas, kas minētas I pielikuma 2. punktā.”;

(b) 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 pārbaūžu jomas, pozīcijas un pienācīgas testēšanas metodes.”;

(c) pantam pievieno šādu 4. punktu:

“4. Reģistrācijas dalībvalsts var nolemt transportlīdzekļa tehniskās apskates laikā nepieprasīt testēšanu šīs direktīvas I pielikuma 3. punkta 8.1. vai 8.2. pozīcijā, ja sešu mēnešu laikā pirms tehniskās apskates termiņa datuma minētais transportlīdzeklis ir sekmīgi izturējis attiecīgu izplūdes testu vai trokšņa testu, vai abus, kas ietver pārbaūdi Direktīvas 2014/47/ES pielikuma 3. punkta 8.1. vai 8.2. pozīcijā, vai abās.”;

(7) direktīvas 8. pantu aizstāj ar šādu:

“8. pants

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, kurā norādīti vismaz II pielikumā uzskaitītie atbilstošo harmonizēto Savienības kodu standartizētie elementi. Dalībvalstis nodrošina, ka 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 satur informāciju, kas nepieciešama minēto sertifikātu autentifikācijai un validācijai.

Dalībvalstis informē Komisiju par uzticamiem 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.

2. Dalībvalstis prasa, lai tehniskās apskates stacijas vai attiecīgā gadījumā kompetentās iestādes pēc pieprasījuma izdod apstiprinātu tehniskās apskates sertifikāta izdruk

personai, kas uzrāda transportlīdzekli apskatei. Minētās izdrukas ir lietotājdraudzīgas, un satur sadarbspējīgu [svītrkodu] [kvadrātkodu], kas ļauj verificēt to autentiskumu, derīgumu un integritāti. Sešu mēnešu laikā pēc 9. punktā minēto īstenošanas aktu pieņemšanas [svītrkods] [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. Dalībvalstis bez nepamatotas kavēšanās paziņo Komisijai un pārējām dalībvalstīm jebkādu jaunu 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 elektroniskā vai papīra formātā izdota tehniskās apskates sertifikāta derīgumu, ja mainās īpašnieks transportlīdzeklim, kuram ir derīgs periodiskās tehniskās apskates apliecinājums.
5. Reģistrācijas dalībvalsts atzīst citā dalībvalstī izdotas pagaidu tehniskās apskates sertifikāta derīgumu.
6. Tehniskās apskates stacijas elektroniskā veidā paziņo attiecīgās dalībvalsts kompetentajai iestādei šīs stacijas izdotajos tehniskās apskates sertifikātos ietverto informāciju. Šo informāciju paziņo saprātīgā termiņā pēc katra tehniskās apskates sertifikāta izdošanas. Dalībvalstis nosaka laikposmu, kurā kompetentā iestāde glabā minēto informāciju. Minētais laikposms nav mazāks par 36 mēnešiem, neskarot dalībvalstu nacionālās nodokļu sistēmas.
7. Dalībvalstis nodrošina, ka iepriekšējā tehniskās apskates sertifikātā iekļautā informācija ir pieejama inspektoriem.
8. 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.
9. Līdz [spēkā stāšanās datums + 2 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 vienotas datu struktūras noteikšanu;
 - (d) derīga, droša un sadarbspējīga [svītrkoda][kvadrātkoda] izdošanu un verificāciju;
 - (e) paziņošanu par uzticamiem tehniskās apskates sertifikātu izdevējiem.

Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 19. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

** 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. Ja trūkumi tiek novērsti, nekavējoties izdod jaunu tehniskās apskates sertifikātu, kas apliecina, ka transportlīdzeklis ir braukšanas kārtībā. Jauno sertifikātu izdod kompetentā iestāde, kas pieprasījusi apturēšanu.
4. Ja ir notikusi acīmredzama neatļauta iejaukšanās vai manipulācija ar jebkuru transportlīdzekļa sastāvdaļu, tajā skaitā emisiju kontroles sistēmu, klusinātāju, ar drošību saistītām sistēmām vai odometriem, ar mērķi samazināt vai sagrozīt transportlīdzekļa nobraukuma rādītājus, šādu neatļautu iejaukšanos vai manipulāciju uzskata par būtisku vai bīstamu trūkumu, un par to piemēro iedarbīgas, samērīgas, atturošas un nediskriminējošas sankcijas.

*** 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>”;

(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.

Dalībvalstis nodrošina citu dalībvalstu kompetentajām iestādēm un to pilnvarotām tehniskās apskates stacijām piekļuvi transportlīdzekļa reģistrācijas datiem, datiem par atbilstības sertifikātu saturu, pēdējo tehniskās apskates sertifikātu, visiem ziņojumiem par tehniskajām pārbaudēm uz ceļiem un valsts datubāzēs saglabāto transportlīdzekļa odometra rādījumu vēsturi.

Dalībvalstis savstarpēji savieno savas elektroniskās sistēmas attiecībā uz tehnisko apskašu sertifikātiem un odometru vēsturi, 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.

2. Līdz [NORĀDĪT DATUMU: 2 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 viena gada 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,”;

(c) pievieno šādu ceturto ievilkumu:

“—norādītu metodes dzirksteļaiždedzes motoru daļiņu skaita (*PN*) emisijas mērīšanai un kompresijas un dzirksteļaiždedzes motoru slāpekļa oksīda (*NO_x*) emisijas mērīšanai, kā noteikts I pielikuma 3. punkta 8.2. iedaļā.”;

(11) direktīvas 20. pantu aizstāj ar šādu:

“20. pants

Ziņošana

Komisija līdz [divi gadi pēc 20.a panta 1. punktā minētā datuma] 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 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 ik pēc trim gadiem līdz 31. martam dalībvalstis, izmantojot Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2018/1999**** 28. pantā minēto tiešsaistes paziņošanas platformu (“e-platforma”), paziņo Komisijai savāktos datus par katru no iepriekšējiem trim kalendārajiem gadiem par transportlīdzekļiem, kas inspicēti to teritorijā. Minētie dati ietver šādu informāciju (par kalendāro gadu):
 - (a) tehniskās apskates staciju skaits katrā dalībvalstī;
 - (b) inspicēto transportlīdzekļu kopskaits;
 - (c) inspicēto transportlīdzekļu skaits pa kategorijām;
 - (d) pārbaudītās jomas un pozīcijas, kurās apskate nav izturēta, saskaņā ar šīs direktīvas I pielikuma 3. punktu;
 - (e) citā dalībvalstī reģistrēto transportlīdzekļu skaits, kategorija un [neatbilstību īpatsvars][apskates rezultāts].

Pirmais ziņojums aptver atsevišķi 2027., 2028. un 2029. gadu.

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.

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, tehniskām pārbaudēm uz ceļiem un transportlīdzekļu attālo uzrādī.”;

- (2) direktīvas 2. pantu groza šādi:
- (a) panta 1. punktu groza šādi:

i) iekļauj šādu aa) apakšpunktu:

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

ii) pievieno šādu otro daļu:

“Direktīvas 4.a pantu piemēro arī mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kas konstruēti un izgatavoti galvenokārt personu un viņu bagāžas pārvadāšanai un kuros papildus vadītāja sēdvietai ir ne vairāk kā astoņas sēdvietas – M1 kategorijas transportlīdzekļi, un divu, trīs, četrus vai piecus riteņus vai četru riteņu mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kas minēti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 168/2013***** 4. pantā – L kategorijas transportlīdzekļi.

***** Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 167/2013 (2013. gada 5. februāris) par lauksaimniecības un mežsaimniecības transportlīdzekļu apstiprināšanu un tirgus uzraudzību (OV L 60, 2.3.2013., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/167/oj>).”;

(b) 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 11. punktu aizstāj ar šādu:

“11) “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.”;

(4) direktīvas 4. pantu aizstāj ar šādu:

“4. pants

Pārbaužu uz ceļiem sistēma

Tehnisko pārbaužu uz ceļiem sistēmā ietilpst 4.a pantā minētās attālās uzrādes izmantošana, sākotnējās tehniskās pārbaudes uz ceļiem, kas minētas 10. panta

1. punktā, un detalizētākas tehniskās pārbaudes uz ceļiem, kas minētas 10. panta 2. punktā.”;

(5) direktīvā iekļauj šādu 4.a pantu:

“4.a pants

Attālās uzrāde

1. Lai kontrolētu mehānisko transportlīdzekļu gaisu piesārņotāju un trokšņa emisijas, dalībvalstis izmanto attālās uzrādes tehnoloģiju. Katra dalībvalsts katru gadu veic nepieciešamos pasākumus, lai, izmantojot minēto tehnoloģiju, pārbaudītu vismaz 30 % no tās teritorijā reģistrēto mehānisko transportlīdzekļu parka.
2. Dalībvalstis izmanto šādas attālās uzrādes rezultātus, lai identificētu transportlīdzekļus ar augstu emisiju līmeni. Tomēr nevar uzskatīt, ka transportlīdzeklis nav izturējis vai izturējis pārbaudi uz ceļa, pamatojoties uz vienu attālās uzrādes mērījumu.

Dalībvalstis veic pasākumus, kas nepieciešami, lai verificētu, ka izplūdes emisijas, trokšņa līmenis vai abi šie raksturlielumi transportlīdzeklim, par kuru ir aizdomas, ka tas, pamatojoties uz attālās uzrādes datiem, kas iegūti vismaz trijos minētā transportlīdzekļa mērījumos sešu mēnešu laikā, pārsniedz noteiktu līmeni. Attiecībā uz izplūdes emisijām minētais līmenis ir divreiz lielāks nekā vidējais līmenis tai pašai kategorijai un emisiju klasei piederošiem transportlīdzekļiem, kuriem ir tāda paša veida aizdedze, proti, dzirksteļ aizdedze vai kompresija aizdedze. Attiecībā uz troksni šis līmenis ir 3 dB virs vidējā līmeņa tās pašas kategorijas transportlīdzekļiem.

