



EVROPSKA KOMISIJA

Bruselj, 13.7.2012
COM(2012) 380 final

2012/0184 (COD)

Sveženj o tehničnih pregledih

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

**o rednih tehničnih pregledih motornih vozil in njihovih priklopnikov ter razveljavitvi
Direktive 2009/40/ES**

(Besedilo velja za EGP)

{SWD(2012) 206 final}
{SWD(2012) 207 final}

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

- Razlogi za predlog in njegovi cilji

Cilj predloga je določiti dopolnjene in usklajene predpise o tehničnih pregledih motornih vozil in njihovih priklopnikov za povečanje varnosti v cestnem prometu in varstvo okolja.

Namen predloga je prispevati k uresnitvi cilja glede zmanjšanja števila smrtnih žrtev na cestah za polovico do leta 2020, kot je določeno v Usmeritvah politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011–2020¹. Predlog bo prispeval tudi k zmanjšanju emisij v cestnem prometu, ki so povezane s slabim vzdrževanjem vozil.

- Splošno ozadje

Preden se vozilo lahko da na trg, mora izpolnjevati vse ustrezne zahteve glede homologacije ali posamične odobritve, s čimer se zagotovi optimalna raven varnosti in okoljskih standardov. Obveznost vsake države članice je, da prvič registrira vsako vozilo, ki je pridobilo evropsko homologacijo na podlagi „potrdila o skladnosti“, ki ga izda proizvajalec vozila. Ta registracija pomeni uradno dovoljenje za uporabo na javnih cestah in uveljavlja različne roke za uvedbo različnih zahtev za vozila.

Po tej homologaciji morajo cestna vozila redno opravljati tehnični pregled. Cilj teh pregledov je zagotoviti, da so avtomobili na cesti še naprej tehnično brezhibni in varni ter da ne predstavljajo nevarnosti vozniku in drugim udeležencem v prometu. Pri avtomobilih se zato preverja, ali so v skladu z določenimi zahtevami, na primer v zvezi z varnostjo in varstvom okolja, kakor tudi z zahtevami o naknadnem opremljanju. Vozila, ki se uporabljajo za prevoz blaga z maso obremenjenega vozila nad 3,5 tone in za prevoz potnikov, v katerih je prostor za več kot 8 oseb, morajo zaradi svoje redne in intenzivne uporabe zlasti v komercialne namene opraviti dodatne nenapovedane cestne preglede tehnične brezhibnosti, v okviru katerih se preverja njihova skladnost z okoljskimi in tehničnimi zahtevami kadar koli in kjer koli v EU.

V času življenjske dobe vozila se lahko zanj zahteva ponovna registracija zaradi spremembe lastništva ali prenosa v drugo državo članico za namen trajne uporabe. Podobno je treba uvesti določbe o postopku registracije vozil, da se zagotovi, da se vozila, ki predstavljajo takojšnje tveganje za varnost v cestnem prometu, ne uporabljajo na cesti. Cilj tehničnih pregledov je preveriti delovanje varnostnih sestavnih delov, okoljske učinkovitosti in skladnosti vozila z njegovo homologacijo.

- Veljavne določbe na področju, na katero se nanaša predlog

V „sveženj o tehničnih pregledih“ bodo prenesene obstoječe zahteve, določene v obstoječem zakonodajnem okviru o ureditvi na področju tehničnih pregledov, ki zajema tehnične preglede², cestne preglede³ in predpise o registraciji vozil⁴.

¹ COM(2010) 389 final.

² Direktiva 2009/40/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 6. maja 2009 o tehničnih pregledih motornih vozil in njihovih priklopnikov (UL L 141, 6. 6. 2009, str. 12)

Predlog v primerjavi z obstoječo zakonodajo o tehničnih pregledih širi področje uporabe obstoječe ureditve na nove kategorije vozil, vključno z motornimi kolesi, pogostost pregledov starejših vozil pa bo veljala tudi za vozila z visoko kilometrino. Predlog določa tudi nove zahteve pri več elementih, ki so povezani s standardom in kakovostjo pregledov, tj. pri opremi za preglede, spretnostih in usposabljanju izvajalcev pregledov ter nadzoru sistema pregledov.

- Usklajenost z drugimi politikami in cilji Unije

Predlog je skladen s ciljem EU glede doseganja večje varnosti v cestnem prometu, ki je opisan v beli knjigi o prometu⁵, usmerjen pa je v izvajanje posebne strategije, povezane z varnejšimi vozili, iz Usmeritev politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011–2020.

Kar zadeva okoljske vidike predloga, pa predvidene zahteve poleg tega prispevajo k zmanjšanju emisij CO₂ in drugih onesnaževal iz motornih vozil, in sicer na podlagi Evropske strategije za čista in energetske učinkovita vozila⁶, kakor tudi celovite energetske in podnebne politike⁷, tako imenovane „strategije 20-20-20“, ter prispevajo k doseganju ciljev glede kakovosti zraka, ki so določeni v Direktivi 2008/50/ES⁸.

Predlog je skladen tudi s priporočili, povezanimi s ponovnim zagonom enotnega trga, kot je določeno v Montijevem poročilu iz maja 2010⁹, na področju zmanjševanja upravnih ovir pri čezmejnem pretoku rabljenih avtomobilov.

2. REZULTATI POSVETOVANJ Z ZAINTERESIRANIMI STRANMI IN OCENE UČINKA

- Posvetovanje z zainteresiranimi stranmi

Metode posvetovanja

Komisija se je pri pripravi predloga posvetovala z zainteresiranimi stranmi na več načinov:

- organizirano je bilo splošno spletno posvetovanje, ki je zajelo vse vidike predloga;
- posvetovanja s strokovnjaki in zainteresiranimi stranmi so potekala v okviru delavnic;

³ Direktiva 2000/30/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 6. junija 2000 o cestnem pregledu tehnične brezhibnosti gospodarskih vozil, ki vozijo v Skupnosti, kakor je bila spremenjena (UL L 203, 10.8.2000, str. 1).

⁴ Direktiva Sveta 1999/37/ES z dne 29. aprila 1999 o dokumentih za registracijo vozil (UL L 138, 1.6.1999, str. 57).

⁵ COM(2011) 144 final.

⁶ COM(2010) 186 final.

⁷ COM(2008) 30 final.

⁸ Direktiva 2008/50/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. maja 2008 o kakovosti zunanjega zraka in čistejšem zraku za Evropo (UL L 152, 11.6.2008, str. 1)

⁹ http://ec.europa.eu/bepa/pdf/monti_report_final_10_05_2010_sl.pdf.

- opravljena je bila študija prihodnjih možnosti za opravljanje tehničnih pregledov v Evropski uniji, da bi se opredelili možni ukrepi in pripravilo orodje za analizo stroškov in koristi, povezano z učinki tehničnih pregledov.

