EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 11.11.2020
COM(2020) 699 final

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

o izvajanju Direktive 2014/45/EU o rednih tehničnih pregledih motornih vozil in njihovih priklopnih vozil ter razveljavitvi Direktive 2009/40/ES

Kazalo

1. **Uvod** 2
2. Direktiva 4
3. Nacionalni ukrepi za prenos, ki so jih priglasile države članice, in predhodne ugotovitve o njihovi oceni 7
4. Študija izvedljivosti v zvezi z elektronsko informativno platformo za vozila…11
5. Povzetek – sklepne ugotovitve……11

1. UVOD

1.1.Ozadje

Tehnični pregledi vozil so ključnega pomena za varnost v cestnem prometu in zagotavljanje okoljske učinkovitosti vozil. Pravila EU o določitvi minimalnih standardov za preverjanje vozil so bila sprejeta leta 1977 in so bila le nekoliko posodobljena. Vendar so se vozila, vedenje voznikov in tehnologija od takrat močno spremenili. Prva bistvena sprememba okvira za tehnične preglede je bila uvedena s sprejetjem svežnja o tehničnih pregledih[1] leta 2014. Ta je bil razdeljen na tri dele, in sicer na redne tehnične preglede, cestne preglede tehnične brezhibnosti gospodarskih vozil in dokumente o registraciji vozil.

Predlog svežnja o tehničnih pregledih iz leta 2012 so spodbudile usmeritve politike na področju varnosti v cestnem prometu, ki jih je Komisija sprejela leta 2010[2]. Komisija je v okviru „cilja 4: varnejša vozila“ usmeritev politike opredelila ukrep, s katerim bo „predlagala, kako postopno uskladiti in okrepiti tehnične preglede in cestne preglede tehnične brezhibnosti“.

Direktiva 2014/45/EU[3] o rednih tehničnih pregledih (v nadaljnjem besedilu: Direktiva) se je začela uporabljati 20. maja 2018, z njo pa so bile uvedene pomembne novosti v primerjavi z Direktivo 2009/40/ES[4].

Med temi novostmi so:

- izboljšanje kakovosti pregledov vozil z določitvijo skupnih minimalnih standardov za opremo, usposabljanje inšpektorjev in oceno pomanjkljivosti;
- uvedba obveznega testiranja za elektronske varnostne sestavne dele (kot so ABS – protiblokirni zavorni sistem, ESC – elektronski nadzor stabilnosti in zračne blazine);
- prvi evropski ukrepi za boj proti goljufijam s kilometrskimi števci;
- obvezni pregledi na ravni EU za težka motorna kolesa, razen če država članica doseže enakovredno izboljšanje varnosti v cestnem prometu z drugimi ukrepi;
- obvezni pregledi na ravni EU za hitre traktorje, ki se uporabljajo za komercialni cestni prevoz;
- vzajemno priznavanje potrdila o tehničnem pregledu v postopku ponovne registracije, če je pogostost pregledov enaka v izvorni državi članici in namembni državi članici.

1.2. Namen in področje uporabe tega poročila

Komisija bi morala poročilo v skladu s členom 20(1) Direktive pripraviti do 30. aprila 2020, poročilo v skladu s členom 20(2) pa do 30. aprila 2019. Komisija v celoti priznava in globoko obžaluje predložitev teh poročil z zamudo.

---

[1] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2014_04_30_rwp_en.

[2] Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij, *Evropski prostor varnosti v cestnem prometu: usmeritve politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011–2020*, COM(2010) 389 final.

[3] Direktiva 2014/45/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 3. aprila 2014 o rednih tehničnih pregledih motornih vozil in njihovih priklopnih vozil ter razveljavitvi Direktive 2009/40/ES, UL L 127, 29.4.2014, str. 51.

[4] 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.

Poročilo v skladu s členom 20(1) bi moralo

- zagotoviti informacije o izvajanju in učinkih Direktive, zlasti glede stopnje harmonizacije rednih tehničnih pregledov, učinkovitosti določb o področju uporabe, pogostosti pregledov in vzajemnega priznavanja potrdil o tehnični brezhibnosti v primeru ponovne registracije vozil, ki izvirajo iz druge države članice;
- zajemati rezultate preučitve izvedljivosti uvedbe elektronske informativne platforme za vozila[5];
- analizirati, ali je treba zaradi tehničnega napredka in praks priloge bistveno posodobiti.

O poročilu bi se bilo treba posvetovati z zadevnim odborom, po potrebi pa bi mu morali biti priloženi zakonodajni predlogi.

