

LIETUVOS KELIŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ TIPO ATITIKTIES ĮVERTINIMO SISTEMA

V. Mickūnaitis, A. Pikūnas, V. Tilindis

Vilniaus Gedimino technikos universitetas

1. Įvadas

Prekyba be kliūčių – vienas Europos Sąjungos vidaus rinkos principų. Antrasis svarbus principas – į Europos Sąjungos rinką gali patekti tik saugūs gaminiai.

Siekiant užtikrinti, kad į Lietuvos rinką patektų tik saugios kelių transporto priemonės, kurios nekenktų žmonių sveikatai ir neturėtų aplinkos, būtina sparčiau diegti transporto produkcijos atitikties įvertinimo sistemą.

Transporto produkcijos atitikties įvertinimo sistema buvo pradėta kurti 1958 m. Ženevoje, kada dalis Europos valstybių pasirašė sutartį dėl vienuodų reikalavimų mechaninėms kelių transporto priemonėms patvirtinimo. Remiantis šia sutartimi buvo įkurtas Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos Vidaus transporto komitetas, kurio darbo grupės pradėjo rengti tarptautinius standartus ir taisykles.

1970 m. vasario 6 d. Europos Bendrijos Taryba išleido Direktyvą 70/156/EEB „Dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su kelių transporto priemonių tipo tvirtinimu, derinimo.“ Vėliau ji buvo papildyta direktyvomis 92/53/EEB ir 93/81/EEB.

Kuriant kelių transporto priemonių tipo atitikties įvertinimo sistemą Lietuvoje, reikia numatyti jos struktūrą, sertifikatus išduodančias įstaigas ir bandymų laboratorijas, parengti vertinimo (sertifikavimo) tvarką, privalomuosius techninius reikalavimus bei tipo atitikties įvertinimo taisykles [1].

Šio straipsnio tikslas – aptarti Lietuvoje kuriamą kelių transporto priemonių tipo atitikties įvertinimo sistemą, kuri atitiktų Europos Bendrijos ir Europos Sąjungos direktyvų bei Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos taisyklių reikalavimus.

2. Kelių transporto priemonių atitikties įvertinimo sistemos apžvalga

Lietuvai integruojantis į Europos Sąjungą, kelių

transporto priemonių atitikties įvertinimo sistemos reikšmė ypač didelė, tai aptarta Baltojoje knygoje, kuria vadovaujasi narystės Europos Sąjungoje siekiančios valstybės derindamos savo teisės aktus [2].

Vykdamas 1969 m. priimtą Bendrąją techninių prekybos kliūčių šalinimo programą, 1970 m. vasario 6 d. buvo priimta bazinė Tarybos direktyva 70/156/EEB „Dėl valstybių narių įstatymų, skirtų transporto priemonių su varikliais, kurios naudojamos keliuose, turi mažiausiai keturis ratus ir kurių didžiausias projektinis greitis yra didesnis negu 25 km/h, bei jų priekabų tipo tvirtinimui, derinimo“. Ši direktyva buvo daug kartų taisyta, labiausiai priimant Direktyvą 92/53/EEB [3, 4].

Svarbiausia šios bazinės direktyvos paskirtis – sukurti sistemą, pagal kurią transporto priemonėmis, kurių tipas vienoje EB valstybėje narėje buvo patvirtintas kaip atitinkantis visą vienodą techninių reikalavimų rinkinį, būtų galima laisvai prekiauti visoje Bendrijoje daugiau jų nebandant.

Ši bazinė direktyva nacionalines transporto priemonių tipo tvirtinimo sistemas keičia Europos Bendrijos tipo tvirtinimo procedūra ir yra pagrįsta visišku suderinimu, t. y. registruojant naujas transporto priemones privaloma laikytis EB reikalavimų. Visa transporto priemonių tipo tvirtinimo sistema naujiems M1 klasės transporto priemonių tipams privaloma nuo 1996 m. sausio 1 d.

Techniniai reikalavimai kelių transporto priemonėms yra išdėstyti atskirose direktyvose. Šios direktyvos daugiausia apima reglamentų reikalavimus, kuriais reikia vadovautis, ir atitinkamas bandymų metodikas.