Povzetek in upoštevanje odgovorov

Med spletnim posvetovanjem so zainteresirane strani izpostavile več vprašanj. Ocena učinka, ki je priložena temu predlogu, izčrpno obravnava izpostavljena vsebinska vprašanja in navaja, kako so bila upoštevana.

Spletno javno posvetovanje je potekalo od 29. julija 2010 do 24. septembra 2010. Komisija je prejela 9 653 odzivov od državljanov, organov držav članic, dobaviteljev opreme, centrov za izvajanje tehničnih pregledov, združenj avtomehanikov in proizvajalcev vozil.

Rezultati so na voljo na spletni strani http://ec.europa.eu/transport/road_safety/take-part/public-consultations/pti_en.htm.

- Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj

Zadevna znanstvena/strokovna področja

Predlog je zahteval oceno različnih možnosti politike pa tudi povezanih gospodarskih, družbenih in okoljskih vplivov.

Uporabljen metodologija

Zunanji svetovalec (Europe Economics) je opravil študijo vplivov različnih možnosti politike z uporabo več znanstvenih in ocenjevalnih poročil, zlasti z viri modelov in podatkov za monetizacijo stroškov in koristi različnih možnosti politike. Študije, ki so se uporabljale v največji meri, vključujejo:

- Poročilo Komisije Svetu in Evropskemu parlamentu o uporabi Direktive 2000/30/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 6. junija 2000 o cestnem pregledu tehnične brezhibnosti gospodarskih vozil, ki vozijo v Skupnosti, s strani držav članic – Obdobji poročanja 2005–2006 in 2007–2008¹⁰,
- AUTOFORE (2007),
- „MOT Scheme Evidence-base“, Ministrstvo za promet (Združeno kraljestvo, 2008),
- Poročilo organizacije Dekra o varnosti v cestnem prometu 2008 – Strategije za preprečevanje nesreč na cestah Evrope,
- Poročilo organizacije Dekra o varnosti v cestnem prometu v zvezi s tovornjaki 2009,
- Poročilo organizacije Dekra o varnosti v cestnem prometu v zvezi z motornimi kolesi 2010

¹⁰ COM(2010) 754 final.

– Poročila TÜV 2009/2010.

Sredstva za javno objavo strokovnih nasvetov

Vsa zaključena in potrjena raziskovalna poročila so ali bodo na voljo na spletni strani GD za mobilnost in promet.

- Ocena učinka

Za namen glavnih vidikov predloga so bile preučene naslednje možnosti:

- (a) pristop „brez spremembe politike“ je referenčni primer, s katerim se primerjajo učinki drugih možnosti politike. S to možnostjo bi se ohranil sedanji pravni okvir EU. Prav tako ne bi bilo kratkoročne prilagoditve tehnične priloge k Direktivi 2009/40/ES, ki je bila nazadnje spremenjena v postopku odbora z Direktivo 2010/48/EU¹¹. Obseg in pogostost tehničnih pregledov se torej ne bo spremenil in sprejeti ne bodo nikakršni nadaljnji ukrepi v zvezi z izmenjavo podatkov. Še naprej ne bi bilo okvira za izmenjavo podatkov;
- (b) „pristop s pravno nezavezujočimi akti“ bi vseboval tako boljše izvajanje in boljše spremljanje uporabe obstoječe zakonodaje. Ta možnost ne bi uvedla nove zakonodaje, prišlo pa bi do novih in večjih prizadevanj na strani Komisije za izboljšanje standardov pregledov in izvrševanja, kakor tudi do ukrepov za spodbujanje izmenjave podatkov;
- (c) „zakonodajni pristop“ bi temeljil na dveh sestavnih delih.
 - Za izpolnitev posebnega cilja glede povečanja varnosti vozil na cesti je namen prvega sestavnega dela poostriiti minimalne standarde EU za redne tehnične preglede vozil in nepričakovane cestne preglede tehnične brezhibnosti ter opredeliti obvezne standarde. To je bistvenega pomena zato, da se zaradi pomanjkljivosti v sistemu ne zmanjša učinkovitost izvrševanja tehničnih pregledov v celoti.
 - Za izpolnitev posebnega cilja glede zagotavljanja razpoložljivosti potrebnih podatkov za tehnične preglede in podatkov o tehničnih pregledih, bi drugi sestavni del celovite ureditve v drugi fazi vključeval možno vzpostavitev usklajenega sistema EU za izmenjavo podatkov, ki bi povezoval obstoječe baze podatkov in zagotavljal:

dostop vsem centrom za izvajanje rednih tehničnih pregledov do podatkov na ravni potrdila o skladnosti ter podatkov o elektronskih varnostnih sistemih (kot so ABS¹², ESC¹³, zračne blazine itd);

izmenjavo rezultatov o pregledih med državami članicami z zagotavljanjem dostopa do sistema večini pomembnih organov pregona;

¹¹ UL L 173, 8.7.2010, str. 47.

¹² Protiblokirni zavorni sistem.

¹³ Elektronski nadzor stabilnosti.

poročanje o rezultatih pregledov – in zlasti odčitkih s kilometrskega števca –, ki so jih opravili centri za izvajanje rednih tehničnih pregledov, nacionalnim in evropskim organom za namene izvrševanja in statistične namene.

Tehnične preglede v več državah članicah opravlja visoko število zasebnih odobrenih centrov za izvajanje tehničnih pregledov. Za zagotovitev skladnega pristopa je treba v zakonodaji opredeliti določene enotne postopke, kot so časovne omejitve in narava podatkov, ki jih je treba posredovati.

Vendar je ocena učinka pokazala koristi, ki jih prinaša kombinacija pristopa s pravno nezavezujočimi akti in regulativnega pristopa. Zato so pravno nezavezujoči ukrepi, pred tem predvideni v oceni učinka, vključeni v zakonodajna besedila.

3. PRAVNI ELEMENTI PREDLOGA

- Povzetek predlaganega ukrepa

Centri za izvajanje tehničnih pregledov imajo dostop do tehničnih podatkov, potrebnih za izvajanje tehničnih pregledov, vključno s podatki o sestavnih delih, povezanih z elektronsko varnostjo, kot sta ABS ali ESC. Proizvajalci zagotovijo dostop do takšnih podatkov, kar že velja za podatke o popravilih in vzdrževanju vozila.

Vozila, na katerih je treba opraviti tehnični pregled, bodo zajemala tudi motorna dvo- ali trikolesna vozila, lahke priklopnike z maso do 3,5 tone in traktorje, katerih konstrukcijsko določena hitrost presega 40 km/h. Ob upoštevanju vidikov starosti vozil in letne kilometrine se bo povečala pogostost izvajanja pregledov za starejša vozila, letni pregled pa se bo opravljal na vozilih z večjo kilometrino, kar že velja za taksije in reševalna vozila. Štirimesečno časovno okno, v katerem se bodo izvajali tehnični pregledi, bo omogočalo zadostno prilagodljivost za državljane in izvajalce.