Poročilo v skladu s členom 20(2) bi moralo

- zagotoviti informacije o učinkovitosti vključitve lahkih priklopnih vozil ter dvo- ali trikolesnih vozil na področje uporabe Direktive na podlagi neodvisnih študij;
- oceniti razvoj razmer na področju varnosti v cestnem prometu v Uniji in za vsako podkategorijo dvo- ali trikolesnih vozil primerjati rezultate nacionalnih ukrepov za varnost v cestnem prometu, pri čemer se upošteva povprečna razdalja, ki jo prevozijo ta vozila;
- oceniti, ali so standardi in stroški rednih tehničnih pregledov za vsako kategorijo vozil sorazmerni z zastavljenimi cilji na področju varnosti v cestnem prometu;
- imeti priloženo natančno oceno učinka, v kateri se analizirajo stroški in koristi po vsej Uniji, vključno s posebnostmi držav članic.

Kot je navedeno zgoraj, se je Direktiva začela uporabljati 20. maja 2018. Za pridobitev podatkov, iz katerih se izpeljejo koristni sklepi, so v povprečju potrebna tri leta neprekinjene uporabe. Zbiranje podatkov, iz katerih bo mogoče izpeljati sklepe v zvezi z učinki Direktive, se bo zato lahko začelo šele v drugi polovici leta 2021.

V zvezi s tem naj bi to poročilo zagotovilo pregled izvedbenih ukrepov držav članic na podlagi predhodnih ugotovitev nadzora nad prenosom in rezultatov študije izvedljivosti v zvezi z elektronsko informativno platformo za vozila[6].

V zvezi z vključitvijo dvo- ali trikolesnih vozil pa je treba opozoriti, da se bodo redni tehnični pregledi teh vozil začeli šele 1. januarja 2022, tako da bodo smiselni sklepi mogoči šele leta 2025. Kar zadeva učinkovitost vključitve lahkih priklopnih vozil, je treba opozoriti, da lahka priklopna vozila še niso bila vključena na področje uporabe Direktive, zato učinkov njihove vključitve ni mogoče analizirati.

Nazadnje je treba opozoriti, da v nasprotju s tem, kar je prvotno predlagala Komisija, lahka priklopna vozila na koncu niso bila vključena na področje uporabe Direktive. Kljub temu je večina držav članic to dodatno kategorijo vozil vključila v ureditev rednih tehničnih pregledov. Kot pa je navedeno zgoraj, so za pridobitev podatkov, iz katerih se lahko izpeljejo koristni sklepi, v povprečju potrebna tri leta neprekinjene uporabe.

[5] Kot je navedena v členu 16.
[6] https://op.europa.eu/sl/publication-detail/-/publication/9d809050-2e78-40a4-be65-16ce40a8e8b8/language-sl.

2. DIREKTIVA

2.1 Področje uporabe Direktive in pristojnosti

V Direktivi se je ohranilo načelo iz Direktive 2009/40/ES, da mora tehnične preglede izvajati država članica registracije vozila.

V Direktivi se je ohranilo tudi obvezno preverjanje varnosti in okoljske učinkovitosti vseh vozil, ki so se redno pregledovala že v skladu z Direktivo 2009/40/ES, tj. za osebne avtomobile, lahka in težka gospodarska vozila za prevoz oseb ali blaga ter težka priklopna vozila.

Dve skupini vozil sta novi:

- pregledi traktorjev, katerih največja konstrukcijsko določena hitrost presega 40 km/h (hitri traktorji), če se uporabljajo predvsem na javnih cestah za komercialni cestni prevoz, in
- pregledi nekaterih dvo- ali trikolesnih vozil, katerih delovna prostornina motorja presega 125 cm^3, od 1. januarja 2022.

Direktiva v nekaterih primerih določa možnost, da države članice nekatera vozila, registrirana na njihovem ozemlju, izvzamejo iz ureditve pregledov, kot so vozila zgodovinskega pomena, vozila, za katera velja diplomatska imuniteta, ali vozila, ki se uporabljajo izključno na majhnih otokih ali redko poseljenih območjih.

V primeru na novo vključenih dvo- ali trikolesnih vozil Direktiva državam članicam omogoča, da jih izvzamejo iz tehničnih pregledov, če so vzpostavile alternativne ukrepe za varnost v cestnem prometu, pri čemer so upoštevale zlasti ustrezne statistične podatke o varnosti v cestnem prometu vsaj za zadnjih pet let.