Šādas verifikācijas, ko veic dalībvalstis, var veikt šādi:

- (a) tūlīt pēc attālās uzrādes mērījuma kā daļu no tehniskās pārbaudes uz ceļiem, ko veic saskaņā ar 10. pantu, tajā skaitā trokšņa vai izplūdes emisiju testu vai abus saskaņā ar II pielikuma 3. punkta 8. pozīciju;
 - (b) transportlīdzekļiem, kas reģistrēti dalībvalstī, kurā veikti attālās uzrādes mērījumi – 15 dienu laikā pēc pēdējā attālās uzrādes mērījuma Direktīvas 2014/45/ES 12. pantā minētajā tehniskās apskates stacijā pēc tam, kad kompetentā iestāde piecu dienu laikā pēc pēdējā attālās uzrādes mērījuma par to paziņojusi transportlīdzekļa īpašniekam.
3. Attiecībā uz transportlīdzekļiem, kas reģistrēti citā dalībvalstī, kompetentā iestāde ar šīs direktīvas 17. pantā minēto kontaktpunktu starpniecību paziņo reģistrācijas dalībvalsts kompetentajai iestādei par attālās uzrādes mērījumiem un par visām turpmākajām tehniskajām pārbaudēm uz ceļiem. Ja turpmāka pārbaude uz ceļiem nav veikta, reģistrācijas dalībvalstis prasa transportlīdzekļa reģistrācijas apliecības turētājam uzrādīt transportlīdzekli jebkurā Direktīvas 2014/45/ES 12. pantā minētajā tehniskās apskates stacijā ne vēlāk kā 45 dienas pēc tam, kad saņemts paziņojums no dalībvalsts, kurā veikti attālās uzrādes mērījumi.
 4. Dalībvalstis var arī verificēt izplūdes emisijas, trokšņa līmeni vai abus jebkurai transportlīdzeklim, par kuru, pamatojoties uz tikai vienu vai diviem attālās uzrādes mērījumiem, ir aizdomas, ka tas rada vairāk nekā divas reizes lielāku izplūdes emisiju vai par 3 dB lielāku trokšņa emisiju nekā 2. punktā minētie vidējie līmeņi. Šādu verifikāciju veic saskaņā ar 3. punktu.”;

- (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 pārbaūžu uz ceļiem kopskaits atbilst vismaz 5 % no tās teritorijā reģistrēto transportlīdzekļu kopskaita.
2. Attiecībā uz 2. panta 1. punkta aa) apakšpunktā minētajiem transportlīdzekļiem dalībvalstī kalendārajā gadā veikto sākotnējo tehnisko pārbaūžu uz ceļiem kopskaits atbilst vismaz 2 % no tās teritorijā reģistrēto transportlīdzekļu kopskaita.”;
- (7) direktīvas 6. panta 1. punktu aizstāj ar šādu:
- “Lai piešķirtu uzņēmumam riska profilu, dalībvalstis var izmantot I pielikumā noteiktos 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, elektroniskā formātā vai tā apstiprināta izdruka, kā arī ziņojums par pēdējo tehnisko pārbaudi uz ceļiem. Dalībvalstis prasa savām iestādēm pieņemt elektroniskus pierādījumus par šādām tehniskajām apskatēm un pārbaudēm.”;
- (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 inspicēšanai var izraudzīties arī nejauši vai tad, ja ir pamatotas aizdomas, ka transportlīdzeklis rada apdraudējumu ceļu satiksmes drošībai vai videi, arī pamatojoties uz attālo uzrādi.”;
- (10) direktīvas 10. panta 1. punkta otro daļu groza šādi:
- (a) 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;”;

(b) punkta c) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“c) veic vizuālu transportlīdzekļa kravas nostiprināšanas novērtēšanu saskaņā 13. pantu;”;

(11) direktīvas 13. pantu aizstāj ar šādu:

“13. pants

Kravas nostiprināšanas pārbaude

1. Pārbaūžu uz ceļa laikā transportlīdzekļus pakļauj 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 pārlicinātos, 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. Acīmredzamu neatļautu iejaukšanos vai manipulāciju ar jebkuru transportlīdzekļa sastāvdaļu, tajā skaitā emisiju kontroles sistēmu, klusinātāju un ar drošību saistītām sistēmām uzskata par būtisku vai bīstamu trūkumu, un par to piemēro iedarbīgas, samērīgas, atturošas un nediskriminējošas sankcijas.”;

(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. panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Ja transportlīdzeklī, 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 ceļiem 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 23. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

***** 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).”;

(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 reģistrēts.

Dalībvalstis nodrošina citu dalībvalstu kompetentajām iestādēm piekļuvi datiem par atbilstības sertifikātu saturu, pēdējo tehniskās apskates sertifikātu, visiem ziņojumiem par tehniskajām pārbaudēm uz ceļiem un valsts datubāzēs saglabāto transportlīdzekļa odometra rādījumu vēsturi.

Dalībvalstis savstarpēji savieno savas elektroniskās sistēmas attiecībā uz tehnisko apskāšu sertifikātiem un odometru vēsturi, izmantojot Komisijas izstrādāto elektronisko sistēmu *MOVE-HUB*, tā, ka jebkuras dalībvalsts kompetentās iestādes var reāllaikā piekļūt jebkuras citas dalībvalsts attiecīgajai datubāzei vai valsts transportlīdzekļu reģistram.

2. Līdz [NORĀDĪT DATUMU: 2 gadi pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā] Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar kuriem nosaka kārtību, kas nepieciešama elektroniskās sistēmas *MOVE-HUB* funkciju īstenošanai, un paredz 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 viena gada 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 ik pēc trim gadiem līdz 31. martam dalībvalstis, izmantojot Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2018/1999***** 28. pantā minēto tiešsaistes ziņošanas platformu (“e-platforma”), paziņo Komisijai savāktos datus par katru no iepriekšējiem trim kalendārajiem gadiem par transportlīdzekļiem, kas inspicēti to teritorijā. Minētajos datus iekļauj šādu informāciju par kalendāro gadu:

- (a) pārbaudīto transportlīdzekļu kopskaits;
- (b) pārbaudīto transportlīdzekļu skaits pa kategorijām;
- (c) katra inspicētā transportlīdzekļa reģistrācijas valsts;
- (d) detalizētāku pārbažu gadījumā – pārbaudītās jomas un pozīcijas, kurās apskate nav izturēta, saskaņā ar šīs direktīvas IV pielikuma 10. punktu;
- (e) saskaņā ar šīs direktīvas 4.a pantu veikto attālās uzrādes mērījumu rezultāti.

Pirmais ziņojums aptver atsevišķi 2027., 2028. un 2029. gadu.

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 23. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru. Kamēr šādi noteikumi nav stājušies spēkā, dalībvalstis izmanto V pielikumā noteikto standarta ziņošanas veidlapu.

Savāktos datus Komisija paziņo Eiropas Parlamentam un Padomei.

***** 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. pantu groza šādi:

- (a) 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.”;

(b) pievieno šādu ceturto un piekto ievilkumu:

“—pamatojoties uz rezultātiem, ko dalībvalstis paziņojušas Komisijai saskaņā ar 20. panta 1. punkta e) apakšpunktu, noteiktu vienotus [attālās uzrādes] ierobežojumus izplūdes vai trokšņa emisijām vai abām, kas jāizmanto, lai identificētu transportlīdzekļus ar augstu emisiju līmeni; lai identificētu transportlīdzekļus ar bojātām emisijas kontroles sistēmām un transportlīdzekļus, kuru emisijas kontroles sistēmās veikta neatļauta iejaukšanās, var noteikt dažādas robežvērtības;

— norādītu metodes dzirksteļaiždedzes motoru daļiņu skaita (*PN*) emisijas mērīšanai un kompresijas un dzirksteļaiždedzes motoru slāpekļa oksīdu (*NO_x*) emisijas mērīšanai, kā prasīts atbilstīgi II pielikuma 3. punkta 8.2. iedaļai.”;

(18) direktīvas 24. pantu aizstāj ar šādu:

“24. pants

Ziņošana

Līdz [divi gadi pēc 20. panta 1. punktā minētā datuma] Komisija iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par šīs direktīvas īstenošanu un ietekmi. Ziņojumā konkrēti analizē tās ietekmi uz ceļu satiksmes drošības uzlabošanu un emisiju mazināšanu.”;

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

3. pants

1. Dalībvalstīs ne vēlāk kā [NORĀDĪT DATUMU: 2 gadi pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā] stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas nepieciešami, lai izpildītu šīs direktīvas prasības. 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 atsaucē.

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,

*Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētāja*

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs*

TIESĪBU AKTA FINANŠU UN DIGITĀLAIS PĀRSKATS

Saturs

| | | |
|--------|---|----|
| 1. | FRAMEWORK OF THE PROPOSAL/INITIATIVE..... | 3 |
| 1.1. | Title of the proposal/initiative..... | 3 |
| 1.2. | Policy area(s) concerned | 3 |
| 1.3. | Objective(s)..... | 3 |
| 1.3.1. | General objective(s)..... | 3 |
| 1.3.2. | Specific objective(s)..... | 3 |
| 1.3.3. | Expected result(s) and impact | 3 |
| 1.3.4. | Indicators of performance | 4 |
| 1.4. | The proposal/initiative relates to:..... | 4 |
| 1.5. | Grounds for the proposal/initiative | 5 |
| 1.5.1. | Requirement(s) to be met in the short or long term including a detailed timeline for roll-out of the implementation of the initiative..... | 5 |
| 1.5.2. | Added value of EU involvement (it may result from different factors, e.g. coordination gains, legal certainty, greater effectiveness or complementarities). For the purposes of this section 'added value of EU involvement' is the value resulting from EU action, that is additional to the value that would have been otherwise created by Member States alone. | 5 |
| 1.5.3. | Lessons learned from similar experiences in the past..... | 6 |
| 1.5.4. | Compatibility with the multiannual financial framework and possible synergies with other appropriate instruments..... | 7 |
| 1.5.5. | Assessment of the different available financing options, including scope for redeployment..... | 7 |
| 1.6. | Duration of the proposal/initiative and of its financial impact | 8 |
| 1.7. | Method(s) of budget implementation planned | 8 |
| 2. | MANAGEMENT MEASURES..... | 10 |
| 2.1. | Monitoring and reporting rules | 10 |
| 2.2. | Management and control system(s) | 11 |
| 2.2.1. | Justification of the budget implementation method(s), the funding implementation mechanism(s), the payment modalities and the control strategy proposed..... | 11 |
| 2.2.2. | Information concerning the risks identified and the internal control system(s) set up to mitigate them..... | 11 |
| 2.2.3. | Estimation and justification of the cost-effectiveness of the controls (ratio between the control costs and the value of the related funds managed), and assessment of the expected levels of risk of error (at payment & at closure)..... | 11 |
| 2.3. | Measures to prevent fraud and irregularities..... | 11 |

| | | |
|----------|---|----|
| 3. | ESTIMATED FINANCIAL IMPACT OF THE PROPOSAL/INITIATIVE..... | 13 |
| 3.1. | Heading(s) of the multiannual financial framework and expenditure budget line(s) affected..... | 13 |
| 3.2. | Estimated financial impact of the proposal on appropriations..... | 14 |
| 3.2.1. | Summary of estimated impact on operational appropriations..... | 14 |
| 3.2.1.1. | Appropriations from voted budget..... | 14 |
| 3.2.2. | Estimated output funded from operational appropriations (not to be completed for decentralised agencies)..... | 17 |
| 3.2.3. | Summary of estimated impact on administrative appropriations..... | 18 |
| 3.2.3.1. | Appropriations from voted budget..... | 18 |
| 3.2.4. | Estimated requirements of human resources..... | 18 |
| 3.2.4.1. | Financed from voted budget..... | 18 |
| 3.2.5. | Overview of estimated impact on digital technology-related investments..... | 19 |
| 3.2.6. | Compatibility with the current multiannual financial framework..... | 19 |
| 3.2.7. | Third-party contributions..... | 20 |
| 3.3. | Estimated impact on revenue..... | 20 |
| 4. | DIGITAL DIMENSIONS..... | 21 |
| 4.1. | Requirements of digital relevance..... | 21 |
| 4.2. | Data..... | 22 |
| 4.3. | Digital solutions..... | 23 |
| 4.4. | Interoperability assessment..... | 23 |
| 4.5. | Measures to support digital implementation..... | 23 |

1. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS SATVARS

1.1. Priekšlikuma/iniciatīvas nosaukums

Priekšlikums – Direktīva, ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 3. aprīļa Direktīvu 2014/45/ES par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju periodiskajām tehniskajām apskatēm un par Direktīvas 2009/40/EK atcelšanu, un Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 3. aprīļa Direktīvu 2014/47/ES par Savienībā izmantotu komerciālo transportlīdzekļu tehniskajām pārbaudēm uz ceļiem un par Direktīvas 2000/30/EK atcelšanu.