Oprema, ki se bo uporabljala za izvajanje tehničnih pregledov, bo izpolnjevala nekatere minimalne zahteve, ki omogočajo učinkovito izvajanje opisanih metod tehničnih pregledov. Ugotovljene pomanjkljivosti se ocenjujejo v skladu z usklajenimi predpisi, ki se nanašajo na njihovo tveganje za varnost v cestnem prometu.

Inšpektorji tehničnih pregledov imajo doseženo določeno stopnjo izobrazbe, so izkušeni in ustrezno usposobljeni. Inšpektorji niso v nikakršnem navzkrižju interesov, zlasti kar zadeva ekonomske, osebne ali družinske povezave z imetnikom registracije vozila. Dejavnosti tehničnega pregleda, ki jih izvajajo odobrene zasebne organizacije, se nadzorujejo.

Rezultati tehničnih pregledov, vključno s podatkom o kilometrini vozila, se hranijo v nacionalnih registrih, kar omogoča lažje ugotavljanje goljufij pri kilometrinah. Goljufanje s kilometrskimi števci je treba tudi bolj sistematično obravnavati kot kaznivo dejanje, za katero je določena kazen.

Tehnične preglede v več državah članicah opravlja visoko število zasebnih odobrenih centrov za izvajanje tehničnih pregledov. Za zagotovitev učinkovite izmenjave informacij med državami članicami bi bilo treba določiti nacionalne kontaktne točke in nekatere skupne postopke, kot minimum glede rokov in narave informacij, ki jih je treba posredovati.

Komisija je pooblaščenca za spremembe uredbe, da se upošteva, kadar je to primerno, razvoj zakonodaje EU o homologaciji v zvezi s kategorijami vozil, in za dopolnitev prilog zaradi tehničnega napredka z delegiranimi akti, med drugim z vključitvijo alternativnih postopkov pregledov, ki temeljijo na sodobnih sistemih za naknadno obdelavo emisij za preverjanje NO_x med uporabo ter skladnosti emisij delcev, ki se še razvijajo.

- Pravna podlaga

Pravna podlaga tega predloga je člen 91 Pogodbe o delovanju Evropske unije.

- Načelo subsidiarnosti

Načelo subsidiarnosti se uporablja, če predlog ni v izključni pristojnosti Unije.

Države članice ne morejo zadovoljivo doseči ciljev predloga zaradi naslednjih razlogov: tehnične zahteve za tehnične preglede so na ravni Unije določene na minimalni ravni, njihovo izvajanje v državah članicah pa vodi do velike raznovrstnosti zahtev po vseh Uniji, kar ima negativen vpliv tako na varnost v cestnem prometu kot na notranji trg.

Predlog je zato skladen z načelom subsidiarnosti.

- Načelo sorazmernosti

Kot kaže ocena učinka, je predlog skladen z načelom sorazmernosti, saj ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje ciljev, povezanih z izboljšanjem varnosti v cestnem prometu in varstva okolja, z zviševanjem kakovosti in poostritvijo tehničnih pregledov ter ustvarjanjem ustreznega okvira za brezhiben pretok informacij. To med drugim vključuje določitev minimalnih standardov za izobraževanje in usposabljanje inšpektorjev, saj so današnja vozila visoko razviti proizvodi, polni kompleksne tehnologije. To velja tudi za minimalne zahteve za opremo, ki se bo uporabljala pri tehničnih pregledih. Vsi ti ukrepi so potrebni predpogoji, ki zagotavljajo višjo kakovost tehničnih pregledov.

- Izbira instrumentov

Predlagani instrument: uredba.

Izbira uredbe je primerna, ker zagotavlja zahtevano skladnost, hkrati pa ne zahteva prenosa v zakonodajo držav članic.

4. PRORAČUNSKE POSLEDICE

Predlog ne vpliva na proračun Unije.

5. NEOBVEZNI ELEMENTI [PO POTREBI]

- Razveljavitev veljavne zakonodaje

Sprejetje predloga bo razveljavilo veljavno zakonodajo.

- Evropski gospodarski prostor

Predlagani akt se nanaša na zadevo EGP in ga je zato treba razširiti na Evropski gospodarski prostor.

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

**o rednih tehničnih pregledih motornih vozil in njihovih priklopnikov ter razveljavitvi
Direktive 2009/40/ES**

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 91 Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po predložitvi osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora¹⁴,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij¹⁵,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Komisija v svoji beli knjigi z dne 28. marca 2011 z naslovom „Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu“¹⁶ določa cilj, t.i. „vizijo nič“, v skladu s katerim bi Unija do leta 2050 morala zmanjšati število nesreč s smrtnim izidom na skoraj nič. Da bi se ta cilj uresničil, se od tehnologije vozil pričakuje, da bo v veliki meri prispevala k izboljšanju varnosti v cestnem prometu.
- (2) Komisija je v svojem sporočilu z naslovom „Evropski prostor varnosti v cestnem prometu: usmeritve politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011–2020“¹⁷ predlagala, da se skupno število nesreč s smrtnim izidom v Uniji do leta 2020 zmanjša še za polovico, kar naj bi se pričelo leta 2010. Da bi se ta cilj dosegel, je Komisija opredelila sedem strateških ciljev, vključno z ukrepi za varnejša vozila, strategijo za zmanjšanje števila poškodb in izboljšanje varnosti za ranljive udeležence v prometu, zlasti za motoriste.

¹⁴ UL C, , str. .

¹⁵ UL C, , str. .

¹⁶ COM(2011) 144 final.

¹⁷ COM(2010) 389 final.