Države članice morajo o izvzetjih uradno obvestiti Komisijo.

2.2 Pogostost tehničnih pregledov; vsebina in metode tehničnih pregledov

Glede pogostosti tehničnih pregledov za vozila, ki so se pregledovala že v skladu z Direktivo 2009/40/ES, ni sprememb. Z Direktivo se je ohranila tudi prožnost glede pogostosti tehničnih pregledov, tako da lahko države članice uporabijo krajša obdobja med dvema pregledoma.

Nov element je povezan s kategorijama vozil, ki sta bili v ureditev pregledov dodani na novo. Hitre traktorje je treba prvič pregledati štiri leta po prvi registraciji in nato vsaki dve leti.

Pogostost pregledov za dvo- ali trikolesna vozila v Direktivi ni opredeljena, temveč je to prepuščeno državam članicam, kar velja tudi za področja, ki jih je treba pregledati, ter vsebino in metode pregledov.

Za vse druge kategorije vozil so usklajene minimalne zahteve podrobno določene v Prilogi I k Direktivi. V njej so opredeljene postavke, ki jih je treba pregledati, vsebina, metode, razlogi za neustreznost in njihova razvrstitev.

Z Direktivo je bila uvedena rešitev, če bi bilo treba vozilo pregledati pred predvidenim datumom naslednjega rednega pregleda. Države članice lahko zahtevajo pregled vozila na primer po nesreči, če so bili nekateri sistemi v vozilu spremenjeni, ali vozilo preverjajo pogosteje, če je vozilo doseglo 160 000 km.

2.3 Ocena pomanjkljivosti

Komisija je leta 2010 sprejela priporočilo[7], da bi zagotovila smernice za inšpektorje in usklajeno oceno napak, navedenih v Prilogi II k Direktivi 2009/40/ES. Na podlagi priporočila so bile uvedene tri kategorije napak (manjše, večje in nevarne), prav tako je bila v obliki smernic opredeljena kategorija za vsako napako.

Na podlagi priporočila je bila z Direktivo kot usklajen ukrep uvedena ocena pomanjkljivosti. Napake so glede na resnost lahko manjše, večje ali nevarne, nanašajo pa se na varnost ali okoljsko učinkovitost vozila. Če je med tehničnim pregledom ugotovljenih več napak iz različnih kategorij resnosti, je treba vozilo razvrstiti glede na najresnejšo pomanjkljivost. Prav tako je lahko vozilo, če ima več napak na istem področju pregleda (kot so zavore ali krmilo), uvrščeno v naslednjo skupino najresnejših pomanjkljivosti, če je zaradi skupnih učinkov napak tveganje za varnost v cestnem prometu večje.

2.4 Nadaljnje spremljanje pomanjkljivosti

Ena od najpomembnejših novosti Direktive je bila uskladitev ukrepov nadaljnjega spremljanja, ki so odvisni od resnosti napak, ugotovljenih med rednim tehničnim pregledom.

Če ima vozilo le manjše napake, jih je treba odpraviti, vozilo pa lahko uspešno opravi tehnični pregled in ga po popravilu ni treba ponovno pregledati.

Če se ugotovijo večje ali nevarne napake, tehnični pregled ni uspešno opravljen in je vozilo treba po odpravi napak ponovno tehnično pregledati. V primeru večjih pomanjkljivosti je treba vozilo ponovno tehnično pregledati najpozneje dva meseca po prvem pregledu, vozilo pa se v tem obdobju lahko uporablja. Vendar lahko organi v primeru nevarnih pomanjkljivosti začasno prekličejo registracijo vozila, s čimer prepovejo njegovo uporabo v cestnem prometu, dokler napake niso odpravljene in je izdano novo potrdilo o tehničnem pregledu.

2.5 Potrdilo o tehničnem pregledu in dokazilo o pregledu; upravno sodelovanje med državami članicami

Potrdilo o tehničnem pregledu z usklajeno minimalno vsebino je bilo uvedeno z Direktivo Komisije 2010/48/EU[8] od 31. decembra 2013.

Ena od novosti, dodanih z Direktivo, je, da mora biti pred vsakim obveznim elementom zdaj navedena usklajena oznaka Unije, kar olajšuje prepoznavanje in razumevanje najpomembnejših informacij, prikazanih na sicer neharmoniziranem dokumentu.