1.2. Attiecīgā(-s) politikas joma(-s)

Transports, ceļu satiksmes drošība

1.3. Mērķi

1.3.1. *Vispārīgie mērķi*

Šīs iniciatīvas vispārīgais mērķis ir vēl vairāk uzlabot ceļu satiksmes drošību ES, veicināt ilgtspējīgu mobilitāti un atvieglot personu brīvu pārvietošanos un preču brīvu apriti ES, pilnībā atraisot tehniskā stāvokļa paketes (TSP) potenciālu.

1.3.2. *Konkrētie mērķi*

Iniciatīvas konkrētie mērķi ir šādi:

- nodrošināt šodienas un nākotnes transportlīdzekļu tehnisko apskašu konsekvenci, objektivitāti un kvalitāti,
- ievērojami samazināt neatļautu iejaukšanos un uzlabot bojātu transportlīdzekļu noteikšanu, lai varētu atklāt bojātas / neatļauti manipulētas drošības un emisiju (t. i., gaisa piesārņojuma un trokšņa emisiju) kontroles sistēmas, kā arī krāpšanos ar odometra rādījumiem,
- uzlabot attiecīgo transportlīdzekļa identifikācijas un statusa datu elektronisku glabāšanu un apmaiņu.

1.3.3. *Sagaidāmais(-ie) rezultāts(-i) un ietekme*

Norādīt, kāda varētu būt priekšlikuma/iniciatīvas ietekme uz mērķa labuma guvējiem/grupām.

Priekšlikums palīdzēs uzlabot ceļu satiksmes drošību ES, un tiek lēsts, ka tā tiks glābtas 6912 dzīvības un novērsti 64 885 smagu savainojumu gadījumi. Tas arī veicinās ilgtspējīgu mobilitāti, mazinot gaisa piesārņotāju un trokšņa emisijas un radot ārējo izmaksu ietaupījumus, kuri tiek lēsti 83,4 miljardu EUR apmērā.

Tas palīdzēs atvieglot personu brīvu pārvietošanos un preču brīvu apriti ES, likvidējot šķēršļus transportlīdzekļu pārreģistrēšanai citā dalībvalstī un (ierobežotai) ES mēroga PTA sertifikātu atzīšanai.

Sagaidāms, ka tas sniegs arī ievērojamus ieguvumus, ieviešot testēšanas metodes elektrotransportlīdzekļu inspicēšanai, uzlabojot emisiju testēšanu (NO_x un PN mērīšanu) un ieviešot testēšanas metodes ADAS un citām drošības sistēmām. Ieguvumi ir sagaidāmi arī tāpēc, ka tiks ieviestas obligātas kravas nostiprināšanas pārbaudes un jauni testēšanas veidi, piemēram, dūmu tveršana un attālā uzrāde, lai pārraudzītu piesārņotāju un trokšņa emisijas, kā arī datu pārvaldības pasākumi.

Sagaidāms, ka iniciatīva palīdzēs uzlabot atklāšanu un tādējādi mazināt bojāto transportlīdzekļu un transportlīdzekļu, kuriem veikta neatļauta iejaukšanās, skaitu, arī paplašinot pārbaudes uz ceļiem, attiecinot tās arī uz vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem. Sagaidāms, ka tā rezultātā ievērojami mazināsies neatļautas iejaukšanās gadījumi ometra rādījumos, jo būs pienākums reģistrēt ometra rādījumus un darīt tos pieejamus pārreģistrācijas gadījumā.

No tā vajadzētu gūt labumu, ko sniedz obligātais elektroniskais tehniskās apskates sertifikāts, transportlīdzekļu reģistrācijas dokumenta ieviešana digitālā formātā, piekļuve PTA ziņojumiem valstu datubāzēs un valstu transportlīdzekļu reģistros iekļauto datu paplašināšana.

Kopējie ieguvumi tiek lēsti 391,6 miljardu EUR apmērā, kas izteikti pašreizējā vērtībā 2026.–2050. gadā salīdzinājumā ar pamatscenāriju.

1.3.4. *Snieguma rādītāji*

Norādīt progresa un sasniegumu pārraudzības rādītājus

Attiecībā uz ceļu satiksmes drošības mērķi Komisija regulāri pārrauga *galvenos ceļu satiksmes drošības rādītājus*, arī bojāgājušo un smagus un vieglus savainojumus guvušo skaita tendences katrā dalībvalstī, kā arī dalījumā pēc transportlīdzekļu kategorijas, vecuma un konkrētiem transportlīdzekļu raksturlielumiem. Maz ticams, ka drīz būs plaši pieejama detalizēta informācija par sadursmju cēloņiem, jo īpaši saistībā ar transportlīdzekļu defektiem. Vispārīgās drošības regulā prasītā notikumu datu reģistratoru analīze nākotnē varētu sniegt detalizētāku ieskatu par ievērojamas daļas sadursmju cēloņiem. Līdz tam būtu jāatjaunina esošās ziņošanas prasības, lai tās labāk atbilstu pašreizējām pārraudzības vajadzībām.

Attiecībā uz gaisa un trokšņa piesārņojuma samazināšanu EEA pastāvīgi pārrauga *gaisa un trokšņa piesārņojuma* tendences. Daļa samazinājuma, ko sagaidāms panākt gadu gaitā, būs saistīta ar šo iniciatīvu, jo tiks uzlabota transportlīdzekļu uzturēšana un mazināts neatļautas iejaukšanās emisijas kontroles sistēmās apjoms. Progresu virzībā uz mērķi veicināt ilgtspējīgu mobilitāti var izmērīt, izmantojot PTA un PUC rezultātu tendences, kā arī attālās uzrādes datus.

Attiecībā uz mērķi *atvieglot brīvu pārvietošanos* panākumu rādītāji būs to dalībvalstu skaits, kuras atzīst ārvalstīs veiktas PTA.

Lai novērtētu iniciatīvas panākumus, ir noteikti šādi darbības mērķi: 1) piemērot jaunās pieejamās drošības un emisiju testēšanas metodes; 2) savstarpēji savienot dalībvalstu transportlīdzekļu reģistrus un ometru datubāzes ar kopīga centra starpniecību; 3) digitalizēt transportlīdzekļu dokumentus un 4) samazināt bojātu transportlīdzekļu un transportlīdzekļu, kam veikta neatļauta iejaukšanās, skaitu uz ES ceļiem.

Komisijas dienesti pārraudzīs šīs iniciatīvas īstenošanu un rezultativitāti ar vairākiem pasākumiem un pamatrādītāju kopumu, ar ko tiks mērīts darbības mērķu sasniegšanas progress. Piecus gadus pēc pārskatīto tiesību aktu piemērošanas Komisijas dienestiem būtu jāveic izvērtējums, lai pārlicinātos, cik lielā mērā ir sasniegti iniciatīvas mērķi.

1.4. **Priekšlikums/iniciatīva ir saistīta ar:**

jaunu darbību

- jaunu darbību pēc izmēģinājuma projekta / sagatavošanas darbības⁵⁶
- esošas darbības paplašināšanu
- vienas vai vairāku darbību apvienošanu vai pārorientēšanu uz citu/jaunu darbību

1.5. Priekšlikuma/iniciatīvas pamatojums

1.5.1. Īstermiņā vai ilgtermiņā izpildāmās prasības, tostarp detalizēts iniciatīvas izvērsšanas grafiks

Valstu publiskajām iestādēm būs jāizveido datubāze to teritorijā reģistrēto transportlīdzekļu odometru vēstures reģistrēšanai, savstarpēji jāsavieno esošie valstu transportlīdzekļu reģistri ar *MOVE-HUB* ziņojumapmaiņas platformas starpniecību, jāpievieno šiem reģistriem jauni datu elementi un jāievieš attālā uzrāde, kas prasa iegādāties un uzstādīt jaunas ceļmalas iekārtas, kā arī pārraudzības sistēma.

PTA stacijām būs jāatjaunina testēšanas prasības un jāievieš dažas jaunas prasības, kas prasīs papildu investīcijas iekārtās, testēšanas kapacitātē un inspektoru apmācībā. Tomēr tiek sagaidīts, ka PTA stacijas spēs atgūt vismaz daļu no papildu izmaksām, izmantojot papildu uzņēmējdarbības iespējas (lielāks apskašu skaits) un dažos gadījumos (atkarībā no dalībvalsts) palielinot maksu par PTA.

Transportlīdzekļu remontdarbnīcām, mehānisko transportlīdzekļu tirgotājiem un cita veida autoservisiem būs jāatjaunina sava biroja programmatūra, lai tie varētu pārsūtīt savus datus uz centrālo valsts datubāzi, jo būs jāizveido sistēma vieglo pasažieru automobiļu un autofurgonu odometru rādījumu reģistrēšanai.

Automobiļu ražotājiem būs jāpielāgo savas sistēmas pārvaldības satvaram, lai tehniskās apskates stacijām un kompetentajām iestādēm nodrošinātu piekļuvi transportlīdzekļa ģenerētiem datiem, kas nepieciešam PTA un PUC veikšanai, un jāpielāgo savas IT sistēmas, lai nodrošinātu piekļuvi attiecīgajiem datiem, kā arī uzturēšanas izmaksas.

Daži transportlīdzekļu īpašnieki piedzīvos arī papildu PTA un/vai pārbaudes uz ceļiem. Jaunu testēšanas prasību dēļ attiecībā uz drošību, gaisa piesārņotāju emisijām un troksni, dažiem transportlīdzekļu īpašniekiem, iespējams, būs jāremontē savi transportlīdzekļi, lai nodrošinātu, ka tie var izturēt PTA un palikt satiksmē.

1.5.2. ES iesaistīšanās pievienotā vērtība (tās pamatā var būt dažādi faktori, piem., koordinēšanas radīti ieguvumi, juridiskā noteiktība, lielāka rezultativitāte vai papildināmība). Šīs iedaļas vajadzībām "ES iesaistīšanās pievienotā vērtība" ir vērtība, kas veidojas ES rīcības rezultātā un kas papildina vērtību, kura veidotos, ja dalībvalstis rīkotos atsevišķi.