- (3) Tehnični pregledi so del širše ureditve, ki zagotavlja varno in okoljsko sprejemljivo stanje vozil ves čas njihove uporabe. Ta ureditev bi morala zajemati tehnične preglede vseh vozil in cestne preglede tehnične brezhibnosti vozil, ki se uporabljajo za dejavnosti komercialnega cestnega prevoza, ter določbe o postopku registracije vozil, ki bi zagotavljale, da se vozila, ki predstavljajo takojšnje tveganje za varnost v cestnem prometu, ne bi uporabljala na cesti.
- (4) V Uniji so bili sprejeti številni tehnični standardi in zahteve za varnost vozil. Z rednimi tehničnimi pregledi pa je treba zagotoviti, da bodo vozila, ko bodo dana na trg, izpolnjevala varnostne standarde skozi celotno življenjsko dobo. Ta ureditev bi morala veljati za kategorije vozil, opredeljene v Direktivi Evropskega parlamenta in Sveta 2002/24/ES z dne 18. marca 2002 o homologaciji dvo- in trikolesnih motornih vozil in o razveljavitvi Direktive Sveta 92/61/EGS¹⁸, Direktivi 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007 o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila¹⁹ in Direktivi Evropskega parlamenta in Sveta 2003/37/ES z dne 26. maja 2003 o homologaciji kmetijskih in gozdarskih traktorjev, njihovih priklopnikov in zamenljivih vlečnih strojev ter njihovih sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot in o razveljavitvi Direktive 74/150/EGS²⁰.
- (5) Med ravno varnosti v cestnem prometu in številom tehničnih pomanjkljivosti vozil obstaja jasna povezava. Leta 2009 je na evropskih cestah umrlo 35 000 ljudi. Ob predpostavki, da je prispevek tehničnih pomanjkljivosti k številu smrtnih žrtev sorazmeren njihovem prispevku k nesrečam, je več kot 2 000 smrtnih žrtev na leto v Uniji mogoče povezati s tehničnimi pomanjkljivostmi vozila. Na podlagi razpoložljivih študij bi se od 900 do 1 100 nesrečam bilo mogoče izogniti, če bi bile sprejete ustrezne izboljšave sistema tehničnih pregledov.
- (6) Velik del skupnih emisij cestnega prometa, zlasti emisij CO₂, je posledica manjšega števila vozil s slabo delujočimi sistemi za nadzor emisij. Ocenjeno je, da 5 % voznega parka povzroča 25 % vseh emisij onesnaževal. Ureditev z rednimi tehničnimi pregledi bi torej prispevala tudi k izboljšanju okolja z zmanjšanjem povprečnih emisij vozil.
- (7) Zanesljivi rezultati preiskave kažejo, da je 8 % nesreč, v katerih so udeleženi motoristi, posledica tehničnih napak ali pa so s slednjimi povezane. Motoristi so skupina udeležencev v cestnem prometu, za katere je značilno največje varnostno tveganje, število smrtnih žrtev med njimi pa narašča. Med smrtnimi žrtvami je največ voznikov mopedov: leta 2008 je na cestah umrlo več kot 1 400 voznikov. Vozila, ki jih bo treba pregledati, bodo torej vključevala tudi najbolj tvegano skupino udeležencev v cestnem prometu, tj. motorizirana dvo- in trikolesna vozila.
- (8) Kmetijska vozila, katerih največja konstrukcijsko določena hitrost presega 40 km/h, se pri dejavnostih lokalnega prevoza čedalje bolj uporabljajo namesto tovornjakov.

¹⁸ UL L 124, 9.5.2002, str. 1.

¹⁹ UL L 263, 9.10.2007, str. 1.

²⁰ UL L 171, 9.7.2003, str. 1.

Njihova možnost tveganja je enaka možnosti tveganja tovornjakov, zato bi bilo treba to kategorijo vozil v zvezi s tehničnimi pregledi obravnavati enako kot tovornjake.

- (9) Vozila zgodovinskega interesa naj bi ohranjala dediščino dobe, v kateri so bila izdelana, in ker se na javnih cestah le malo uporabljajo, bi bilo treba odločitev o podaljšanju roka rednih tehničnih pregledov za takšna vozila prepustiti državam članicam. Države članice bi morale s predpisi urediti tudi tehnične preglede drugih vrst specializiranih vozil.
- (10) Tehnični pregledi so suverena dejavnost, zato bi jih morale opravljati države članice ali pooblaščen izvajalci pod njihovim nadzorom. Države članice bi morale biti še naprej odgovorne za tehnične preglede v vseh primerih, tudi če nacionalni sistem dovoljuje odobritev zasebnih organov, med drugim tudi tistim, ki izvajajo popravila.
- (11) Ključnega pomena za pregled vozil in zlasti za njihove elektronske varnostne sestavne dele, je dostop do tehničnih specifikacij vsakega posameznega vozila. Proizvajalci vozil naj torej ne bi zagotovili samo vseh podatkov, kot so zajeti v potrdilu o skladnosti, temveč tudi dostop do podatkov, ki so potrebni za preverjanje delovanja sestavnih delov, povezanih z varnostjo in okoljem. Določbe, povezane z dostopom do podatkov o popravilih in vzdrževanju se morajo za ta namen uporabljati na podoben način, kar centrom za izvajanje tehničnih pregledov omogoča dostop do tistih elementov informacij, ki so potrebni za tehnični pregled. To je ključnega pomena zlasti na področju elektronsko nadzorovanih sistemov in mora zajemati vse elemente, ki jih je vgradil proizvajalec.
- (12) Za doseganje visoke kakovosti pregledov po vsej Uniji bi bilo treba na ravni Unije določiti opremo, ki se bo uporabljala pri pregledih, ter način njenega vzdrževanja in umerjanja.
- (13) Inšpektorji bi morali med izvajanjem tehničnih pregledov ravnati neodvisno in se izogibati vsakršnemu navzkrižju interesov. Rezultat tehničnih pregledov zato ne bi smel biti povezan s plačo ali kakršnimi koli ekonomskimi ali osebnimi koristmi.
- (14) Rezultati pregledov se ne bi smeli spreminjati za komercialne namene. Nadzorni organ lahko spremeni rezultate tehničnega pregleda samo, če so ugotovitve, do katerih pride med tehničnim pregledom, ki ga opravi inšpektor, očitno napačne.
- (15) Visoki standardi tehničnih pregledov zahtevajo visoko raven izkušenj in usposobljenosti izvajalcev pregledov. Uvesti bi bilo treba sistem usposabljanja, vključno z začetnim usposabljanjem in rednimi osvežitvenimi usposabljanji. Opredeliti bi bilo treba prehodno obdobje, da bi prehod sedanjih izvajalcev pregledov na sistem rednih usposabljanj potekal brez težav.
- (16) Za ohranitev visoke kakovosti pregledov skozi čas bi bilo treba od držav članic zahtevati, da vzpostavijo sistem zagotavljanja kakovosti, ki bo zajemal postopke za odobritev, nadzor in odvzem, prekinitev ali preklic odobritev za izvajanje tehničnih pregledov.
- (17) Pogostost pregledov bi bilo treba prilagoditi vrsti vozila in njegovi kilometrini. Večja verjetnost tehničnih pomanjkljivosti pri vozilih se pojavi, ko dosežejo določeno starost in kilometrino, zlasti kadar se intenzivno uporabljajo. Zato je primerno povečati pogostost pregledov starejših vozil in vozil z visoko kilometrino.