Praktiniai bandymai yra techninių tarnybų (bandymų laboratorijų), kurios atsiskaito tvirtinančioms institucijoms, kompetencija. Valstybė narė jas įsteigia vadovaudamasi bazinėje direktyvoje nustatytais taisyklėmis ir praneša (notifikuoja) apie jas Komisijai bei kitoms valstybėms narėms. Notifikuotoji techninė tarnyba laikoma atitinkančia bandymų laboratorijų veikimo

standartą (ISO/IEC 17025), tačiau prireikus Komisija gali pareikalauti, kad valstybės narės pateiktų tvirtinamųjų įrodymų.

Kelių transporto priemonių tipo tvirtinimo sistema grindžiama abipusiu institucijų pasitikėjimu. Europos Bendrijos tipo tvirtinimo procedūros esmė yra ta, kad yra pripažįstamas EB atskirųjų direktyvų ir Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos (toliau – JT EEK) taisyklių lygiavertiškumas.

Svarbus EB kelių transporto priemonių tipo tvirtinimo sistemos ypatumas yra tas, kad sistemų, komponentų ir techninių vienetų tvirtinimai, pagrįsti tarptautiniais arba trečiųjų šalių reglamentais, tam tikromis sąlygomis gali būti pripažįstami kaip lygiavertė tvirtinimams pagal atskiras direktyvas. Tai taikoma taisyklėms, priimtoms pagal minėtą 1958 m. JT EEK sutartį. JT EEK taisyklės, pripažintos kaip lygiavertės EB atskirosioms direktyvoms, yra išvardytos Direktyvos 92/53/EEB (paskutinį kartą pataisytos Direktyva 93/81/EEB) IV priedo II dalyje. Tačiau yra ir svarbių skirtumų tarp Europos Bendrijos tipo tvirtinimo sistemos ir Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos sistemos:

a) EB tipo tvirtinimo sistemoje daugiausia dėmesio skiriama transporto priemonės, kaip visumos, tipo tvirtinimui, o JT EEK sistema pagrįsta transporto priemonių posistemų ir komponentų tvirtinimu.

b) EB tipo tvirtinimo direktyvų nuostatos yra privalomos visoms valstybėms narėms, o šalys, pasirašiusios 1958 m. JT EEK sutartį, gali laisvai nuspręsti, ar joms taikyti priimtas taisykles. Jeigu šios taisyklės taikomos, sutarties šalis, remdamasi jomis, privalo pripažinti tvirtinimus, išduotus visų kitų sutartį pasirašiusių šalių (abipusis pripažinimas), be to, ji turi galimybę suteikti tvirtinimo ženklus transporto priemonių įrenginiams ir dalims, kurias apima tos taisyklės, jei gamintojas dėl jų kreipiasi. Kartu, sutarties šalis, taikanti taisykles, nėra įpareigota šių taisyklių reikalavimus taikyti savo vidaus rinkoje.

c) Visos transporto priemonės tipas tvirtinamas tik pagal EB tipo tvirtinimo sistemą, tai nėra daroma pagal 1958 m. JT EEK sutartį.

Baltosios knygos priede pažymima, kad viena iš sąlygų, norint sukurti visuotinai pripažįstamą bandymų ir tipo tvirtinimo sistemą, yra sutarties dėl JT EEK taisyklių taikymo pasirašymas.

Visose Vidurio ir Rytų Europos šalyse, kurios yra pasirašiusios šią sutartį, taisyklių taikymo mastas yra skirtingas.

2.1. Pagrindinės sistemos funkcionavimo sąlygos

Sistemos funkcionavimui reikia nacionalinių taisyklių ir teisės aktų. Šios srities teisės aktams derinti būtina sukurti nacionalinę reglamentavimo sistemą. Ją sudaro institucijos, leidžiančios ir įgyvendinančios taisykles, ir būtinos administracinės procedūros.