Kaut arī tehnoloģiju attīstība, visticamāk, vēl vairāk uzlabos transportlīdzekļu drošību, jaunu tehnoloģiju ieviešana ES transportlīdzekļu parkā prasītu zināmu laiku, un dažas jaunās īpašības varētu radīt arī jaunus riskus. Līdzīgi, lai gan ar tehniskiem risinājumiem var apgrūtināt neatļautu iejaukšanos, ir maz ticams, ka tā izzudīs, ja netiks nodrošināta iespēja veikt transportlīdzekļu testēšanu, lai atklātu nelikumīgus pārveidojumus, jo īpaši motora vadības programmatūrā, piem., nodrošinot labāku piekļuvi transportlīdzekļa ģenerētiem datiem. Tādējādi, nenotiekot ES līmeņa intervencei, šī problēma, visticamāk, saglabāsies.

⁵⁶

Kā noteikts Finanšu regulas 58. panta 2. punkta a) vai b) apakšpunktā.

Dalībvalstis var veikt vienpusējus pasākumus, tomēr šie pasākumi nevar aizstāt trīs direktīvu koordinējošo un harmonizējošo ietekmi, saglabājoties vienotā tirgus izkropļojumu un šīs problēmas tikai daļēja risinājuma riskam.

Transportlīdzekļu gaisa piesārņotāju emisiju nepietiekamas kontroles problēma varētu saglabāties, kamēr ceļu satiksmē piedalīsies transportlīdzekļi ar iekšdedzes motoriņiem (*ICE*). Lai gan līdz ar stingrākiem emisiju standartiem un pakāpenisku elektrifikāciju to transportlīdzekļu skaits, kas rada izpūtēja emisijas, samazināsies, ES tie joprojām atradīsies ceļu satiksmē vēl vairākas desmitgades. Tomēr, neatjauninot pašreizējās emisiju testu prasības ES līmenī, dalībvalstis varētu neieviešāt pašas iedarbīgākās un efektīvākās jau pieejamās testēšanas metodes. Tāpat, kaut arī arvien vairāk dalībvalstu var sākt eksperimentēt ar trokšņa testēšanu uz ceļa, ir maz ticams, ka bez sistemātiskākas un koordinētākas pieejas trokšņainu transportlīdzekļu radītā trokšņa problēma ievērojami samazināsies.

Bez intervences ES līmenī dažas dalībvalstis var veikt vienpusējus vai divpusējus pasākumus, piemēram, sistemātiski reģistrēt odometra rādījumus (un, iespējams, apmainīties ar tiem) vai izstrādāt nolīgumus, lai savstarpēji atzītu tehniskās apskates sertifikātus. Tomēr joprojām saglabātos sistēmiskā problēma saistībā ar nepietiekamu un neefektīvu ar transportlīdzekļu tehniskajām apskatēm saistīto datu apmaiņu, kavējot spēkā esošo noteikumu rezultatīvu īstenošanu un izpildes panākšanu.

Tā kā autotransports un autobūves nozare ir starptautiskas nozares, šo jautājumu risināšana ES līmenī ir daudz efektīvāka un lietderīgāka nekā dalībvalstu līmenī. Valstu prakse vēsturiski atšķiras, un noteikts transportlīdzekļu testēšanas minimālais harmonizācijas līmenis un kopīgi saskaņoti risinājumi transportlīdzekļu datu apmaiņai starp dalībvalstīm ir lietderīgāki nekā vairāki nesaskaņoti valstu risinājumi.

Ar kopīgiem noteikumiem moderno transportlīdzekļu tehnoloģiju (*EV*, *ADAS* un visjaunāko emisiju kontroles iekārtu) testēšanai dalībvalstis gūs apjomrādītus ietaupījumus, un diagnostikas aprīkojuma ražotāji varēs darboties vienotākā tirgū. Tiks uzlabota arī vienotā tirgus darbība, jo transportlīdzekļiem līdzīgos apstākļos tiks veikti līdzīgi testi, un pārvaldātājiem būs līdzīgas izmaksas.

Pieļauves transportlīdzekļu datiem un to apmaiņas nosacījumu koordinēšana ES līmenī būs ne tikai efektīvāka par divpusējiem nolīgumiem un sarunām ar atsevišķiem ražotājiem, bet arī padarīs konkurences apstākļus vienlīdzīgus dalībvalstīm un nodrošinās tām kā kopumam spēcīgākas pozīcijas attiecībā pret autobūves nozari.

1.5.3. *Līdzīgas līdzšinējās pieredzes rezultātā gūtās atziņas*

Kopš 1977. gada ES līmenī ir ieviesti dažādi pasākumi, jo dalībvalstis sāka izstrādāt savus valsts noteikumus par transportlīdzekļu tehniskajām apskatēm, tādējādi radot harmonizācijas trūkumu. Iepriekšējās direktīvās par tehniskajām apskatēm, pārbaudēm uz ceļiem un noteikumiem par transportlīdzekļu reģistrācijas dokumentiem iekļautās prasības kalpoja par pamatu 2014. gada TSP. Lai sasniegtu mērķi uzlabot transportlīdzekļu drošību uz ceļiem, tika pastiprināti minimālie ES standarti periodiskajām tehniskajām apskatēm (PTA) un ieviesti obligāti standarti, kā arī tika ieviestas izlases veida pārbaudes uz ceļiem (PUC). Tas tika uzskatīts par būtisku, lai nesamazinātu ceļu satiksmei atbilstoša tehniskā stāvokļa nodrošināšanas rezultativitāti. Lai sasniegtu mērķi darīt pieejamus datus, kas nepieciešami tehniskajām apskatēm un iegūti no tām, PTA direktīvā dalībvalstis arī mudinātas sadarboties un apmainīties ar informāciju, tajā skaitā ar tehnisko apskašu datiem.

Pēdējos gados TSP nozīme ir mazinājusies, jo ir palielinājusies plaša starp spēkā esošajām tehniskās apskates prasībām un jaunajām sistēmām, kas ir uzstādītas modernos transportlīdzekļos. Šķiet, ka šīs trīs direktīvas nenodrošina pietiekami visaptverošu satvaru attiecībā uz pilnveidotām vadītājam asistējošām sistēmām (ADAS), intelektiskām transporta sistēmām (ITS), cilvēka un mašīnas saskarni (HMI) un elektronisko drošību. TSP pašlaik neaptver specifiskus testēšanas protokolus, lai drošā un efektīvā veidā nodrošinātu elektrotransportlīdzekļu un hibrīda transportlīdzekļu atbilstību un uzturēšanu, arī programmatūras atjauninājumus.

Attiecībā uz TSP mērķi veicināt autotransporta emisiju samazināšanu daži no PTA izmantotajiem testiem vairs nav pietiekami jutīgi, lai konstatētu ar iekšdedzes motoru darbināmu transportlīdzekļu emisiju nepilnības. Moderniem transportlīdzekļu motoriem un izplūdes gāzu sistēmām ir nozīmīgi konstatēšanas kritēriji, kurus neaptver pašlaik noteiktās testēšanas metodes, un pašreizējais TSP ieguldījums to ekspluatācijā esošo transportlīdzekļu skaita samazināšanā, kuriem ir augstas emisijas, ir kļuvis mazāk svarīgs. Turklāt pašlaik nav ES tehniskās apskates noteikumu par transportlīdzekļu pārbaudi attiecībā uz NO_x manipulācijām/defektiem vai dīzeļmotoru cietdaļiņu filtra manipulācijām/defektiem.

Attiecībā uz pārbažu rezultātu informācijas apmaiņas uzlabošanu starp dalībvalstīm pašreizējais informācijas apmaiņas satvars nav bijis efektīvs. Lai gan tiesību aktos kā iespēja ir minēta elektroniska datu apmaiņa starp dalībvalstu iestādēm, ne visas valstis to izmanto. Pat ja transportlīdzekļu reģistrācijas dokumentu harmonizēšana atviegloja tādu transportlīdzekļu reģistrēšanu, kuru izcelsme ir citas dalībvalstis un EEZ, ir iespējams uzlabot digitalizācijas procesu, lai to padarītu vēl vienkāršāku.

1.5.4. Saderība ar daudzgadu finanšu shēmu un iespējamā sinerģija ar citiem atbilstošiem instrumentiem

Priekšlikums atbilst mērķiem un prioritātēm, kas noteiktas 2020. gada Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijā (SSMS) un ES zaļajā kursā, nodrošinot, ka uz ceļiem esošie transportlīdzekļi laika gaitā saglabā atbilstošu drošības līmeni un vidisko sniegumu.

Tas atbilst mērķiem, kas noteikti ES ceļu satiksmes drošības politikas satvarā, un sagaidāms, ka tas arī ievērojami palīdzēs sasniegt ES tīra gaisa politikas mērķus, arī tos, kas noteikti Gaisa kvalitātes direktīvās un Valstu emisiju samazināšanas saistību direktīvā, labāk identificējot un mazinot tādu lielu piesārņotāju klātbūtni, kas veido ļoti lielu daļu no kopējām autotransporta emisijām.

Priekšlikums atvieglos tiešsaistes piekļuvi ar transportlīdzekļiem saistītai informācijai, attiecīgām administratīvajām procedūrām un palīdzības un sarežģītumu risināšanas pakalpojumiem, kas atbilst Vienotās digitālās vārtejas regulai. Ar tehniskajām apskatēm un reģistrācijas datiem saistītās informācijas apmaiņa tiks saskaņota ar attiecīgajiem noteikumiem par datu aizsardzību (GDPR).

Priekšlikums ir saskaņots arī ar drošības un vides prasībām, kas noteiktas tipa apstiprināšanas regulās, arī Vispārīgās drošības regulā. Tas ietver pasākumus, kas nodrošinās, ka īpašnieki visā transportlīdzekļa kalpošanas laikā ievēro obligātos standartus. Priekšlikums nodrošina PTA un PUC saskaņotību ar tipa apstiprināšanas procesu, arī attiecībā uz elektronisku PTA (ePTA) izmantošanu. Priekšlikums ir saskaņots arī ar prasībām tiesību aktos par nolietotiem transportlīdzekļiem (ELV).

Tāpēc priekšlikums tiek uzskatīts par saskaņīgu ar attiecīgajām ES stratēģijām un juridiskajiem instrumentiem un veicina ES politikas prioritāšu īstenošanu.

1.5.5. Dažādo pieejamo finansēšanas iespēju, arī pārdales iespējas, novērtējums

Komisijas vienreizējās izmaksas 2027. gadā un pastāvīgās pielāgošanas izmaksas galvenokārt ir saistītas ar to IT sistēmu modernizēšanu, kuras darbojas kā kopīga saskarne, lai atbalstītu mijiedarbību starp valdības iestādēm/organizācijām, jo īpaši saistībā ar informācijas apmaiņu par transportlīdzekļiem. Informācijas funkcionalitāte tiks balstīta uz esošo platformu (*MOVE-HUB*), ko Komisija izstrādājusi un pārvalda, lai starp dalībvalstīm apmainītos ar dažādu ar autotransportu saistītu informāciju. Šīs sistēmas modernizācija ļautu vislabāk izmantot pašreizējo organizāciju un līdz šim investētos resursus.

