EUROPEAN COMMISSION
Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs
Single Market Enforcement
Notification of Regulatory Barriers

Pranešimo numeris : 2026/0409/ES (Spain)

Įstatymo, kuriuo reglamentuojamas transporto priemonių techninės apžiūros (ITV) paslaugų teikimas Katalonijoje, projektas

Gauti duomenys : 30/07/2026
Status quo pabaiga : 03/11/2026

Message

Pranešimas 001

Komisijos pranešimas - TRIS/(2026) 2071

Direktyva (ES) 2015/1535

Pranešimas: 2026/0409/ES

Valstybės narės pranešimas apie teksto projektą

Notification – Notification – Notifzierung – Нотификация – Oznámení – Notifikation – Γνωστοποίηση – Notificación – Teavitamine – Ilmoitus – Obavijest – Bejelentés – Notifica – Pranešimas – Paziņojums – Notifika – Kennisgeving – Zawiadomienie – Notificação – Notificare – Oznámenie – Obvestilo – Anmälan – Fógra a thabhairt

Does not open the delays - N'ouvre pas de délai - Kein Fristbeginn - Не се предвижда период на прекъсване - Nezahajuje prodlení - Fristerne indledes ikke - Καμμία έναρξη προθεσμίας - No abre el plazo - Viivituste perioodi ei avata - Määräaika ei ala tästä - Ne otvara razdoblje kašnjenja - Nem nyitja meg a késéseket - Non fa decorrere la mora - Atidėjimai nepradedami - Atlikšanas laikposms nesākas - Ma jiftaħx il-perijodi ta' dewmien - Geen termijnbegin - Nie otwiera opóźnień - Não inicia o prazo - Nu deschide perioadele de stagnare - Nezačína oneskorenia - Ne uvaja zamud - Inleder ingen frist - Ní osclaíonn sé na moilleanna

MSG: 20262071.LT

1. MSG 001 IND 2026 0409 ES LT 30-07-2026 ES NOTIF

2. Spain

3A. Ministerio de Asuntos Exteriores, UE y Cooperación
DG Coordinación del Mercado Interior y Otras Políticas Comunitarias
SG Asuntos Industriales, Energéticos, de Transportes y Comunicaciones, y de Medio Ambiente
d83-189@maec.es

3B. Generalidad de Cataluña
Departamento de Empresa y Trabajo
Dirección General de Industria
Subdirección General de Seguridad Industrial

4. 2026/0409/ES - T40T - Miesto ir kelių transportas

5. Įstatymo, kuriuo reglamentuojamas transporto priemonių techninės apžiūros (ITV) paslaugų teikimas Katalonijoje,

projektas

6. Transporto priemonių techninės apžiūros (ITV) veikla Katalonijoje. ITV yra programos, skirtos užtikrinti, kad eksploatuojamos transporto priemonės būtų geros būklės tiek saugos, tiek aplinkosaugos požiūriu, dalis.

7.

8. Šiuo įstatymo projektu reglamentuojamas transporto priemonių techninės apžiūros paslaugų teikimas Katalonijoje. Pagrindiniai aspektai:
– nustatoma administracinė leidimų išdavimo tvarka atviroje rinkoje: bet kuris tikrinimo veiklos vykdytojas, atitinkantis veiklos vykdymo reikalavimus, turi būti įgaliotas,
– nustatomi reikalavimai ir įpareigojimai, kuriuos turi atitikti stacionarios ir mobiliosios stotys, kuriose ši paslauga teikiama,
– ypač pabrėžiami šie tikslai ir (arba) siekiama šių tikslų:
* ekonominės veiklos vykdytojų techninės kompetencijos užtikrinimas naudojant ENAC (Ispanijos nacionalinės akreditacijos įstaigos) akreditaciją,
* apžiūros kokybės užtikrinimas,
* stočių aplinkos tvarumo užtikrinimas,
* paslaugos teikimo užtikrinimas visoje teritorijoje,
* paslaugų teikimo visų tipų transporto priemonėms užtikrinimas,
– nustatoma galimybė taikyti didžiausio mokesčio sistemą. Jokia stotis negali viršyti administracijos nustatytų maksimalių mokesčių. Tai apsaugo stočių naudotojus labai izoliuotose vietovėse nuo pernelyg didelių mokesčių,
– nustatomos leidimų išdavimo, galiojimo sustabdymo ir panaikinimo procedūros,
– apibrėžiama administracijos stebėsena ir priežiūra.