Taisykles leidžianti Susisiekimo ministerija nustato reglamentavimo sistemą. Ministerija turi įsteigti tipo atitikties įvertinimo instituciją (pavyzdžiui, tokia yra Vokietijos automobilių transporto tarnyba, Švedijos kelių inspekcija, Olandijos automobilių technologijos ir informacijos centras (toliau – RDW ir pan.), kuri būtų atsakinga už visus transporto vienetų tipo atitikties įvertinimo aspektus. Ši institucija turėtų:

- a) išduoti tipo atitikties įvertinimo sertifikatus;
- b) tikrinti, ar yra parengtos tinkamos priemonės, laiduojančios, kad gaminama produkcija atitiks patvirtintąjį tipą;
- c) imtis atitinkamų priemonių, laiduojančių, kad produkcija visada atitiks tipo tvirtinimo sertifikatus (produkcijos atitikties įvertinimas);
- d) palaikyti ryšius su kitų valstybių narių tipo atitikties įvertinimo institucijomis.

Tipa atitikties įvertinimo institucija įsteigia techninę tarnybą (pavyzdžiui, TÜV Vokietijoje, Švedijos transporto priemonių su varikliais inspekcija arba į Olandijos RDW sistemą įeinančios laboratorijos ir bandymų centras Lylestade), atsakingą už tipo įvertinimo bandymus, kurių yra reikalaujama bazinėje direktyvoje ir atskirosiose direktyvose. Tipa įvertinimo bandymus gali atlikti ir pati tipo atitikties įvertinimo institucija, jeigu tam turi reikiamą bazę.

Nacionalinės sistemos funkcionavimui reikalingos techninės ir teisinės priemonės.

Sukurti tokią reglamentavimo sistemą yra būtina, norint taikyti bazinę direktyvą, kurios reikalavimai yra svarbūs visoms atskirosioms direktyvoms.

2.2. Svarbiausių priemonių parinkimas

Kad būtų galima sukurti pripažintą bandymų ir tipo atitikties įvertinimo sistemą, reikia įgyvendinti ne tik bazinę Direktyvą 70/156/EEB, kurios reikalavimai svarbūs visoms atskirosioms techninėms direktyvoms, bet ir visas JT EEK taisykles. Anksčiau minėtų šalių patyrimas rodo, kad tai yra ilgas ir nuolat vykstantis procesas. Svarbiausia yra parengti:

- techninius reikalavimus remiantis EB ir EEK reglamentais,
- įgyvendinimo taisykles (tai priklauso nuo nacio-

nalinių struktūrų poreikių ir galimybių).

Atsižvelgiant į Olandijos patirtį ir RDW specialistų konsultacijas, galima tvirtinti, kad prisijungimas prie JT EEK tipo atitikties patvirtinimo konvencijos yra pirmasis žingsnis įgyvendinant EB teisės aktus. EB priėmė 78 JT EEK taisyklės, taip suartindama EB ir JT EEK, tuo išreikšdama norą pasauliniu mastu suderinti reikalavimus, keliamus transporto priemonėms. Lietuvai tai reiškia, kad prisijungimas prie JT EEK taisyklių yra esminis žingsnis vykdant išpareigojimus EB.

Įvertinus tokią tipo pripažinimo raidą ir toliau galima apibrėžti išliekančius skirtumus tarp EB ir JT EEK. Kitais žodžiais tariant, ką dar reikia padaryti, kad būtų žengtas pirmasis žingsnis kuriant nacionalinę kelių transporto priemonių tipo atitikties įvertinimo sistemą. RDW ir kiti specialistai pataria pirmuoju etapu numatyti techninius reikalavimus, kurie yra susiję su eismo saugumu bei aplinkos apsauga, taip pat parengti tipo atitikties patvirtinimo arba pripažinimo norminius dokumentus, apimančius šiuos punktus:

- pilnutinis tipo atitikties pripažinimas lengviesiems automobiliams (EB reikalavimai);
- pilnutinis tipo atitikties pripažinimas arba patvirtinimas sunkvežimiams, autobusams, puspriekabėms ir transporto priemonėms, kurių neapima EB reikalavimai (apskritai tai yra nacionalinių ir EB reikalavimų kombinacija);
- pilnutinis tipo atitikties patvirtinimas dviratėms arba triratėms transporto priemonėms (EB reikalavimai);
- individualus tipo atitikties pripažinimas arba patvirtinimas (reikalavimai, keliami importui iš EEK ir (arba) EB valstybių narių);
- individualus tipo atitikties patvirtinimas (reikalavimai, keliami importui iš kitų šalių);
- individualus tipo atitikties patvirtinimas (reikalavimai, keliami registracijai, modifikavus transporto priemonę);
- tipo atitikties pripažinimas (specialios paskirties transporto priemonėms, t. y. vežančioms pavojuosius ir (arba) specialiuosius krovinius);
- tipo atitikties pripažinimas įrangai ir komponentams (EEK ir (arba) EB reikalavimai);
- tipo atitikties patvirtinimas įrangai ir komponentams (nacionaliniai reikalavimai).

2.3. Institucijų sistemos apžvalga

Teisės aktų rengimo procese svarbu laikytis abipusio pripažinimo principo. Tai reiškia, kad užsienyje, taikant JT EEK ir (arba) EB nustatytas tipo atitikties pa-

tvirtinimo procedūras, išduotas sertifikatas turi būti pripažįstamas ir Lietuvoje. Ši nuostata Olandijos kelių eismo įstatyme skamba taip: „Tipo patvirtinimas galioja visoms Europos Sąjungos valstybėms narėms ar bet kuriai valstybei, kuri yra pasirašiusi sutartį su Europos ekonomine bendrija, jeigu transporto priemonė, transporto priemonės dalis, įranga ar įtaisai, skirti apsaugoti kelio naudotoją ar keleivį, kurių tipą reikalaujama patvirtinti, atitinka reikalavimus, keliamus eismui keliuose remiantis Europos Sąjungoje priimtais nuostatais.“

Suprantama, kad tokios nuostatos turėtų būti laikomasi ir Lietuvos įstatymuose bei kituose norminiuose dokumentuose.

Paprastai EB valstybės narės nacionaliniuose įstatymuose reglamentuojama:

- institucijos, kuri suteikia EB atitikties patvirtinimo sertifikatus, paskyrimo tvarka;
- techninių tarnybų ir testavimo (bandymo) laboratorijų paskyrimas ir įgaliojimai;
- pradinis įvertinimas ir produkcijos atitikimas automobilių pramonėje;
- galutinis transporto priemonių atitikties patvirtinimas.

Kuriant kelių transporto priemonių tipo atitikties įvertinimo sistemą didelę paramą suteikė RDW specialistai. Šio centro veikla yra platesnė negu tipo atitikties įvertinimas: aktyviai bendradarbiaujama su automobilių gamintojais, tvarkomas kelių transporto priemonių registras, kuriami norminiai dokumentai, identifikuojamos ir testuojamos į šalį įvežtos kelių transporto priemonės ir pan.

Olandijoje yra įsteigta kelių transporto priemonių priežiūros taryba, kurioje dirba net trys ministrai. Institucija funkcionuoja remdamasi Kelių transporto įstatymu, techniniais reikalavimais ir administraciniais reikalavimais (ministro įsakymai).

Kelių transporto įstatymas yra parengtas, atsižvelgiant į ES direktyvų reikalavimus.

Administraciniai reikalavimai: visų rūšių prašymų formos dėl techninių reikalavimų kontrolė; paslaugų tarifai; reikalavimai organizacijoms, dalyvaujančioms kontrolės ir priežiūros darbe; techninių reikalavimų pakitimai; sukauptos informacijos platinimas.

Pabrėžtina tai, kad pagal Europos Sąjungos direktyvas parengti reikalavimai yra privalomi. Apie visus nukrypimus nuo ES direktyvų būtina pranešti. Šis procesas vadinamas notifikavimu. Jungtinių tautų Europos ekonominės komisijos taisyklių reikalavimai yra rekomendacinio pobūdžio.