Lai pilnībā īstenotu pārskatīto tehniskā stāvokļa paketi, būs vajadzīgi arī papildu cilvēkresursi līmenī 1 *FTE* gadā, sākot no 2027. gada, saistībā ar darbu īstenošanas tiesību aktu sagatavošanā, tajā skaitā atbalstu dalībvalstīm prasītā tehniskā un digitālā satvara izveidē.

1.6. Priekšlikuma/iniciatīvas un finansiālās ietekmes ilgums

Ierobežots ilgums

- darbības laiks: [DD.MM.]GGGG.–[DD.MM.]GGGG.
- finansiālā ietekme no GGGG. līdz GGGG. gadam attiecībā uz saistību apropriācijām un no GGGG. līdz GGGG. gadam attiecībā uz maksājumu apropriācijām;

beztermiņa

- īstenošana ar uzsākšanas periodu no GGGG. līdz GGGG. gadam,
- pēc kura turpinās pilna apjoma darbība.

1.7. Plānotās budžeta izpildes metodes⁵⁷

Komisijas īstenota tieša pārvaldība,

- ko veic tās struktūrvienības, arī personāls Savienības delegācijās
- ko veic izpildaģentūras

Dalīta pārvaldība kopā ar dalībvalstīm

Netieša pārvaldība, kurā budžeta izpildes uzdevumi uzticēti:

- trešām valstīm vai to norīkotām struktūrām
- starptautiskām organizācijām un to aģentūrām (precizēt)
- Eiropas Investīciju bankai un Eiropas Investīciju fondam
- Finanšu regulas 70. un 71. pantā minētajām struktūrām
- publisko tiesību subjektiem
- privāttiesību subjektiem, kas veic sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju uzdevumus, ciktāl tiem ir pienācīgas finanšu garantijas

⁵⁷

Detalizētu informāciju par budžeta izpildes metodēm un atsauces uz Finanšu regulu sk. *BUDGpedia* tīmekļa vietnē: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

- dalībvalstu privāttiesību subjektiem, kuriem ir uzticēta publiskās un privātās partnerības īstenošana un ir pienācīgas finanšu garantijas
- struktūrām vai personām, kurām saskaņā ar LES V sadaļu uzticēts īstenot konkrētas kopējās ārpolitikas un drošības politikas darbības un kuras ir noteiktas attiecīgajā pamataktā
- struktūrām, kas ir iedibinātas kādā dalībvalstī, kuras reglamentē kādas dalībvalsts privāttiesības vai Savienības tiesību akti, un kas ir tādas, kurām saskaņā ar nozaru noteikumiem var uzticēt Savienības līdzekļu vai budžeta garantiju īstenošanu, ciktāl šādas struktūras ir publisko tiesību subjektu vai tādu privāttiesību subjektu kontrolē, kuras veic sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju uzdevumus, un ciktāl tām ir kontrolējošo subjektu sniegtas pienācīgas finanšu garantijas solidāras atbildības veidā vai līdzvērtīgas finanšu garantijas, kurām attiecībā uz katru pasākumu var tikt noteikts Savienības atbalsta apjoma maksimums

Piezīmes

Lai īstenotu priekšlikumu, ir jāatjaunina un jāuztur esoša IT sistēma. Šai sistēmai būtu jāsavieno esošie valstu IT sistēmu tīkli un sadarbspējīgi piekļuves punkti, kas darbojas katras dalībvalsts individuālā atbildībā un pārvaldībā, lai nodrošinātu ar transportlīdzekļiem saistītas informācijas drošu un uzticamu apmaiņu. Komisija īstenošanas aktos noteiks piemērotus IT risinājumus, tajā skaitā struktūru/arhitektūru un tehniskās specifikācijas saskarnes platformai, lai savstarpēji savienotu valstu sistēmas informācijas apmaiņas vajadzībām.

Sagaidāms, ka pielāgošanas izmaksas Komisijai veidos šādi divi galvenie izmaksu elementi (aprēķināti pašreizējā neto vērtībā):

— neregulāras pielāgošanas (vienreizējas) izmaksas 2027. gadā, kas radīsies saistībā ar nepieciešamo IT platformas tehnisko atjaunināšanu un ar transportlīdzekļiem saistītas informācijas apmaiņas starp dalībvalstīm testēšanu, kas tiek lēstas 200 000 EUR apmērā;

— pastāvīgas pielāgošanas izmaksas (īpašas platformas uzturēšana un atbalsts), kas tiek lēstas aptuveni 50 000 EUR apmērā gadā un kas paredzētas interaktīvai informācijas apmaiņai starp dalībvalstu iestādēm.

Lai veiktu TSP īstenošanas darbu, tajā skaitā lai nodrošinātu turpmāko atbalstu dalībvalstīm nolūkā izveidot prasīto tehnisko un digitālo satvaru, ir jāpalielina cilvēkresursi par 1 *FTE* gadā, sākot no 2027. gada, vismaz uz trim gadiem.

2. PĀRVALDĪBAS PASĀKUMI

2.1. Pārraudzības un ziņošanas noteikumi

MOVE ĢD tieši uzdevumi, arī ziņošana par rezultātiem, izmantojot MOVE ĢD gada darbības pārskatu, tiks veikti saskaņā ar ikgadējo plānošanas un pārraudzības ciklu, kas ieviests Komisijā un izpildaģentūrās.

Attiecībā uz periodiskajām tehniskajām apskatēm saskaņā ar PTA direktīvas 20.a pantu dalībvalstis ar tiešsaistes ziņošanas platformas⁵⁸ (“e-platforma”) starpniecību paziņo Komisijai savāktos datus par katru no iepriekšējiem trim kalendārajiem gadiem par transportlīdzekļiem, kas inspicēti to teritorijā. Šajos datos norāda šādu informāciju (par kalendāro gadu):

- tehniskās apskates staciju skaits katrā dalībvalstī;
- pārbaudīto transportlīdzekļu kopskaits;
- pārbaudīto transportlīdzekļu skaits pa kategorijām;
- pārbaudītās jomas un pozīcijas, kurās apskate nav izturēta, saskaņā ar I pielikuma 3. punktu;
- ja testēti citā dalībvalstī reģistrēti transportlīdzekļi – šo transportlīdzekļu skaits, kategorija un apskates rezultāts.

Attiecībā uz pārbaudēm uz ceļiem saskaņā ar PUC direktīvas 20. pantu dalībvalstis, ar tiešsaistes ziņošanas platformas (“e-platforma”, tā pati, kas minēta iepriekš) starpniecību, paziņo Komisijai savāktos datus par katru no iepriekšējiem trim kalendārajiem gadiem par transportlīdzekļiem, kas inspicēti to teritorijā. Šajos datos norāda šādu informāciju (par kalendāro gadu):

- pārbaudīto transportlīdzekļu kopskaits;
- pārbaudīto transportlīdzekļu skaits pa kategorijām;
- katra inspicētā transportlīdzekļa reģistrācijas valsts;
- detalizētāku pārbaudīto jomas un pozīcijas, kurās apskate nav izturēta, saskaņā ar IV pielikuma 10. punktu;
- saskaņā ar 4.a pantu veikto attālās uzrādes mērījumu rezultāti.

Lai palīdzētu mazināt administratīvo slogu valstu iestādēm, jaunais dalībvalstu pārskata periods tiek pagarināts no pašreizējiem diviem gadiem līdz trim gadiem. E-platforma ir paredzēta, lai atvieglotu datu automātisku apkopošanu pēc konkrētiem ziņošanas parametriem.

⁵⁸ 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.).

2.2. Pārvaldības un kontroles sistēma

2.2.1. *Ierosināto budžeta izpildes metožu, finansējuma apgūšanas mehānismu, maksāšanas kārtības un ierosinātās vadības stratēģijas pamatojums*

MOVE ĢD struktūrvienība, kas atbild par attiecīgās politikas jomu, pārvaldīs direktīvas īstenošanu

Izdevumus īsteno tiešā pārvaldībā, pilnībā piemērojot Finanšu regulas noteikumus. MOVE ĢD iepirkuma un dotāciju vadības stratēģija ietver īpašu *ex ante* juridisko, operatīvo un finanšu kontroli attiecībā uz procedūrām (arī iepirkumu; iepirkuma un līgumu padomdevējas komitejas veiktu pārskatīšanu), kā arī attiecībā uz līgumu un nolīgumu parakstīšanu. Turklāt preču un pakalpojumu iepirkumu izdevumi tiek pakļauti *ex ante* un, ja nepieciešams, *ex post* un finanšu kontrolei.

2.2.2. *Informācija par identificētajiem riskiem un to mazināšanai izveidoto(-ajām) iekšējās kontroles sistēmu(-ām)*

Attiecībā uz to uzdevumu izpildi, kas saistīti ar mehānisma izveidi, apzinātie riski ir saistīti ar iepirkuma procedūru izmantošanu, proti: kavējumiem, datu pieejamību, savlaicīgu informāciju tirgum utt. Šie riski ir ietverti Finanšu regulā, un tos mazina iekšējās kontroles pasākumu kopums, ko MOVE ĢD piemēro šādas vērtības iepirkumam.

2.2.3. *Kontroles izmaksefektivitātes (kontroles izmaksu attiecība pret attiecīgo pārvaldīto līdzekļu vērtību) aplēse un pamatojums un sagaidāmā kļūdu riska līmeņa novērtējums (maksājumu izdarīšanas brīdī un slēgšanas brīdī)*

Prasītais budžeta palielinājums attiecas uz IT sistēmas modernizāciju un uzturēšanu. Attiecībā uz kontroles pasākumiem saistībā ar IT sistēmām, kuras izstrādājis vai pārvalda par priekšlikumu atbildīgais direktorāts, IT koordinācijas komiteja regulāri pārrauga direktorātu datubāzes un panākto progresu, ņemot vērā Komisijas IT resursu vienkāršošanu un izmaksu efektivitāti.

MOVE ĢD savā gada darbības pārskatā katru gadu ziņo par savu darbību kontroles izmaksām. Iepirkuma darbību riska profils un kontroles izmaksas atbilst prasībām.

2.3. Krāpšanas un pārkāpumu novēršanas pasākumi

Komisija īsteno regulārus novēršanas pasākumus un pretpasākumus, konkrēti:

- maksājumus par visiem pakalpojumiem pirms apmaksas pārbauda Komisijas personāls, ņemot vērā visas līgumsaistības, ekonomikas principus un finanšu vai vadības paraugpraksi. Visos nolīgumos un līgumos, ko noslēdz starp Komisiju un maksājumu saņēmējiem, tiks iekļauti krāpšanas apkarošanas noteikumi (uzraudzība, ziņošanas prasības u. c.);
- lai apkarotu krāpšanu, korupciju un citas nelikumīgas darbības, bez ierobežojumiem piemēro Eiropas Parlamenta un Padomes 1999. gada 25. maija Regulas (ES, Euratom) Nr. 883/2013 par izmeklēšanu, ko veic Eiropas Birojs krāpšanas apkarošanai (OLAF), noteikumus.