9. ITV paslaugos teikimo Katalonijoje sistema keitėsi. 1982 m. buvo nuspręsta apžiūros paslaugą perduoti privatiems veiklos vykdytojams pagal administracinę koncesiją. Koncesijoms pasibaigus Įstatymu Nr. 12/2008 koncesijos modelis buvo pakeistas administraciniu leidimu, atsižvelgiant į tam tikrus apribojimus. Jie buvo užginčyti Aukščiausiajam Teismui dėl to, kad prieštaravo Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 49 straipsnyje nustatytai įsisteigimo laisvei, ir dėl jo sprendimų, kuriais buvo panaikinti įvairūs straipsniai, modelis nebuvo įgyvendintas. Šiuo metu yra tinklo sąstingis, nes paslaugos teikimo sistema nėra apibrėžta. Nors kasmet atliekamų apžiūrų skaičius didėja, apžiūros punktų tinklas negali augti ir patenkinti poreikį.

9a. Priemonė, apie kurią pranešta, yra tinkama siekiamiems viešojo intereso tikslams pasiekti, t. y. užtikrinti kelių eismo saugumą ir aplinkos apsaugą, apsaugoti transporto priemonių techninės apžiūros paslaugų kokybę ir prieinamumą ir suteikti teisinį tikrumą sektoriui, kurį šiuo metu veikia reglamentavimo nestabilumas.
Intervencija visų pirma yra atsakas į nustatytą riziką. Esama teisinio netikrumo, atsirandančio dėl įvairių pagrindinių dabartinės reguliavimo sistemos elementų panaikinimo teisme, dėl kurio tapo būtina toliau teikti paslaugą pagal pereinamojo laikotarpio tvarką. Taip pat nurodomos struktūrinės problemos, susijusios su prieiga prie paslaugos. Katalonijos ITV tinklas iš esmės išliko nepakitęs daugiau kaip dešimtmetį (50 stacionarių stočių ir 122 tikrinimo linijos), o patikrinimų apimtis nuo 2014 m. padidėjo daugiau kaip 8 %. Dėl tokios padėties tenka ilgai laukti, sunku užsitikrinti susitikimus ir gaunama daug naudotojų ir susijusių ekonomikos sektorių skundų.
Be to, pastebimas didelis techninės apžiūros reikalavimų nesilaikymo lygis – jis sudaro maždaug 20 % visų transporto priemonių, o policija kas mėnesį nustato apie 3 000 transporto priemonių, važinėjančių be galiojančio ITV pažymėjimo. Šie skaičiai atskleidžia realią grėsmę kelių eismo saugumui ir aplinkosaugos tikslams, susijusiems su transporto priemonių techninės apžiūros procedūromis.
Šia priemone tiesiogiai prisidedama prie šių problemų sprendimo, taikant atvirą leidimų išdavimo modelį, suderinamą su įsisteigimo laisve, tačiau kartu numatant teritorinius įvertinimo mechanizmus, užtikrinančius veiksmingą paslaugos aprėptį visoje teritorijoje. Ši sistema leidžia palaipsniui plėsti paslaugų asortimentą, kur paklausa yra didžiausia, kartu užkertant kelią veiklos vykdytojams sutelkti dėmesį tik į pelningiausias sritis ir užtikrinant, kad vietovės, kurios