Absoliučiai visi atitikties tikrinimo reikalavimai numatyti serijinės gamybos M1 klasės transporto priemonėms. Mažomis serijomis gaminamiems lengviesiems automobiliams netaikomas daužymo testas. Visų kitų kategorijų kelių transporto priemonėms taikant atitikties tikrinimo reikalavimus nustatyta pasirinkimo prerogatyva, o nedidelėmis serijomis gaminamoms transporto priemonėms taikomi nacionaliniai techniniai reikalavimai, artimi ES direktyvų reikalavimams (1 pav.).

Specialistai pabrėžia, kad Europos Bendrijos (EB) valstybė narė turi ne tik išduoti sertifikatus ir leidimus, bet taip pat ir peržiūrėti minėtas kokybės sistemas, prižiūrėti transporto priemonių techninius patikrinimus bei registraciją. Pilnutinio transporto priemonės EB tipo atitikties patvirtinimo atveju EB reikalauja, kad nė viena masiškai gaminama transporto priemonė nebūtų registruojama, jei nepateikiami atitikties įrodymai. Tai reikalauja, kad transporto priemonės savininkas ar importuotojas (gamintojo atstovas) kiekvienai transporto priemonei turi pateikti atitikties sertifikatą. Yra ir kita alternatyva, kada valstybė narė gali sukurti ir pildyti duomenų bazę, apimančią visus duomenis, kurių reikia įvertinti atitikimą, ir galinčią išduoti registravimo dokumentus.

Vakarų šalių specialistai pataria Lietuvai pasirinkti jai priimtina kelių transporto priemonių tipo atitikties įvertinimo sistemą, pagal kurią transporto priemonių gamintojai arba gamintojų atstovai privalėtų pateikti atitikties sertifikatus. Ši sistema turėtų būti įteisinta teisiniais aktais.

Ši sistema turėtų būti įteisinta teisiniais aktais.

3. Lietuvos kelių transporto priemonių tipo atitikties įvertinimo sistema

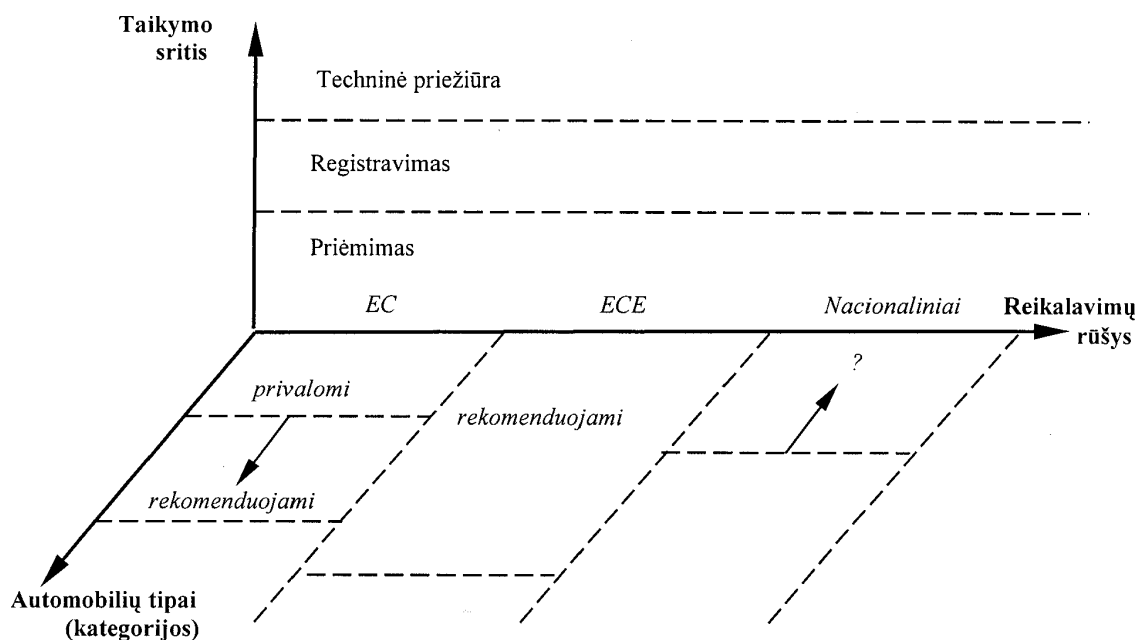
Lietuvos kelių transporto priemonių tipo atitikties įvertinimo sistema (toliau TAIS) parengta remiantis Europos Bendrijos ir Europos Sąjungos direktyvomis 70/156/EEB, 92/53/EEB, 93/81/EEB ir 92/61/EEB, įtraukiant elementus, kurie yra aptarti 1958 m. Ženevos sutartyje (2 pav.). TAIS apima kelių transporto priemones (KTP), jų dalis bei pagalbines priemones. Sistemos tikslas – eismo saugumo ir ekologinės būklės gerinimas bei duomenų bazės, kuri bus panaudota KTP registravimui bei apskaitai, sukūrimas.