Ena od najpomembnejših novosti Direktive, ki temelji na usklajenih elementih potrdila o tehničnem pregledu, je vzajemno priznavanje potrdila o tehničnem pregledu za namene ponovne registracije. Tako se je sistematično pregledovanje vozil pred ponovno registracijo, tudi če so imela veljavno potrdilo o tehničnem pregledu, z Direktivo prenehalo. Edina omejitev za vzajemno priznanje je, da mora biti ob ponovni registraciji potrdilo o tehničnem pregledu veljavno v okviru pogostosti rednih tehničnih pregledov, ki jo je določila država članica, v kateri se opravi ponovna registracija. Tako je lahko v primeru, če je bil osebni

[7] Priporočilo Komisije o oceni napak, ugotovljenih med izvajanjem tehničnih pregledov v skladu z Direktivo 2009/40/ES Evropskega parlamenta in Sveta o tehničnih pregledih motornih vozil in njihovih priklopnikov (2010/378/EU).

[8] Direktiva Komisije 2010/48/EU z dne 5. julija 2010 o prilagoditvi Direktive 2009/40/ES Evropskega parlamenta in Sveta o tehničnih pregledih motornih vozil in njihovih priklopnikov tehničnemu napredku, UL L 173, 8.7.2010, str. 47.

avtomobil uvožen iz države članice s pogostostjo tehničnih pregledov 4-2-2 in je v postopku ponovne registracije v državi članici s pogostostjo tehničnih pregledov 3-1-1.

Drug pomemben ukrep Direktive je, da lahko država članica, v kateri se opravi ponovna registracija, v primeru dvomov glede veljavnosti potrdila o tehničnem pregledu preveri njegovo veljavnost, preden ga prizna. Organi držav članic lahko v ta namen uporabijo nacionalne kontaktne točke, ki so bile določene in sporočene Komisiji. Komisija je sestavila seznam sporočenih nacionalnih kontaktnih točk, ga posodabljala na podlagi poznejših obvestil in redno razpošiljala državam članicam.

Države članice so morale Komisiji predložiti opis potrdila o tehničnem pregledu pred 20. majem 2018.

Z Direktivo so bili uvedeni pomembni ukrepi v zvezi s komunikacijo med centri za izvajanje tehničnih pregledov in pristojnimi organi. Centri za izvajanje tehničnih pregledov morajo informacije, navedene v potrdilu o tehničnem pregledu, sporočiti po elektronski poti in v razumnem času po izdaji potrdila o tehničnem pregledu. Da pa bi imele države članice dovolj časa za izvedbo potrebnih sprememb, morajo vzpostavitev in delovanje elektronske komunikacije zagotoviti do 20. maja 2021. Navsezadnje, da bi se redni tehnični pregledi povezali z elektronskim registrom vozil, uvedenim z Direktivo 2014/46/EU[9], morajo države članice o rezultatih tehničnega pregleda obvestiti organ za registracijo.

2.6 Goljufije s kilometrskimi števci

Direktiva je prvi evropski predpis, s katerim so bili uvedeni usklajeni ukrepi za boj proti goljufijam s kilometrskimi števci. Te so v njej obravnavane z vidika rednih tehničnih pregledov, saj je določeno, da morajo države članice zagotoviti, da so podatki kilometrskega števca, zabeleženi ob predhodnem tehničnem pregledu, na voljo inšpektorju, ki izvaja naslednji pregled. Informacije morajo biti čim prej na voljo po elektronski poti.

Poleg tega morajo države članice uvesti učinkovite, sorazmerne, odvračilne in nediskriminatorne kazni v primeru, ko se ugotovi manipuliranje s kilometrskim števcem.

2.7 Centri za izvajanje tehničnih pregledov, prostori in oprema za pregled, nadzor centrov za izvajanje tehničnih pregledov, inšpektorji

Z Direktivo je bilo uvedenih več usklajenih zahtev za centre za izvajanje tehničnih pregledov.

- Centre za izvajanje tehničnih pregledov mora pooblastiti država članica ali njen pristojni organ.
- V Prilogi III so določene minimalne tehnične zahteve za prostore in opremo za pregled, države članice pa morajo zagotoviti skladnost.
- Države članice morajo do 20. maja 2023 zagotoviti, da vsi centri za izvajanje tehničnih pregledov izpolnjujejo minimalne tehnične zahteve.