MOVE ĢD 2020. gadā pieņēma pārskatītu stratēģiju krāpšanas apkarošanai (AFS). MOVE ĢD AFS balstās uz Komisijas stratēģiju krāpšanas apkarošanai un specifisku iekšienē veiktu risku novērtējumu nolūkā identificēt jomas, kuras ir visneaizsargātākās pret krāpšanu, jau pastāvošās kontroles un darbības, kas

nepieciešamas MOVE ĢD krāpšanas novēršanas, atklāšanas un izlabošanas spēju uzlabošanai.

Publiskam iepirkumam piemērojamie līguma noteikumi nodrošina, ka Komisijas dienesti, tostarp *OLAF*, var veikt auditus un pārbaudes uz vietas, izmantojot *OLAF* ieteiktos standarta noteikumus.

3. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS APLĒSTĀ FINANSIĀLĀ IETEKME

3.1. Skartās daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijas un budžeta izdevumu pozīcijas

- Esošās budžeta pozīcijas

Sarindotas pa daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijām un budžeta pozīcijām

| Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija | Budžeta pozīcija | Izdevumu veids | Iemaksas | | | |
|--|------------------|---------------------------|-------------------------------|--|-------------------------|--------------------------|
| | Numurs | Dif./nedif. ⁵⁹ | no EBTA valstīm ⁶⁰ | no kandidātvalstīm un potenciālajām kandidātēm ⁶¹ | no citām trešām valstīm | citi piešķirtie ieņēmumi |
| 01 | 02.20.04.01 | Dif. | NĒ | NĒ | NĒ | NĒ |

- Jaunveidojamās budžeta pozīcijas

Sarindotas pa daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijām un budžeta pozīcijām

| Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija | Budžeta pozīcija | Izdevumu veids | Iemaksas | | | |
|--|------------------|----------------|-----------------|--|-------------------------|--------------------------|
| | Numurs | Dif./nedif. | no EBTA valstīm | no kandidātvalstīm un potenciālajām kandidātēm | no citām trešām valstīm | citi piešķirtie ieņēmumi |
| | [XX.YY.YY.YY] | Dif./nedif | JĀ/NĒ | JĀ/NĒ | JĀ/NĒ | JĀ/NĒ |
| | [XX.YY.YY.YY] | Dif./nedif | JĀ/NĒ | JĀ/NĒ | JĀ/NĒ | JĀ/NĒ |
| | [XX.YY.YY.YY] | Dif./nedif | JĀ/NĒ | JĀ/NĒ | JĀ/NĒ | JĀ/NĒ |

⁵⁹ Dif. – diferencētās apropriācijas, nedif. – nediferencētās apropriācijas.

⁶⁰ EBTA: Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācija.

⁶¹ Kandidātvalstis un attiecīgā gadījumā potenciālās kandidātes no Rietumbalkāniem.

3.2. Priekšlikuma aplēstā finansiālā ietekme uz apropriācijām

3.2.1. Kopsavilkums par aplēsto ietekmi uz darbības apropriācijām

- Priekšlikumam/iniciatīvai nav vajadzīgas darbības apropriācijas
- Priekšlikumam/iniciatīvai ir vajadzīgas šādas darbības apropriācijas, kā paskaidrots turpmāk

3.2.1.1. Apropriācijas no apstiprinātā budžeta

Miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

| | | |
|--|-----------|--|
| Daudz gadu finanšu shēmas izdevumu kategorija | Numurs 01 | Vienotais tirgus, inovācija un digitālā joma |
|--|-----------|--|

| ĢD: MOVE | | | Gads | Gads | Gads | Gads | KOPĀ DFS 2021–2027 |
|---|-----------|----------|-------|-------|-------|--------------------|-----------------------|
| | | | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 ⁶² | |
| Darbības apropriācijas | | | | | | | |
| Budžeta pozīcija: 02 20 04 01 | Saistības | (1a) | | | | 0,25 | 0,250 |
| | Maksājumi | (2a) | | | | 0,25 | 0,250 |
| Budžeta pozīcija | Saistības | (1b) | | | | | 0,000 |
| | Maksājumi | (2b) | | | | | 0,000 |
| Administratīvās apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķirumiem ⁶³ | | | | | | | |
| Budžeta pozīcija | | 3) | | | | | 0,000 |
| KOPĀ apropriācijas MOVE ĢD | Saistības | =1a+1b+3 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,250 | 0,250 |
| | Maksājumi | =2a+2b+3 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,250 | 0,250 |
| | | | Gads | Gads | Gads | Gads | KOPĀ DFS 2021–2027 |
| | | | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | |
| KOPĀ darbības apropriācijas | Saistības | 4) | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,250 | 0,250 |

⁶² 2027. gads ir gads, kurā priekšlikumu/iniciatīvu sāk īstenot. Turpmākajos gados pastāvīgās pielāgošanas izmaksas tiek lēstas 0,05 miljonu EUR apmērā, neskarot nākamo DFS.

⁶³ Tehniskais un/vai administratīvais atbalsts un ES programmu un/vai darbību īstenošanas atbalsta izdevumi (kādreizējās BA pozīcijas), netiešā pētniecība, tiešā pētniecība.

| | | | | | | | |
|--|-----------|------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|-------------------------------|
| | Maksājumi | 5) | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,250 | 0,250 |
| KOPĀ administratīvās apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķirumiem | | 6) | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| KOPĀ apropriācijas 1. IZDEVUMU KATEGORIJĀ daudzgadu finanšu shēmā | Saistības | =4+6 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,250 | 0,250 |
| | Maksājumi | =5+6 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,250 | 0,250 |
| | | | Gads 2024 | Gads 2025 | Gads 2026 | Gads 2027 | KOPĀ DFS 2021–2027 |
| • KOPĀ darbības apropriācijas (visas darbības izdevumu kategorijas) | Saistības | 4) | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,250 |
| | Maksājumi | 5) | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,250 |
| • KOPĀ administratīvās apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķirumiem (visas darbības izdevumu kategorijas) | | 6) | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| KOPĀ apropriācijas 1.–6. izdevumu kategorijā daudzgadu finanšu shēmā (atsauces summa) | Saistības | =4+6 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,250 | 0,250 |
| | Maksājumi | =5+6 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,250 | 0,250 |

| Daudzgažu finanšu shēmas izdevumu kategorija | 7 | "Administratīvie izdevumi" | | | | |
|--|---|----------------------------|--------------|--------------|----------------------------|-----------------------|
| MOVE ĢD | | Gads 2024 | Gads 2025 | Gads 2026 | Gads 2027 ⁶⁴ | KOPĀ DFS 2021–2027 |
| •Cilvēkresursi | | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,188 | 0,188 |
| •Citi administratīvie izdevumi | | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| KOPĀ: MOVE ĢD | | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,188 | 0,188 |
| Apropriācijas | | | | | | |

| | | | | | | |
|---|------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| KOPĀ apropriācijas daudzgažu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJĀ | (Saištību summa = maksājumu summa) | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,188 | 0,188 |
|---|------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|

Miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

| | | Gads 2024 | Gads 2025 | Gads 2026 | Gads 2027 | KOPĀ DFS 2021–2027 |
|---|-----------|--------------|--------------|--------------|--------------|-----------------------|
| KOPĀ apropriācijas 1.–7. IZDEVUMU KATEGORIJĀ | Saištības | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,438 | 0,438 |
| dauzgažu finanšu shēmā | Maksājumi | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,438 | 0,438 |

⁶⁴

Tehniskajam un digitālajam satvaram, sākot no 2027. gada, ir vajadzīgi papildu cilvēkresursi 1 FTE gadā. Turpmākajos gados tas neskar nākamo DFS.

3.2.2. *Aplēstais iznākums, ko dos finansējums no darbības apropriācijām (nav jāaizpilda decentralizētajām aģentūrām)*

Saistību apropriācijas miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

| Norādīt mērķus un iznākumus | ↓ | Veids ⁶⁵ | Vidējās izmaksas | Gads 2024 | | Gads 2025 | | Gads 2026 | | Gads 2027 | | Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu) | | | | KOPĀ | | | |
|---|---|---------------------|------------------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|---|----------|----------|----------|----------|----------|-------------------|------------------|
| | | | | IZNĀKUMI | | | | | | | | | | | | | | Kopējais daudzums | Kopējās izmaksas |
| | | | | Daudzums | Izmaksas | Daudzums | Izmaksas | Daudzums | Izmaksas | Daudzums | Izmaksas | Daudzums | Izmaksas | Daudzums | Izmaksas | Daudzums | Izmaksas | | |
| KONKRĒTAIS MĒRĶIS Nr. 1 ⁶⁶ ... | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| — Iznākums | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| — Iznākums | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| — Iznākums | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Starpsumma – konkrētais mērķis Nr. 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| KONKRĒTAIS MĒRĶIS Nr. 2 ... | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| — Iznākums | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Starpsumma – konkrētais mērķis Nr. 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| KOPSUMMAS | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

⁶⁵ Iznākumi ir attiecīgie produkti vai pakalpojumi (piemēram, finansēto studentu apmaiņu skaits, uzbūvēto ceļu garums kilometros utt.).

⁶⁶ Kā aprakstīts 1.3.2. punktā. “Konkrētie mērķi”.

3.2.3. Kopsavilkums par aplēsto ietekmi uz administratīvajām apropriācijām

- Priekšlikumam/iniciatīvai nav vajadzīgas administratīvās apropriācijas
- Priekšlikumam/iniciatīvai ir vajadzīgas šādas administratīvās apropriācijas:

3.2.3.1. Apropriācijas no apstiprinātā budžeta

| APSTIPRINĀTĀS APROPRIĀCIJAS | Gads | Gads | Gads | Gads | KOPĀ 2021–2027 |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------------|
| | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | |
| 7. IZDEVUMU KATEGORIJA | | | | | |
| Cilvēkresursi | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,188 | 0,188 |
| Citi administratīvie izdevumi | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Starpsumma – 7. IZDEVUMU KATEGORIJA | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,188 | 0,188 |
| Ārpus 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS | | | | | |
| Cilvēkresursi | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Pārējie administratīvie izdevumi | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Starpsumma – ārpus 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| KOPĀ | | | | | |
| | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,188 | 0,188 |

Vajadzīgās cilvēkresursu un citu administratīvo izdevumu apropriācijas tiks nodrošinātas no ĢD apropriācijām, kas jau ir piešķirtas darbības pārvaldībai un/vai ir pārdalītas attiecīgajā ĢD, vajadzības gadījumā izmantojot arī vadošajam ĢD gada budžeta sadales procedūrā piešķirtos papildu resursus un ņemot vērā budžeta ierobežojumus.