- (18) Da bi se lastnikom in upravljavcem vozil zagotovilo nekaj prožnosti, bi morale države članice imeti možnost, da opredelijo večtedenski rok za izvedbo rednega tehničnega pregleda.
- (19) Tehnični pregledi bi morali zajemati vse postavke, pomembne za posamezen model, konstrukcijo in opremo preskušane vozila. V okviru teh postavk in glede na sedanje stanje tehnologije vozil bi bilo treba na seznam postavk pregleda vključiti sodobne elektronske sisteme. Za usklajevanje tehničnih pregledov bi bilo treba določiti postopke preskušanja za vsako postavko pregleda.
- (20) Za olajšanje usklajevanja in zagotovitev doslednosti standardov bi bilo treba za vse postavke pregleda uvesti neizčrpen seznam glavnih razlogov za neustreznost. Za doslednost pri presoji stanja preskušane vozila bi bilo treba odkrite neustreznosti oceniti na podlagi splošnega standarda.
- (21) Imetnik registracije vozila, na katerem se je opravljal tehnični pregled, v okviru katerega so bile odkrite pomanjkljivosti, zlasti tiste, ki predstavljajo tveganje za varnost v cestnem prometu, bi moral take pomanjkljivosti nemudoma odpraviti. V primeru nevarnih pomanjkljivosti bi se registracija vozila morala odvzeti, dokler pomanjkljivosti niso v celoti odpravljene.
- (22) Po vsakem pregledu bi bilo treba izdati potrdilo o tehničnem pregledu, ki med drugim vključuje podatke, povezane z identiteto vozila, in podatke o rezultatih pregleda. Da bi se zagotovilo ustrezno nadaljnje spremljanje tehničnih pregledov, bi morale države članice takšne podatke zbirati in jih hraniti v bazi podatkov.
- (23) Goljufanje s kilometrskimi števci naj bi oškodovalo 5 do 12-odstotkov prodaje rabljenih avtomobilov, kar posledično pomeni zelo visok strošek za družbo, ki letno znaša več milijard evrov, ter netočno oceno tehničnega stanja vozila. Da bi se zoperstavili goljufanju s kilometrskimi števci, bi beleženje kilometrine v potrdilu o tehničnem pregledu skupaj z obveznostjo predložitve potrdila o prejšnjem pregledu omogočilo lažje odkrivanje nedovoljenih posegov v kilometrski števec ali njegove manipulacije. Goljufanje s kilometrskimi števci bi bilo treba tudi bolj sistematično obravnavati kot kaznivo dejanje, za katero je določena kazen.
- (24) Tehnične preglede v več državah članicah opravlja visoko število zasebnih odobrenih centrov za izvajanje tehničnih pregledov. Za zagotovitev učinkovite izmenjave informacij med državami članicami bi bilo treba določiti nacionalne kontaktne točke in nekatere skupne postopke vsaj v zvezi z roki in naravo informacij, ki jih je treba posredovati.
- (25) Tehnični pregledi so del širše ureditvene sheme, ki zajema vozila skozi njihovo celotno življenjsko dobo od odobritve, prek registriranja, pregledov in razreza. Razvoj in medsebojna povezanost nacionalnih elektronskih baz podatkov o vozilih in elektronskih baz podatkov proizvajalcev bi načeloma morala prispevati k izboljšanju učinkovitosti celotne upravne verige na področju vozil in zmanjšati stroške ter upravna bremena. Komisija bi torej morala za ta namen opraviti študijo o izvedljivosti, stroških in koristih vzpostavitve evropske elektronske informativne platforme za vozila.
- (26) Za dopolnitev te uredbe z dodatnimi tehničnimi podrobnostmi bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastila za sprejemanje aktov v skladu s členom 290 Pogodbe o

delovanju Evropske unije, da bi se, kadar je to primerno, upoštevali razvoj zakonodaje Unije o homologaciji v zvezi s kategorijami vozil ter potrebe po dopolnitvi prilog zaradi tehničnega napredka. Zlasti je pomembno, da Komisija med svojim pripravljalnim delom opravi ustrezna posvetovanja, tudi na ravni strokovnjakov. Komisija mora pri pripravi in oblikovanju delegiranih aktov zagotoviti, da so ustrezni dokumenti predloženi Evropskemu parlamentu in Svetu istočasno, pravočasno in na ustrezen način.

- (27) Da bi se zagotovili enotni pogoji za izvajanje te uredbe, bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila. Izvedbena pooblastila se morajo izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije²¹.
- (28) Prostori in oprema za pregled, ki se uporabljajo v centrih za izvajanje tehničnih pregledov bi morali izpolnjevati zahteve, določene za izvajanje tehničnih pregledov. Ker to pomeni velike naložbe in prilagoditve, ki jih mogoče ne bo možno opraviti takoj, bi bilo treba določiti petletno obdobje za uskladitev s temi zahtevami. Podobno petletno obdobje bi bilo treba določiti tudi za nadzorne organe, da lahko izpolnijo vsa merila in zahteve glede odobritve centrov za izvajanje tehničnih pregledov in nadzora nad njimi.
- (29) Ker cilja te uredbe, in sicer določitve minimalnih skupnih zahtev in usklajenih predpisov v zvezi z izvajanjem tehničnih pregledov vozil v Uniji, države članice ne morejo zadovoljivo doseči in se ta cilj lahko bolje doseže na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za doseg navedenega cilja.
- (30) Ta uredba spoštuje temeljne pravice in upošteva načela, priznana zlasti z Listino Evropske unije o temeljnih pravicah, kakor je navedeno v členu 6 Pogodbe o Evropski uniji.
- (31) Ta uredba dopolnjuje tehnične zahteve Direktive 2009/40/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 6. maja 2009 o tehničnih pregledih motornih vozil in njihovih priklopnikov²² ter razširja njeno področje uporabe za vključitev zlasti vzpostavitev centrov za izvajanje tehničnih pregledov in njihovih nadzornih organov ter imenovanja inšpektorjev, ki so pooblašeni za izvajanje tehničnih pregledov. Zato bi bilo treba to direktivo razveljaviti. Poleg tega ta uredba za zagotovitev boljše ureditve metod tehničnih pregledov vključuje predpise iz Priporočila Komisije 2010/378/EU z dne 5. julija 2010 o oceni napak, ugotovljenih med izvajanjem tehničnih pregledov v skladu z Direktivo 2009/40/ES²³ –

²¹ UL L 55, 28.2.2011, str. 13.

²² UL L 141, 6.6.2009, str. 12.

²³ UL L 173, 8.7.2010, str. 74.

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

POGLAVJE I

PREDMET, OPREDELITEV POJMOV IN PODROČJE UPORABE

Člen 1

Predmet

S to uredbo se vzpostavlja ureditev rednih tehničnih pregledov vozil.