TAIS struktūriniai vienetai yra:

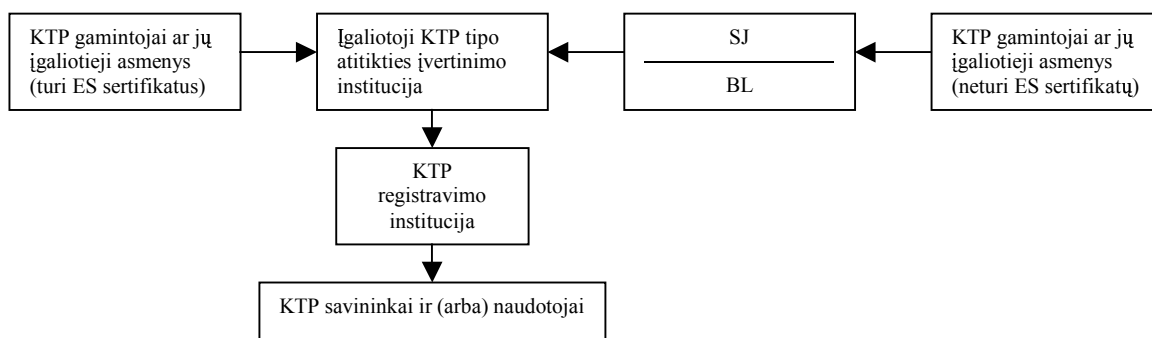
- organizacijos, kurių žinioje yra KTP tipo atitikties įvertinimas (sertifikavimo institucija – SI);
- licencijuotos (akredituotos) bandymų įstaigos (bandymų laboratorijos – BL);
- KTP gamintojai ir jų atstovai.

Santykius tarp TAIS struktūrinių vienetų reglamentuoja įstatymai.

Kelių eismo įstatyme reikalaujama, kad KTP gamintojai arba gamintojo atstovai turi turėti parduodamos transporto priemonės tipo atitikties įvertinimo sertifikatą.



1 pav. Techniniai reikalavimai kelių transporto priemonėms ir jų taikymo sritys
Fig 1. Technical requirements of road transportation and areas of their application



2 pav. KTP tipo atitikties įvertinimo sistemos struktūrinė schema

Fig 2. Structural diagram of the evaluation system of correspondence of the road transportation

Istatymas reglamentuoja reikalavimus, keliamus KTP konstrukcijai, ir KTP kontrolės tvarką. Vadovaujama šiais principais:

- KTP, kurioms leidžiama važinėti Lietuvos keliais, turi atitikti nustatytus techninius reikalavimus;
- KTP, jų dalys bei pagalbinės priemonės prieš jas pateikiant rinkai turi būti tikrinamos, ar atitinka nustatytus techninius reikalavimus;
- transporto priemonių tipo atitikties įvertinimą atlieka Susisiekimo ministerijos įgalios institucijos, vadovaudamosi nustatyta tvarka ir taisyklėmis.

Ryšiai tarp sistemos struktūrinių vienetų yra visapusiški ir remiasi 92/53 ir 92/61 direktyvomis. Ypač svarbi yra 92/53 direktyva, kuri reglamentuoja tipo atitikties įvertinimą Europos Sąjungos valstybėse.