3.2.4. Aplēstās cilvēkresursu vajadzības

- Priekšlikumam/iniciatīvai nav vajadzīgi cilvēkresursi
- Priekšlikumam/iniciatīvai ir vajadzīgi šādi cilvēkresursi:

3.2.4.1. Finansētas no apstiprinātā budžeta

Aplēse izsakāma pilnslodzes ekvivalenta vienībās

| APSTIPRINĀTĀS APROPRIĀCIJAS | Gads 2024 | Gads 2025 | Gads 2026 | Gads 2027 ⁶⁷ |
|---|--------------------|--------------|--------------|----------------------------|
| •Štatu sarakstā ietvertās amata vietas (ierēdņi un pagaidu darbinieki) | | | | |
| 20 01 02 01 (Galvenais birojs un Komisijas pārstāvniecības) | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 20 01 02 03 (Savienības delegācijas) | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 01 01 01 01 (Netiešā pētniecība) | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 01 01 01 11 (Tiešā pētniecība) | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Citas budžeta pozīcijas (norādīt) | 0 | 0 | 0 | 0 |
| •Ārštata darbinieki (pilnslodzes ekvivalenta vienībās) | | | | |
| 20 02 01 (AC, END, ko finansē no vispārīgajām apropriācijām) | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 20 02 03 (AC, AL, END un JPD Savienības delegācijās) | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Admin. atbalsta | — galvenajā birojā | | | |
| | 0 | 0 | 0 | 0 |

⁶⁷ Tehniskajam un digitālajam satvaram, sākot no 2027. gada, ir vajadzīgi papildu cilvēkresursi 1 FTE gadā. Turpmākajos gados tas neskar nākamo DFS.

| | | | | | |
|---|------------------|----------|----------|----------|----------|
| pozīcija [XX.01.YY.YY] | — ES delegācijās | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 01 01 01 02 (AC, END – netiešā pētniecība) | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 01 01 01 12 (AC, END – tiešā pētniecība) | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Citas budžeta pozīcijas (norādīt) – 7. izdevumu kategorija | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Citas budžeta pozīcijas (norādīt) – ārpus 7. izdevumu kategorijas | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| KOPĀ | | 0 | 0 | 0 | 1 |

Ņemot vērā vispārējo sarežģīto situāciju 7. izdevumu kategorijā gan darbinieku, gan apropriāciju līmeņa ziņā, nepieciešamos cilvēkresursus nodrošinās ĢD darbinieki, kuri jau ir norīkoti darbības pārvaldībai un/vai ir pārdalīti attiecīgajā ģenerāldirektorātā vai citos Komisijas dienestos.

3.2.5. Pārskats par aplēsto ietekmi uz investīcijām, kas saistītas ar digitālajām tehnoloģijām

Obligāti: nākamajā tabulā būtu jāiekļauj priekšlikumā/iniciatīvā ietverti ar digitālajām tehnoloģijām saistīto investīciju labākā aplēse.

Izņēmuma kārtā, ja tas vajadzīgs priekšlikuma/iniciatīvas īstenošanai, 7. izdevumu kategorijas apropriācijas būtu jānorāda noteiktajā pozīcijā.

Apropriācijas 1.–6. izdevumu kategorijā būtu jāatspoguļo kā “Politikas IT izdevumi darbības programmām”. Šie izdevumi attiecas uz darbības budžetu, kas izmantojams, lai atkārtoti izmantotu / pirktu / izstrādātu IT platformas/instrumentus, kas ir tieši saistīti ar iniciatīvas īstenošanu, un uz saistītajām investīcijām (tādām kā licences, pētījumi, datu glabāšana utt.). Tabulā sniegtajai informācijai būtu jāatbilst 4. iedaļā “Digitālā dimensija” sniegtajai informācijai.

| KOPĀ digitālās un IT apropriācijas | Gads | Gads | Gads | Gads | KOPĀ DFS 2021– 2027 |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|------------------------------|
| | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | |
| 7. IZDEVUMU KATEGORIJA | | | | | |
| IT izdevumi (korporatīvie) | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Starpsumma – 7. IZDEVUMU KATEGORIJA | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |
| Ārpus 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS | | | | | |
| IT izdevumi politikas darbības programmu atbalstam | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,250 | 0,250 |
| Starpsumma – ārpus 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,250 | 0,250 |
| KOPĀ | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,250 | 0,250 |

3.2.6. Saderība ar pašreizējo daudzgadu finanšu shēmu

Priekšlikuma/iniciatīvas finansēšanai:

- pilnībā pietiek ar līdzekļu pārvietošanu daudzgadu finanšu shēmas (DFS) attiecīgajā izdevumu kategorijā
- jāizmanto no DFS attiecīgās izdevumu kategorijas nepiešķirtās rezerves un/vai īpašie instrumenti, kas noteikti DFS regulā
- jāpārskata DFS

3.2.7. Trešo personu iemaksas

Priekšlikuma/iniciatīvas finansēšanai:

- nav paredzēts trešo personu līdzfinansējums
- ir paredzēts trešo personu līdzfinansējums atbilstoši šādai aplēsei:

Apropriācijas miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

| | Gads 2024 | Gads 2025 | Gads 2026 | Gads 2027 | Kopā |
|-----------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------|
| Norādīt līdzfinansētāju struktūru | | | | | |
| KOPĀ līdzfinansētās apropriācijas | | | | | |

3.3. Aplēstā ietekme uz ieņēmumiem

- Priekšlikums/iniciatīva finansiāli neietekmē ieņēmumus
- Priekšlikums/iniciatīva finansiāli ietekmē:
 - pašu resursus
 - citus ieņēmumus
 - atzīmēt, ja ieņēmumi tiek piešķirti izdevumu pozīcijām

Miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

| Budžeta ieņēmumu pozīcija: | Kārtējā finanšu gadā pieejamās apropriācijas | Priekšlikuma/iniciatīvas ietekme ⁶⁸ | | | |
|----------------------------|--|--|------------|------------|------------|
| | | 2024. gads | 2025. gads | 2026. gads | 2027. gads |
| pants | | | | | |

Attiecībā uz piešķirtajiem ieņēmumiem norādīt attiecīgās budžeta izdevumu pozīcijas.

Citas piezīmes (piemēram, metode/formula, ko izmanto, lai aprēķinātu ietekmi uz ieņēmumiem, vai jebkura cita informācija).

⁶⁸ Norādītajām tradicionālo pašu resursu (muitas nodokļi, cukura nodevas) summām jābūt neto summām, t. i., bruto summām, no kurām atskaitītas iekasēšanas izmaksas 20 % apmērā.

4. DIGITĀLĀ DIMENSIJA

4.1. Digitālās vajadzības

V1: prasīt tehniskās apskates sertifikātu elektroniskā formātā

- Direktīva 2014/45/ES (PTA), 8. panta 2. punkts.
- Lai gan pašreizējā PTA direktīva ļauj izmantot “elektroniski noformētus” tehniskās apskates sertifikātus, tā prasa izdot personai, kas uzrāda transportlīdzekli PTA veikšanai, apstiprinātu izdrukku. Saskaņā ar šo pasākumu obligāti izdos tikai elektronisku dokumentu, bet izdrukku izsniegs tikai tad, ja to pieprasa persona, kas uzrādījusi transportlīdzekli.
- Ar PTA saistītu datu apmaiņa saskaņā ar V1 ļaus izpildes iestādēm pārbaudīt jebkura ES reģistrēta transportlīdzekļa statusu, ja tiks veikta pārbaude uz ceļa vai pārreģistrācijas nolūkā, un transportlīdzekļa īpašniekam nebūs jāuzrāda izdrukāts sertifikāts.
- Ietekmētās ieinteresētās personas: dalībvalstis, transportlīdzekļu īpašnieki.
- Esošo valsts transportlīdzekļu reģistru un PTA datubāzu pārvaldība.

V2: nodrošināt citu ES dalībvalstu reģistrācijas iestādēm elektronisku piekļuvi attiecīgajiem datiem, tajā skaitā valstu datubāzēs saglabātajiem PTA ziņojumiem, izmantojot kopīgu saskarni

- Pārskatītā Direktīva 1999/37/EK (TRD), 15. pants, Direktīva 2014/45/ES (PTA), 16. pants, Direktīva 2014/47/ES (PUC), 18.a pants.
- Šis pasākums prasa dalībvalstīm nodrošināt piekļuvi citām dalībvalstīm, kas prasa to teritorijā reģistrēto transportlīdzekļu reģistrācijas vai ar PTA saistītus datus un ometra rādījumu vēsturi.
- Ietekmētās ieinteresētās personas: dalībvalstis, Komisija.
- Lai atvieglotu datu apmaiņu, pasākums prasītu dalībvalstīm savienot savas valsts datubāzes (attiecīgi transportlīdzekļu reģistrus un saistītās PTA datubāzes) ar esošo *MOVE-HUB* platformu, ko izstrādājusi un pārvalda Komisija, lai starp dalībvalstīm apmainītos ar dažādu ar autotransportu saistītu informāciju.

V3: ieviest reģistrācijas apliecību izdošanu digitālā formātā, lai pakāpeniski aizstātu pašreizējos papīra (un viedkartes) dokumentus

- Pārskatītā Direktīva 1999/37/EK (TRD), 2., 3. un 5. pants un III pielikums.
- Ar šo pasākumu tiks ieviesta prasība pēc noklusējuma izdot jaunas reģistrācijas apliecības digitālā formātā. Digitālās/mobilās reģistrācijas apliecības tehniskā informācija tiks noteikta īstenošanas aktā, un tajā būs atsauce uz attiecīgajiem ISO standartiem, kā tas ir digitālās vadītāja apliecības gadījumā. Līdzīgi kā mobilā vadītāja apliecība, arī digitālā reģistrācijas apliecība balstīsies uz *eIDAS* iniciatīvu.
- Ietekmētās ieinteresētās personas: dalībvalstis, transportlīdzekļu īpašnieki.
- Pasākums attiecas uz visām transportlīdzekļu kategorijām, kas jāreģistrē dalībvalstīs. Lai identificētu transportlīdzekļus ceļu satiksmē, kā arī lai veiktu pārreģistrāciju, dalībvalstīm būs jāatzīst reģistrācijas apliecības digitālā versija. Tāpat kā fiziskie dokumenti, digitālā transportlīdzekļa reģistrācijas apliecība

tiks izmantota, lai apstiprinātu transportlīdzekļa reģistrāciju, pārbaudītu konkrētus tehniskos datus par to (digitālajā versijā varētu glabāt vairāk datu nekā papīra versijā) un lai iestādes varētu veikt pārbaudi.