Člen 2

Področje uporabe

1. Ta uredba se uporablja za vozila, katerih konstrukcijsko določena hitrost presega 25 km/h in ki sodijo v naslednje kategorije, določene v Direktivi 2002/24/ES, Direktivi 2007/46/ES in Direktivi 2003/37/ES:
 - motorna vozila z vsaj štirimi kolesi za prevoz potnikov z največ osmimi sedeži poleg voznškega sedeža – vozila kategorije M1,
 - motorna vozila za prevoz potnikov z več kot osmimi sedeži razen voznškega sedeža – vozila kategorij M2 in M3,
 - motorna vozila z vsaj štirimi kolesi, ki se običajno uporabljajo za cestni prevoz blaga, z največjo dovoljeno maso do vključno 3 500 kg – vozila kategorije N1,
 - motorna vozila za prevoz blaga z največjo dovoljeno maso večjo od 3 500 kg – vozila kategorij N2 in N3,
 - priklopna vozila in polpriklopniki z največjo dovoljeno maso do vključno 3 500 kg – vozila kategorij O1 in O2,
 - priklopna vozila in polpriklopniki z največjo dovoljeno maso večjo od 3 500 kg – vozila kategorij O3 in O4,
 - dvo- ali trikolesna vozila – vozila kategorij L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e in L7e,
 - kolesni traktorji, katerih največja konstrukcijsko določena hitrost presega 40 km/h – vozila kategorije T5.
2. Ta uredba se ne uporablja za:
 - vozila zgodovinskega interesa,
 - vozila, ki pripadajo oboroženim silam, gasilcem, civilni zaščiti ter službam za nujno pomoč ali reševanje,

- vozila, ki jih uporabljajo kmetijska, vrtnarska, gozdarska, poljedelska ali ribiška podjetja in katerih največja konstrukcijsko določena hitrost ne presega 40 km/h,
 - specializirana vozila za prevažanje cirkuške opreme in opreme za zabaviščne parke, katerih največja konstrukcijsko določena hitrost ne presega 40 km/h in ki opravljajo prevoze samo na ozemlju države članice.
3. Države članice lahko uvedejo nacionalne zahteve glede tehničnih pregledov vozil, navedenih v odstavku 2 in registriranih na njihovem ozemlju.

Člen 3 **Opredelitev pojmov**

V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

- (1) „vozilo“ pomeni vsako motorno vozilo ali njegov priklopnik, ki ni tirno vozilo;
- (2) „motorno vozilo“ pomeni vsako vozilo na kolesih z lastnim motornim pogonom in največjo konstrukcijsko določeno hitrostjo, ki presega 25 km/h;
- (3) „priklopno vozilo“ pomeni vozilo na kolesih brez lastnega pogona, ki je načrtovano in izdelano za vleko z motornim vozilom;
- (4) „polpriklopnik“ pomeni vsako priklopno vozilo, ki je načrtovano za priključitev na motorno vozilo tako, da se del polpriklopnika opira na motorno vozilo, pri tem pa precejšen del njegove mase in mase njegovega tovora nosi motorno vozilo;
- (5) „dvo- ali trikolesna vozila“ pomenijo vsako vozilo na motorni pogon na dveh kolesih z ali brez bočne prikolice, trikolesnike in štirikolesnike;
- (6) „vozilo, registrirano v državi članici“, pomeni vozilo, ki je registrirano ali dano v uporabo v državi članici;
- (7) „vozilo zgodovinskega interesa“ pomeni vsako vozilo, ki izpolnjuje naslednje pogoje:
 - izdelano je bilo pred vsaj 30 leti,
 - vzdržuje se z uporabo nadomestnih delov, ki so podobni nekdanjim sestavnim delom vozila;
 - na njem ni bilo opravljenih nobenih sprememb tehničnih značilnosti glavnih sestavnih delov, kot so motor, zavore, krmilo ali vzmetenje, in
 - njegova podoba se ni spremenila;
- (8) „imetnik potrdila o registraciji“ pomeni osebo, na ime katere je vozilo registrirano;
- (9) „tehnični pregled“ pomeni preverjanje, da so vsi deli in sestavni deli vozila skladni z varnostnimi in okoljskimi značilnostmi, veljavnimi v času odobritve, prve registracije ali dajanja v uporabo ter v času naknadnega opremljanja;

- (10) „odobritev“ pomeni vsako kategorijo odobritve iz Direktive 2007/46/ES;
- (11) „pomanjkljivosti“ pomenijo tehnične napake in druge neskladnosti, ugotovljene med tehničnim pregledom;
- (12) „potrdilo o tehničnem pregledu“ pomeni potrdilo, ki ga izda pristojni organ ali center za izvajanje tehničnih pregledov in ki vsebuje rezultate pregleda ter celovito oceno vozila;
- (13) „inšpektor“ pomeni osebo, ki jo država članica pooblasti za izvajanje tehničnih pregledov v centru za izvajanje tehničnih pregledov ali v imenu pristojnega organa;
- (14) „pristojni organ“ pomeni organ ali javno organizacijo, odgovorno za upravljanje nacionalnega sistema tehničnih pregledov, vključno z izvajanjem tehničnih pregledov, kadar je to primerno;
- (15) „center za izvajanje tehničnih pregledov“ pomeni javne ali zasebne organizacije ali ustanove, vključno s tistimi, ki izvajajo popravila vozil, ki jih za izvajanje tehničnih pregledov pooblasti država članica;
- (16) „nadzorni organ“ pomeni organ, ki ga vzpostavi država članica in je odgovoren za odobritev in nadzor centrov za izvajanje tehničnih pregledov.

POGLAVJE II

SPLOŠNE OBVEZNOSTI

Člen 4

Odgovornosti

- 1. Redni pregledi motornih vozil in njihovih priklopnikov se v skladu s to uredbo izvajajo v državi članici, v kateri so registrirani.
- 2. Tehnične preglede izvaja samo pristojni organ države članice ali centri za izvajanje tehničnih pregledov, ki jih odobri država članica.
- 3. Proizvajalci vozil centrom za izvajanje tehničnih pregledov ali, kadar je ustrezno, pristojnim organom zagotovijo dostop do tehničnih podatkov, potrebnih za izvajanje tehničnih pregledov, ki so določeni v Prilogi I. Komisija sprejme podrobne predpise o postopkih za dostop do tehničnih podatkov iz Priloge I v skladu s postopkom pregleda iz člena 16(2).
- 4. Imetnik potrdila o registraciji ves čas ohranja vozilo v varnem in tehnično brezhibnem stanju.

POGLAVJE III

ZAHTEVE ZA TEHNIČNE PREGLEDE

Člen 5

Datum in pogostost izvajanja tehničnih pregledov

1. Tehnični pregled vozil se izvaja na datum prve registracije, in sicer vsaj v naslednjih časovnih presledkih:
 - vozila kategorij L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e in L7e: štiri leta po datumu, ko je bilo vozilo prvič registrirano, nato čez dve leti, nato pa vsako leto;
 - vozila kategorije M1, N1 in O2: štiri leta po datumu, ko je bilo vozilo prvič registrirano, nato čez dve leti, nato pa vsako leto;
 - vozila kategorije M1, ki so registrirana kot taksiji ali reševalna vozila, vozila kategorije M2, M3, N2, N3, T5, O3 in O4: eno leto po datumu, ko je bilo vozilo prvič registrirano, nato pa vsako leto.
2. Kadar kilometrina vozila kategorije M1 ali N1 ob prvem tehničnem pregledu po prvi registraciji vozila znaša 160 000 km, se nadaljnji tehnični pregledi vozila izvajajo vsako leto.
3. Imetnik potrdila o registraciji lahko od centra za izvajanje tehničnih pregledov ali pristojnega organa, če je to ustrezno, zahteva izvedbo tehničnega pregleda v obdobju, ki traja od začetka meseca pred mesecem obletnice prve registracije iz odstavka 1, do konca drugega meseca po tem datumu, ne da bi to vplivalo na datum naslednjega tehničnega pregleda.
4. Ne glede na datum zadnjega tehničnega pregleda vozila lahko pristojni organ zahteva, da se tehnični pregled ali dodaten pregled vozila opravi pred datumom iz odstavkov 1 in 2, in sicer v naslednjih primerih:
 - po nesreči, ki je povzročila resno škodo na glavnih sestavnih delih vozila, povezanih z varnostjo, kot so kolesa, vzmetenje, deformacijske cone, krmilo ali zavore,
 - če so bili sistemi, povezani z varnostjo in okoljem, in sestavni deli vozila spremenjeni,
 - v primeru spremembe imetnika potrdila o registraciji vozila.