Lietuvoje naujų, dar niekur neregistruotų kelių transporto priemonių tipo atitikties įvertinimo procedūra turi būti skirstoma į pripažinimą ir patvirtinimą.

Tipo pripažinimas – administracinė atitikties įvertinimo procedūra, kurios metu sertifikavimo institucija pripažįsta, kad kitos valstybės narės sertifikavimo institucijos išduotas tipo atitikties patvirtinimas atitinka šalyje galiojančius reikalavimus.

Tipo pripažinimo procedūra bus taikoma toms transporto priemonėms, kurios turės pagal Direktyvos 70/156/EEB, Direktyvos 92/53/EEB ir vėlesnių jos papildymų bei Direktyvos 92/61/EEB (ir vėlesnių jos papildymų) procedūras išduotus sertifikatus.

Kiekvienas juridinis asmuo (gamintojas arba jo atstovas), kuris norės Lietuvoje prekiauti naujo tipo kelių transporto priemonėmis, Valstybinėje kelių transporto inspekcijoje turės įregistruoti to tipo gaminius. Gamintojas arba jo atstovas turės pateikti šiuos pagrindinius dokumentus:

- ES tipo patvirtinimo sertifikatą;
- informacinį dokumentą;

– bandymų rezultatus (M_1 kategorijos automobiliams).

Jeigu KTP sukomplektuota taip, kaip nurodyta pateiktuose dokumentuose, ir nėra jokių neatitikimų, bus suteikiamas leidimas KTP eksploatuoti Lietuvoje. Ji užregistruojama, suteikiamas registracijos liudijimas ir registracijos numeris, kuris leis lengvai identifikuoti kiekvieną transporto priemonę.

Tipo patvirtinimas – administracinė atitikties įvertinimo procedūra, kurios metu sertifikavimo institucija, remdamasi bandymų laboratorijų pateikta informacija, patvirtina, kad transporto priemonė arba jos sudėtinės dalys atitinka šalyje galiojančius reikalavimus.

KTP tipo atitikties patvirtinimo procedūra (dar kitaip vadinama nacionaliniu tipo atitikties patvirtinimu) bus taikoma toms KTP kategorijoms, kurios neturi pilnutinio tipo patvirtinimo sertifikato, būtent: M_2 , M_3 , N_1 , N_2 , N_3 ir O_1-O_4 .

Nacionalinis tipo atitikties patvirtinimas bus tik administracinės procedūros, t. y. Lietuva nusistatys, koikiems mazgams ir sudėtinėms transporto priemonių dalims reikės pateikti atitinkamus ES ar JT sertifikatus. Bus reikalaujama tokių pavienių sertifikatų: KTP stabdžių, variklio galingumo, variklio taršos, variklio skleidžiamo triukšmo, stiklų ir kt.

4. Išvada

Įdiegus kelių transporto priemonių tipo atitikties įvertinimo sistemą Lietuvoje bus registruojamos tik ES sertifikatą arba nacionalinį tipo atitikties patvirtinimą turinčios KTP. Bus sukurtas KTP techninių duomenų registras. Pažangus Europos šalių patyrimas kuriant kelių transporto priemonių kokybės kontrolės ir valdymo mechanizmą padės Lietuvai greičiau integruotis į ES struktūras.

Literatūra

1. Lietuvos Respublikos atitikties įvertinimo įstatymas, 1998 m. spalio 6 d. Nr. VIII-870 // Valstybės žinios, 1998 m. spalio 21 d., Nr. 92, p. 3–6.
2. Europos Bendrijos Komisija. Asocijuotų Vidurio ir Rytų Europos valstybių pasirengimas integracijai į Sąjungos vidaus rinką (Baltosios knygos). V., 1997, p. 110–116.
3. Council Directive 70/156/EEC on the approximation the laws of Member States relating to the type approval of motor vehicles and their trailers // Official Journal L 042, 23/02/1970, p. 1–15.
4. Council Directive 92/53/EEC of 18 June 1992 amending Directive 70/156/EEC on the approximation of the laws of the Member states relating to the type-approval of motor vehicles and their trailers // Official Journal L225, 10/08/1992, p. 1–62.