ekonominiu požiūriu yra mažiau patrauklios, nebūtų ignoruojamos.
Poveikio vertinime lyginamos skirtingos reglamentavimo alternatyvos ir daroma išvada, kad pasirinktas modelis užtikrina geriausius bendrus rezultatus. Tikimasi, kad tai leis labai sutrumpinti laukimo laiką, pagerinti paslaugų aprėptį visoje teritorijoje, sumažinti patikrinimo reikalavimo nesilaikymo atvejų skaičių, suteikti naudotojams daugiau pasirinkimo laisvės ir užtikrinti aukštus techninius kokybės standartus. Visa tai padaryta nekartojant apribojimų, kurie buvo kvestionuojami Europos ir nacionalinių teismų jurisprudencijoje.
Tikslų taip pat siekiama nuosekliai ir sistemingai. Šiame reglamente suderinti visiems veiklos vykdytojams taikomi techniniai reikalavimai, sugriežtinta Administracijos vykdoma priežiūra, privaloma ENAC atliekama stočių akreditacija, aplinkos tvarumo priemonės ir sąlygos, skirtos užtikrinti paslaugos visuotinumą. Taigi šiuo reglamentu nustatomas išsamus priemonių rinkinys, kuriuo siekiama vienu metu užtikrinti patikrinimų kokybę, stočių tinklo tinkamumą, veiklos vykdytojų teisinį saugumą ir viešojo intereso, susijusio su kelių eismo saugumu ir aplinka, apsaugą.
Taigi tarp nustatytų problemų, siekiamų viešojo intereso tikslų ir įstatymo projekte numatytų priemonių yra tiesioginis, objektyvus ir pakankamai pagrįstas ryšys.

9b. Priemonė yra būtina, nes nė viena iš esamų reglamentavimo alternatyvų nepadėtų tinkamai pasiekti viešojo intereso tikslų, kurių siekiama mažiau įsikišant.
Projekto poveikis vidaus rinkai yra ribotas. Juo neribojamas patekimas į rinką atsižvelgiant į iš anksto nustatytą veiklos vykdytojų skaičių, taip pat jame nenustatomi teritoriniai rezervai ar išimtinės teisės. Priešingai, juo nustatoma reguliuojama leidimų išdavimo tvarka, pagal kurią visi veiklos vykdytojai, atitinkantys valstybės, Europos Sąjungos ir autonominės bendruomenės teisės aktuose nustatytas sąlygas, gali laisvai užsiimti šia veikla.
Šiuo metu galiojančių taisyklių nepakanka nustatytoms problemoms spręsti. Teisinė sistema, nustatyta Įstatymu Nr. 12/2008 ir jo įgyvendinimo taisyklėmis, buvo iš dalies pripažinta negaliojančia įvairiais teismo sprendimais, o jos praktinis taikymas yra sustabdytas. Be to, šiuo metu galiojančia pereinamojo laikotarpio nuostata užtikrinamas tik laikinas paslaugos tęstinumas, bet nesuteikiama struktūrinio sprendimo ar būtino teisinio tikrumo veiklos vykdytojams, naudotojams ir valdžios institucijoms.
Rengiant reglamentą buvo išnagrinėtos kelios alternatyvos. Jei nebus imtasi jokių veiksmų, teisinis neapibrėžtumas, ribotas paslaugų prieinamumas ir sunkumai naudojantis paslauga išliks. Neribotos prieigos alternatyva be teritorinių sąlygų leistų sparčiai plėsti paslaugų teikimą ekonomiškai patraukliausiose vietovėse, tačiau sukeltų didelę riziką, kad tikrinimo stotys taps geografiškai sutelktos ir aprėptis bus prarasta mažiau pelningose vietovėse. Priešingai, taikant teritorijų planavimu ir ribota prieiga grindžiamą modelį reikėtų intensyvesnės administracinės intervencijos, didesnės reguliavimo naštos ir reikšmingesnio įsisteigimo laisvės apribojimo.
Šios alternatyvos atmestos, nes jomis neužtikrinama tinkama konkurencijos, geografinės aprėpties, paslaugų kokybės ir reguliavimo proporcingumo pusiausvyra. Poveikio vertinime daroma išvada, kad atvirosios prieigos modelis su teritoriniu įvertinimu yra tinkamiausia galimybė, nes jis leidžia naujiems veiklos vykdytojams patekti į rinką netaikant kiekybinių apribojimų arba konkurso procedūrų, kartu užtikrinant veiksmingą paslaugos teikimą visoje teritorijoje.
Todėl pasirinkta priemonė yra mažiausiai ribojanti iš visų galimų alternatyvų, leidžiančių pasiekti siekiamus tikslus. Ja išsaugoma įsisteigimo laisvė, užkertamas kelias nepagrįstoms kliūtims patekti į rinką, panaikinamos anksčiau teismuose užginčytos ribojamosios priemonės ir valstybės intervencija apribojama tiek, kiek tikrai būtina siekiant užtikrinti visuotinės svarbos paslaugos, susijusios su kelių eismo saugumu ir aplinkos apsauga, tęstinumą, kokybę ir visuotinį prieinamumą.