Člen 6

Vsebina in metode tehničnih pregledov

1. Tehnični pregled zajema področja iz točke 2 Priloge II.

2. Pristojni organi države članice ali center za izvajanje tehničnih pregledov za vsako področje iz odstavka 1 opravi tehnični pregled, ki zajema vsaj postavke in uporabo metod za preskušanje navedenih postavk, kot je določeno v točki 3 Priloge II.

Člen 7

Ocena pomanjkljivosti

1. Priloga III za vsako postavko, ki jo je treba preskusiti, določa minimalen seznam možnih pomanjkljivosti in njihovo raven resnosti.
2. Inšpektor pri izvajanju tehničnega pregleda vsaki pomanjkljivosti pripiše ugotovljeno raven resnosti in jo razvrsti v eno od naslednjih skupin:
 - manjše pomanjkljivosti brez pomembnega učinka na varnost vozila in druge manjše neskladnosti,
 - večje pomanjkljivosti, ki lahko okrnijo varnost vozila ali ogrozijo druge udeležence na cesti, ali druge večje neskladnosti,
 - nevarne pomanjkljivosti, ki pomenijo neposredno in takojšnje tveganje za varnost v cestnem prometu, tako da se vozilo v nobenih okoliščinah ne sme uporabljati na cesti.
3. Vozilo s pomanjkljivostmi, ki spadajo v več kot eno skupino pomanjkljivosti iz odstavka 2, se uvrsti v skupino, ki ustreza najresnejšim pomanjkljivostim. Vozilo z več pomanjkljivostmi iz iste skupine se uvrsti v naslednjo resnejšo skupino, če skupen učinek navedenih pomanjkljivosti pomeni večje tveganje za varnost v cestnem prometu.

Člen 8

Potrdilo o tehničnem pregledu

1. Center za izvajanje tehničnih pregledov ali, če je to ustrezno, pristojni organ, ki je opravil tehnični pregled vozila, za navedeno vozilo izda potrdilo o tehničnem pregledu, ki vsebuje vsaj elemente iz Priloge IV.
2. Center za izvajanje tehničnih pregledov ali, če je to ustrezno, pristojni organ osebi, ki pripelje vozilo na tehnični pregled, zagotovi potrdilo o tehničnem pregledu ali v primeru elektronsko izdanega potrdila o tehničnem pregledu ustrezno potrjen izpis takšnega potrdila.
3. Centri za izvajanje tehničnih pregledov od datuma začetka veljavnosti te uredbe in največ 3 leta po tem datumu pristojnemu organu države članice po elektronski poti sporočajo podatke, ki so navedeni v potrdilih o tehničnem pregledu, ki jih izdajo. To sporočanje se opravi v ustreznem času po izdaji potrdil o tehničnem pregledu. Do tega datuma lahko centri za izvajanje tehničnih pregledov te podatke sporočajo pristojnim organom na druge načine. Pristojni organ hrani te podatke 36 mesecev od datuma njihovega prejema.

4. Za namene preverjanja stanja kilometrskega števca in kadar ta podatek ni bil sporočen po elektronski poti po prejšnjem tehničnem pregledu inšpektor od osebe, ki pripelje vozilo na tehnični pregled, zahteva, da pokaže potrdilo, ki je bilo izdano po prejšnjem tehničnem pregledu.
5. Rezultati tehničnega pregleda se sporočijo organu za registracijo vozila. To obvestilo vsebuje podatke iz potrdila o tehničnem pregledu.

Člen 9

Nadaljnje spremljanje pomanjkljivosti

1. Imetnik potrdila o registraciji samo v primeru manjših pomanjkljivosti zagotovi njihovo takojšnjo odpravo. Ponovni tehnični pregled vozila ni potreben.
2. V primeru večjih pomanjkljivosti pristojni organ odloči, pod kakšnimi pogoji se vozilo lahko uporablja v času do naslednjega tehničnega pregleda. Slednji se opravi v šestih tednih po prvem pregledu.
3. V primeru nevarnih pomanjkljivosti se vozilo ne uporablja na javno dostopnih cestah, njegova registracija pa se odvzame v skladu s členom 3a Direktive XXX Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive Sveta 1999/37/ES o dokumentih za registracijo vozil²⁴, dokler se pomanjkljivosti ne odpravijo in dokler se ne izda novo potrdilo o tehničnem pregledu, ki dokazuje, da je vozilo v tehnično brezhibnem stanju.

Člen 10

Dokazilo o pregledu

Center za izvajanje tehničnih pregledov ali, če je ustrezno, pristojni organ države članice, ki je opravil tehnični pregled vozila, registriranega na njegovem ozemlju, izda dokazilo o uspešno opravljenem pregledu vozila. Na dokazilu je naveden datum naslednjega tehničnega pregleda.

Vsaka država članica prizna dokazilo, ki je bilo izdano v skladu z odstavkom 1.

²⁴ UL L XXX, XX.XX.XXXX, str. XX

POGLAVJE IV

UPRAVNE DOLOČBE

Člen 11

Prostori in oprema za pregled

1. Prostori in oprema za pregled, ki se uporabljajo za izvajanje tehničnih pregledov, so skladni z minimalnimi tehničnimi zahtevami iz Priloge V.
2. Centri za izvajanje tehničnih pregledov ali, če je ustrezno, pristojni organ vzdržuje prostore in opremo za pregled v skladu s specifikacijami, ki jih določi proizvajalec.
3. Vsa oprema, ki se uporablja za izvajanje meritev, se redno umerja v skladu s specifikacijami, ki jih določi proizvajalec.