V4: pievienot jaunus datus transportlīdzekļu reģistram – minimālais obligātais kopums (tajā skaitā: pirmās reģistrācijas valsts, reģistrācijas statuss, PTA statuss, izmaiņas pārveidojumu dēļ)

- Pārskatītā Direktīva 1999/37/EK (TRD), 6. pants, I un II pielikums.
- Tā nodrošinās obligāto datu minimālo kopumu, kas dalībvalstīm jāreģistrē. Jauni datu elementi cita starpā varētu ietvert šādus: a) valsts, kurā transportlīdzeklis reģistrēts pirmo reizi; b) transportlīdzekļa statuss (piemēram, noņemts no uzskaites, uz laiku noņemts no uzskaites, apturēts, eksportēts, nolietots, iznīcināts; c) PTA statuss (apskate izturēta bez trūkumiem vai ar sīkiem trūkumiem, ierobežots derīgums ar būtiskiem trūkumiem, apskate nav izturēta – kritiski defekti) un tehniskās apskates sertifikāta derīgums (arī derīguma termiņš), kā arī akumulatoru baterijas statuss (*EV*): akumulatoru baterijas identifikācijas numurs, kā arī informācija par to, vai akumulatoru baterija ir labota vai nomainīta; d) izmaiņas dokumentācijā vai veikti pārveidojumi – jebkura svarīga transportlīdzekļa pārbūve ir jāapstiprina un jāreģistrē; e) attiecībā uz transportlīdzekli, kurš pastāvīgi noņemts no uzskaites, – informācija par noņemšanas no uzskaites iemesliem.
- Ietekmētās ieinteresētās personas: dalībvalstis, transportlīdzekļu īpašnieki.
- Esošo valsts transportlīdzekļu reģistru un PTA datubāzu pārvaldība.

V5: odometra rādījumu reģistrēšana valstu datubāzēs

- Direktīvas 2014/45/ES (PTA) 4.a pants.
- Pasākums prasa pakalpojumu sniedzējiem, kas veic transportlīdzekļa remonta vai uzturēšanas darbus, reģistrēt odometra rādījumus īpašā valsts datubāzē vai valsts transportlīdzekļu reģistrā. Transportlīdzekļu ražotājiem regulāri jānosūta arī odometra rādījumi no saviem satīklotajiem transportlīdzekļiem. Šajā pantā arī noteikts, ka dalībvalstīm jādara zināma odometra rādījumu vēsture inspektoriem, reģistrācijas apliecības turētājam un dalībvalstu kompetentajām iestādēm (sk. V2).
- Ietekmētās ieinteresētās personas: dalībvalstis, transportlīdzekļu remontētāji, remontdarbnīcas, transportlīdzekļu ražotāji, transportlīdzekļu īpašnieki un potenciālie pircēji.

V6: dalībvalstu veikta informācijas paziņošana Komisijai

- Direktīvas 2014/45/ES (PTA) 20.a pants, pārskatītās Direktīvas 1999/37/EK (TRD) 16. pants, Direktīvas 2014/47/ES (PUC) 20. pants.
- Līdzīgi, bet vienkāršāk un retāk nekā pašreizējā ziņošanas prasība saskaņā ar PUC direktīvu, dalībvalstīm reizi trijos gados būs jāpaziņo minimālais informācijas kopums, kas saistīts ar PTA, PUC un transportlīdzekļu pārreģistrāciju. Dalībvalstis izmantos kopīgu ziņošanas platformu, nevis nosūtīs e-pasta ziņojumus ar pievienotām *Excel* datnēm. Ziņošanas formāts tiks noteikts īstenošanas aktā, ko pieņems Komisija.
- Ietekmētās ieinteresētās personas: dalībvalstis.

4.2. Dati

Komisijas līmenī netiks vākti nekādi dati, izņemot kumulatīvos datus, ko dalībvalstis sniedz ziņojumos (detalizētāku informāciju sk. V6 un šā pārskata 2.1. punktā par monitoringu un ziņošanu). Šie dati attiecas uz to transportlīdzekļu skaitu, kas pārbaudīti periodiskajās tehniskajās apskatēs un pārbaudēs uz ceļiem, to reģistrācijas valsti un trūkumu skaitu un veidiem.

Visas pārējās attiecīgās vajadzības (V1, V2, V3, V4, V5 sk. iepriekš) atbilst Vienotās digitālās vārtejas regulai, atvieglojot tiešsaistes piekļuvi ar transportlīdzekļiem saistītai informācijai, attiecīgajām administratīvajām procedūrām un palīdzības un problēmu risināšanas pakalpojumiem.

Tā arī palīdz sasniegt ES datu stratēģijas mērķus attiecībā uz Eiropas datu telpu izveidi publiskās pārvaldes iestādēm, kas var atbalstīt tiesību aktu – arī ceļu satiksmes drošības un vides tiesību aktu – izpildi.

Ar tehniskajām apskatēm un reģistrācijas datiem saistītās informācijas apmaiņa būs jāaskaņo ar attiecīgajiem noteikumiem par datu aizsardzību (VDAR).

Ir ievērots vienreizējas iesniegšanas princips, un ir izpētīta iespēja atkārtoti izmantot esošos datus.

4.3. Digitālie risinājumi

Lai atvieglotu datu apmaiņu, V2 prasītu dalībvalstīm savienot savas valsts datubāzes (attiecīgi transportlīdzekļu reģistrus un saistītās PTA datubāzes) ar esošo *MOVE-HUB* platformu, ko izstrādājusī un pārvalda Komisija, lai starp dalībvalstīm apmainītos ar dažādu ar autotransportu saistītu informāciju. Papildu programmatūru ziņojumapmaiņas statistikas apkopošanai izstrādāt nebūs nepieciešams. *MOVE-HUB* varētu izmantot arī, lai paziņotu pēc V5 reģistrēto transportlīdzekļu odometru vēsturi, pārreģistrējot transportlīdzekli citā dalībvalstī.

Citām vajadzībām (V1, V3, V4) centralizēts risinājums nav nepieciešams, un tās tiks balstītas uz esošajiem valsts digitālajiem risinājumiem. Lai reģistrētu odometra rādījumus, V5 paredzēs vai nu izveidot valsts datubāzes (līdzīgi kā Beļģijas sistēmā *Car-Pass*), vai arī izmantot savas valsts transportlīdzekļu reģistru.

Visas ierosinātās vajadzības (V1, V2, V3, V4, V5, V6) atbilst digitālajai politikai (Vienotā digitālā vārteja, Datu akts), kā arī ES kiberdrošības satvara prasībām. Attiecībā uz norādītajām vajadzībām MI tehnoloģiju izmantošana nav paredzēta.

Lai atvieglotu saziņu starp Komisiju un dalībvalstīm, V6 īstenošanai tiks izmantota Komisijas izveidota tiešsaistes platforma (“e-platforma”⁶⁹).

Attiecībā uz periodiskajām tehniskajām apskatēm un pārbaudēm uz ceļiem dalībvalstīm, izmantojot tiešsaistes ziņošanas platformu (“e-platforma”), ir jāpaziņo Komisijai dati par katru no iepriekšējiem trim kalendārajiem gadiem par transportlīdzekļiem, kas pārbaudīti to

⁶⁹ 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.).

teritorijā.

Dalībvalstu pārskata periods paredz ziņošanu reizi trijos gados, un e-platforma ir paredzēta, lai atvieglotu automātisku datu apkopošanu, izmantojot īpašas ziņošanas funkcijas.

4.4. Sadarbības novērtējums

V2 paredz, ka dalībvalstīm jānodrošina piekļuve citām dalībvalstīm, kas pieprasa to teritorijā reģistrēto transportlīdzekļu reģistrācijas vai ar PTA saistītus datus. Lai atvieglotu datu apmaiņu, V2 prasītu dalībvalstīm savienot savas valsts datubāzes (attiecīgi transportlīdzekļu reģistrus un saistītās PTA datubāzes) ar esošo *MOVE-HUB* platformu, ko izstrādājusi un pārvalda Komisija, lai starp dalībvalstīm apmainītos ar dažādu ar autotransportu saistītu informāciju.

Attiecībā uz savstarpējo izmantojamību V1, V2, V3, V4 un V5, visticamāk, būs:

1. pozitīva ietekme uz juridisko pārrobežu sadarbību, jo tās nodrošina saskaņotu tiesiskā regulējuma satvaru minēto sertifikātu un dokumentu pārrobežu izmantošanai un piekļuvei tiem;
2. pozitīva ietekme uz semantisko pārrobežu sadarbību, jo tās nodrošina skaidru satvaru, lai precizētu to datu kopīgo formātu un nozīmi, ar kuriem notiek apmaiņa;
3. pozitīva ietekme uz tehnisko pārrobežu sadarbību, jo ziņojuma struktūra padarīs to piemērotu izmantošanai pāri robežām. Tas tiek vēl vairāk uzlabots, ja dalībvalstis nolemj izmantot *MOVE-HUB* risinājumu, ko jau nodrošina Komisija un ko dalībvalstis izmanto ziņojumu apmaiņai. Ja dalībvalstis nolemj izstrādāt savas sistēmas, tām ir jānodrošina, ka tās nerada šķēršļus sadarbībai;
4. pozitīva ietekme uz organizatorisko sadarbību, jo dalībvalstīm ir jāaskaņo savi procesi, lai nodrošinātu minēto sertifikātu un dokumentu pārrobežu izmantošanu un piekļuvei tiem.

4.5. Digitālās īstenošanas atbalsta pasākumi

Lai veicinātu 4.1. iedaļā noteikto digitāli svarīgo prasību raitu īstenošanu, īstenošanas/deleģētie akti būs jāpieņem šādiem mērķiem:

- noteikt minimālo tehnisko datu kopumu, kas nepieciešams periodisko tehnisko apskatu veikšanai un kas bez maksas un nekavējoties jānodrošina kompetentajām iestādēm, kurām pēc tam būs jānodrošina, ka to pilnvarotajām tehniskās apskates stacijām ir vajadzīgā piekļuve šiem datiem. Papildu tehniskās prasības būtu jānosaka īstenošanas aktā, ar ko groza Komisijas Īstenošanas regulu 2019/621;
- nodrošināt vienotus nosacījumus tehniskās apskates digitālā sertifikāta ieviešanai; Komisijai būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras, lai tā varētu noteikt sadarbības funkcijas un drošības pasākumus attiecībā uz kvadrātkodiem, kas ieviesti tehniskās apskates sertifikātos;
- risināt pārrobežu jautājumus; dalībvalstīm būtu jāsniedz savstarpēja palīdzība Direktīvas 2014/45/ES un Direktīvas 2014/47/ES īstenošanā. Šajā nolūkā ir vajadzīgi noteikumi par informācijas un transportlīdzekļa datu apmaiņu, lai pārbaudītu transportlīdzekļa juridisko un tehnisko stāvokli, odometra rādītāju vēsturi, kā arī tehniskās apskates sertifikātu un tehnisko pārbaudi uz ceļiem saturu;

- *MOVE-HUB* funkcijas būtu jāpaplašina vēl vairāk, lai nodrošinātu nepieciešamo informācijas un/vai transportlīdzekļu datu apmaiņu Direktīvu 2014/45/ES un 2014/47/ES vajadzībām, it īpaši, lai precizētu tās informācijas/datu formātu un saturu, ar ko notiek apmaiņa. Dalībvalstīm savas elektroniskās sistēmas, kas satur informāciju par tehniskās apskates sertifikātiem un odometra rādījumu vēsturi, būtu jāsavieno ar *MOVE-HUB* sistēmu;
- nodrošināt vienādus nosacījumus ziņošanas prasību īstenošanai dalībvalstīs, kurām reizi trijos gados būtu jāziņo par Direktīvas 2014/45/ES un Direktīvas 2014/47/ES īstenošanu.