Įteikta 2001 02 07

THE SYSTEM OF EVALUATION OF TYPE CORRESPONDENCE FOR LITHUANIAN MEANS OF ROAD TRANSPORT

V. Mickūnaitis, A. Pikūnas, V. Tilindis

Summary

This paper describes the main principles which are used as the basis of creating the Lithuanian system of evaluation of type correspondence of means of road transport. It presents the structure of the created system and functions of its elements.

The procedure of type correspondence of new means of road transport not yet registered in Lithuania must be presented to acknowledgement and approval.

The procedure of acknowledgement will be ordered to means certified by the EU Directives 70/156/EEC, 92/53 EEC and by later supplements and also by the EU Directive 92/61/EEC (with later supplements).

The procedure of the type correspondence certification (or national certification of type correspondence) will be ordered to means of road transportation having no full certification, namely, M₂, M₃, N₁, N₂, N₃ and O₁–O₄.

National certification of type will be based on exclusively administrative procedures, i.e. Lithuania will determine units and parts of means of road transportation, which should be certified according to the EU or UN requirements.

The certifications for brakes, engine power, pollution and noise, glasses etc. will be required from the vehicle owners.

After adaptation of this system the order of vehicle registration will be established in Lithuania. A register of technical data will be created for the means of road transportation. In such a way an advanced experience of European States in the field of quality examination and control of road machinery will be propagated in Lithuania. It will promote Lithuania's integration into European Community.

VALENTINAS MICKŪNAITIS

Doctor, Associate Professor, Department of Automobile Transport, Vilnius Gediminas Technical University (VGTU), J. Basanavičiaus g. 28, LT–2009 Vilnius, Lithuania. E-mail: tif@ti.vtu.lt

Doctor of Science, Lithuanian Academy of Agriculture, 1967. First degree in Mechanical Engineering, Lithuanian Academy of Agriculture, 1960. Employment: Associate Professor (1984), VGTU (formerly VTU, VISI). Publications: The rules of road transport state technical inspection. Vilnius, publication of Lithuanian Ministry of transport, 1994. Certification of means of transport. KTU, 1995. Quality management of means of road transport, Vilnius, 2000. Research interests: improvement of technical exploitation of automobile, quality management, fuel economy and vehicle emissions.

ALVYDAS PIKŪNAS

Doctor, Associate Professor and head of Department of Automobile Transport, Vilnius Gediminas Technical University (VGTU, formerly VTU), J. Basanavičiaus g. 28, LT–2009 Vilnius, Lithuania. E-mail: Alvydas.Pikunas@ti.vtu.lt

Doctor of Science, Moscow Highway Engineering Institute, 1983. Publications: author of 80 scientific publications, including: 1. Analysis of oil consumption and its structure in Lithuanian automobile, railway and water transport". Transport Engineering, No 9, Vilnius: Technika, 1994. 2. "State technical inspection of transporting means. Regulations and other normative material". Vilnius, 1995. 3. Influence of technical state of basic automobile engine components on fuel consumption. Transport, No 1(14), Vilnius: Technika, 1999. 4. Investigation of feasibility to use petrol-ethanol mixtures for spark ignition engines. Journal of KONES internal combustion engines, Nr. 1-2, Warsaw, 1999. Research interests: reliability of automobiles, improvement of automotive operation with emphasis on energy saving and reduction of negative impact on the environment, road safety.

VIKTORAS TILINDIS

Doctor, Associate Professor, Department of Automobile Transport, Vilnius Gediminas Technical University (VGTU), J. Basanavičiaus g. 28, LT–2009 Vilnius, Lithuania

Doctor of Science, Lithuanian Academy of Agriculture, 1969. First degree in Agriculture, Lithuanian Academy of Agriculture, 1958. Publications: author of 62 publications. Research interests: technical diagnosis, production standardizing and certifying in automobile transport, transport and ecology.