Člen 12

Inšpektorji

1. Tehnične preglede izvajajo inšpektorji, ki izpolnjujejo minimalne zahteve glede kompetenc in usposabljanja iz Priloge VI.
2. Države članice izdajo potrdilo inšpektorjem, ki izpolnjujejo minimalne zahteve glede kompetenc in usposabljanja. To potrdilo vključuje vsaj podatke iz točke 3 Priloge VI.
3. Zahteve, ki so določene v točki 1 Priloge VI, ne veljajo za inšpektorje, ki jih pristojni organi držav članic ali center za izvajanje tehničnih pregledov zaposlijo na datum začetka uporabe te uredbe. Države članice tem inšpektorjem izdajo enakovredno potrdilo.
4. Inšpektor pri izvajanju tehničnega pregleda ne sme biti v nikakršnem navzkrižju interesov, zlasti kar zadeva ekonomske, osebne ali družinske povezave z imetnikom potrdila o registraciji vozila, ki opravlja tehnični pregled.
5. Center za izvajanje tehničnih pregledov obvesti osebo, ki pripelje vozilo na pregled, o potrebnih popravilih, ki jih je treba opraviti, in ne spreminja rezultatov pregleda za komercialne namene.
6. Rezultate tehničnega pregleda, ki ga opravi inšpektor, lahko spreminja samo nadzorni organ, če so ugotovitve, do katerih pride med tehničnim pregledom, ki ga opravi inšpektor, očitno napačne.

Člen 13

Odobritev in nadzor centrov za izvajanje tehničnih pregledov

1. Nadzorni organ izvaja vsaj naloge iz točke 1 Priloge VII in izpolnjuje zahteve iz točk 2 in 3 navedene priloge.

Države članice javno objavijo pravila in postopke v zvezi z organizacijo, nalogami in zahtevami, ki veljajo za zaposlene pri nadzornih organih.

Nadzorni organi so neodvisni od centrov za izvajanje tehničnih pregledov in proizvajalcev vozil.

2. Zahteve glede odobritve in nadzora ne veljajo za centre za izvajanje tehničnih pregledov, ki jih upravlja pristojni organ.

POGLAVJE V

SODELOVANJE IN IZMENJAVA INFORMACIJ

Člen 14

Upravno sodelovanje med državami članicami

1. Države članice določijo nacionalno kontaktno točko, pristojno za izmenjavo informacij z drugimi državami članicami in Komisijo glede uporabe te uredbe.
2. Države članice imena in kontaktne podatke svojih kontaktnih točk pošljejo Komisiji najpozneje [eno leto po začetku veljavnosti te uredbe] in jo nemudoma obvestijo o vseh spremembah teh podatkov. Komisija sestavi seznam vseh nacionalnih kontaktnih točk in ga pošlje državam članicam.

Člen 15

Elektronska informativna platforma za vozila

Komisija preuči izvedljivost, stroške in koristi vzpostavitve elektronske informativne platforme za vozila za namen izmenjave informacij o podatkih, povezanih s tehničnimi pregledi, in sicer med pristojnimi organi držav članic, pristojnimi za tehnične preglede, registracijo in odobritev vozila, centri za izvajanje tehničnih pregledov in proizvajalci vozil.

Na podlagi te preučitve predloži in oceni različne možnosti politike, vključno z možnostjo umika zahteve za dokazilo o opravljenem tehničnem pregledu, kot določa člen 10. Komisija v dveh letih po datumu začetka uporabe te uredbe Evropskemu parlamentu in Svetu poroča o rezultatih preučitve in k poročilu predloži zakonodajni predlog, če je to primerno.

POGLAVJE VI

DOLOČBE O IZVEDBENIH IN DELEGIRANIH POOBLASTILIH

Člen 16

Odbor za tehnične preglede

1. Komisiji pomaga odbor. Navedeni odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.

2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011. Kadar je treba mnenje odbora pridobiti s pisnim postopkom, se pisni postopek zaključi brez izida, če v roku za predložitev mnenja tako odloči predsednik odbora ali če to zahteva navadna večina članov odbora.

Člen 17

Delegirani akti

Komisija je v skladu s členom 19 pooblaščen za sprejemanje delegiranih aktov za:

- dopolnitev člena 2(1) ter člena 5(1) in (2), kakor je ustrezno, da bi se upoštevale spremembe pri kategorijah vozil, ki izhajajo iz sprememb zakonodaje iz člena 3(1),
- dopolnitev prilog v luči tehničnega napredka ali da bi se upoštevale spremembe mednarodne zakonodaje ali zakonodaje Unije.

Člen 18

Izvajanje pooblastila

1. Pooblastilo za sprejetje delegiranih aktov se Komisiji podeli pod pogoji iz tega člena.
2. Pooblastilo iz člena 17 se podeli za nedoločen čas od [*datum začetka veljavnosti te uredbe*].
3. Prenos pooblastila iz člena 17 lahko Evropski parlament ali Svet kadar koli prekliče. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz tega sklepa. Preklic začne veljati dan po objavi sklepa v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši datum, ki je v njem naveden. Odločitev ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.
4. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o tem hkrati obvesti Evropski parlament in Svet.
5. Delegirani akt, sprejet v skladu s členom 17, začne veljati le, če niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotujeta delegiranemu aktu v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o navedenem aktu, ali če sta pred iztekom navedenega roka Evropski parlament in Svet obvestila Komisijo, da ne bosta nasprotovala. Navedeni rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

POGLAVJE VII

KONČNE DOLOČBE

Člen 19

Kazni

1. Države članice določijo pravila glede kazni, ki se uporabljajo pri kršitvi določb te uredbe, in sprejmejo vse potrebne ukrepe, da bi zagotovile izvrševanje teh kazni. Navedene kazni so učinkovite, sorazmerne, odvračilne in nediskriminatorne.
2. Vsaka država članica sprejme potrebne ukrepe, s katerimi zagotovi, da manipulacija ali nedovoljeni posegi v kilometrski števec veljajo za kaznivo dejanje, za katero so določene učinkovite, sorazmerne, odvračilne in nediskriminatorne kazni.
3. Države članice obvestijo Komisijo o teh pravilih najpozneje do [*eno leto od datuma začetka uporabe te uredbe*] in tudi nemudoma obvestijo Komisijo o vseh poznejših spremembah, ki vplivajo na ta pravila.

Člen 20

Prehodne določbe

1. Prostori in oprema za preglede iz člena 11, ki *do* [*datum začetka uporabe te uredbe*] niso skladni z minimalnimi zahtevami iz Priloge V, se lahko uporabljajo za izvajanje tehničnih pregledov največ pet let po navedenem datumu.
2. Države članice začnejo uporabljati zahteve iz Priloge VII najpozneje pet let po datumu začetka uporabe te uredbe.

Člen 21

Razveljavitev

Direktiva 2009/40/ES in Priporočilo Komisije 2010/378/EU se razveljavita z učinkom od [*datum začetka uporabe te uredbe*].

Člen 22

Začetek veljavnosti in uporaba

Uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Uporablja se od [*12 mesecev po začetku njene veljavnosti*].

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju,

*Za Evropski parlament
predsednik*

*Za Svet
predsednik*