9c. Šia priemone nesudaroma pernelyg didelė našta, atsižvelgiant į siekiamus tikslus, ir ji atitinka proporcingumo principą.
Saugomi tikslai yra ypač svarbūs, nes transporto priemonių techninė apžiūra yra esminė priemonė kelių eismo saugumui užtikrinti, rizikai, susijusiai su defektų turinčiomis transporto priemonėmis, mažinti ir prisidėti prie išmetamųjų teršalų kontrolės. Pagal pačius Europos Sąjungos teisės aktus periodiniai transporto priemonių techninės apžiūros patikrinimai laikomi pagrindiniu veiksniu, užtikrinančiu, kad transporto priemonės visą eksploatacijos laikotarpį būtų saugios ir atitiktų aplinkos apsaugos standartus.
Projektu įvedami apribojimai yra nedideli. Reglamente nenustatytos maksimalios rinkos dalys, išimtinės teritorinės teisės, minimalūs atstumai tarp stočių ar kitos ribojančios priemonės, kurios anksčiau buvo ginčijamos teismuose. Be to, jame

nenustatoma fiksuota leidimus turinčių veiklos vykdytojų skaičiaus riba. Patekti į rinką ir toliau gali bet kuris veiklos vykdytojas, atitinkantis reikiamus techninius ir kokybės reikalavimus.
Pagrindinė konkreti pareiga – taikyti teritorinio vertinimo kriterijus, kuriais siekiama užtikrinti paslaugų aprėptį srityse, kuriose ekonominės paskatos gali būti nepakankamos. Šis reikalavimas atspindi ITV, kaip visuotinės svarbos paslaugos, pobūdį ir yra daug mažiau intervencinė priemonė nei kitos svarstytos alternatyvos, pavyzdžiui, ribojantis teritorijų planavimas arba konkursais grindžiamos sutarčių sudarymo sistemos.
Atliktas vertinimas rodo, kad numatoma nauda akivaizdžiai viršija dėl reglamento atsirandančią naštą. Pasirinktu modeliu gerinama prieiga prie paslaugos, trumpinamas laukimo laikas, skatinama naudotojų pasirinkimo laisvė, mažinama transporto priemonių techninės apžiūros reikalavimų nesilaikymo atvejų, didinama teritorinė aprėptis ir išlaikomi aukšti techninės kokybės ir administracinės priežiūros standartai. Be to, poveikio vertinimo ataskaitoje daroma išvada, kad tai yra galimybė, užtikrinanti geriausią visų analizuotų galimybių ekonominę, socialinę ir aplinkosauginę pusiausvyrą.
Neveikimas arba nepakankamų priemonių priėmimas gali lemti nuolatinį teisinį netikrumą, sunkumus gauti paslaugą ir didelį tikrinimo reikalavimo nesilaikymo lygį, taip pat padidinti pavojų kelių eismo saugumui ir aplinkos apsaugai. Ši galima žala yra gerokai didesnė už bet kokį poveikį, kurį reglamentas gali turėti ekonominės veiklos vykdytojams.
Dėl visų šių priežasčių siekiama bendrųjų interesų apsauga gerokai nusveria ribotą poveikį, kurį priemonė gali turėti rinkos veikimui. Todėl nustatyti įpareigojimai yra pagrįsti, būtini ir proporcingi bendrojo intereso tikslų, kuriuos jais siekiama užtikrinti, svarbai.

10. Nuorodos į pagrindinius tekstus:

11. Ne

12.

13. Ne

14. Ne

15. Taip

16.
Techninių prekybos kliūčių aspektas: Ne

Sanitarinių ir fitosanitarinių
prionių aspektas: Ne

****
Europos Komisijos
Direktyvos (ES) 2015/1535 Kontaktinis taškas
el. pašto adresas: grow-dir2015-1535-central@ec.europa.eu