Za zagotovitev, da centri za izvajanje tehničnih pregledov neprekinjeno izpolnjujejo zahteve, morajo države članice zagotoviti nadzor nad njimi. Nadzorni organi morajo do 1. januarja 2023 izpolniti zahteve in izvesti naloge, navedene v Prilogi V k Direktivi, kot so

- zahteve, ki veljajo za nadzorni organ;
- vsebina predpisov in postopkov;

[9] Direktiva 2014/46/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 3. aprila 2014 o spremembi Direktive Sveta 1999/37/ES o dokumentih za registracijo vozil, UL L 127, 29.4.2014, str. 129.

- preverjanje usposabljanja in preverjanja inšpektorjev;
- preverjanje, ali so izpolnjene minimalne zahteve za prostore in opremo za pregled;
- potrjevanje merilnih rezultatov tehničnih pregledov;
- predlaganje umika ali začasnega odvzema pooblastila centrov za izvajanje tehničnih pregledov in/ali inšpektorjev.

Pomembna na novo uvedena zahteva je, da se lahko rezultati tehničnega pregleda spremenijo le, če so ugotovitve očitno napačne. Sprememba mora biti v skladu s postopkom, ki ga določi pristojni organ ali izvaja nadzorni organ.

Za zagotovitev, da imajo inšpektorji, ki izvajajo tehnične preglede, določeno raven znanja in usposobljenosti ter da se redno usposabljajo, je bilo z Direktivo uvedenih več ukrepov. V Prilogi IV k Direktivi so določene usklajene minimalne kompetence in izkušnje, ki so pogoj za to, da je oseba pooblaščena za inšpektorja. Poleg tega je v Prilogi IV določena tudi minimalna vsebina začetnega in osvežitvenega usposabljanja, ki ga morajo opraviti inšpektorji. Iz na novo opredeljenih zahtev so izvzeti le inšpektorji, ki so bili s strani pristojnih organov držav članic ali centra za izvajanje tehničnih pregledov zaposleni ali pooblaščeni 20. maja 2018.

Inšpektorji, ki izpolnjujejo minimalne zahteve glede usposobljenosti in usposabljanja, morajo prejeti potrdilo pristojnih organov ali pooblaščenih centrov za izvajanje tehničnih pregledov. V Prilogi IV je opredeljena tudi vsebina potrdila, ki ga je treba izdati.

2.8 Elektronska informativna platforma za vozila

Direktiva določa, da mora Komisija izvesti študijo izvedljivosti v zvezi z vzpostavitvijo elektronske informativne platforme za vozila. Zahteve, ki jih je bilo treba upoštevati med izvajanjem študije, so bile:

- da se obravnavajo že obstoječe in izvedene rešitve za mednarodno izmenjavo podatkov;
- da se obravnava najprimernejši način povezave obstoječih nacionalnih sistemov za olajšanje izmenjave podatkov o tehničnih pregledih in odčitkih kilometrskih števcev med organi držav članic, pristojnimi za preglede, registracijo in homologacijo vozila, centri za izvajanje tehničnih pregledov, proizvajalci opreme, ki se uporablja za tehnične preglede, in proizvajalci vozil.

Dodatno se je z Direktivo zahtevalo, da Komisija izvede študijo izvedljivosti o:

- tem, kako bi bilo mogoče shranjevati in zbirati razpoložljive informacije o glavnih sestavnih delih vozila, povezanih z varnostjo, za vozila, udeležena v hudih prometnih nesrečah, in
- možnosti, da imajo inšpektorji, imetniki potrdil o registraciji in raziskovalci nesreč na voljo podatke o zgodovini nesreč ter odčitke kilometrskega števca v anonimizirani obliki.

3. NACIONALNI UKREPI ZA PRENOS, KI SO JIH PRIGLASILE DRŽAVE ČLANICE, IN PREDHODNE UGOTOVITVE O NJIHOVI OCENI

3.1 Nacionalni ukrepi za prenos, ki so jih priglasile države članice

Države članice so morale sprejeti in objaviti nacionalne ukrepe, potrebne za uskladitev z Direktivo, do 20. maja 2017 ter o njih nato uradno obvestiti Komisijo. Ukrepi se uporabljajo od 20. maja 2018.

Do 20. maja 2017 je samo šest od 28 držav članic Komisijo obvestilo, da je prenos Direktive dokončan. Komisija je v skladu s postopkovnimi pravili začela postopke za ugotavljanje kršitev, pri čemer je preostalih 22 držav članic pozvala, naj sprejmejo potrebne nacionalne ukrepe za prenos. Začetek postopkov za ugotavljanje kršitev je bil podlaga za intenzivne komunikacije z državami članicami in je v večini primerov privedel do priglasitve manjkajočih nacionalnih ukrepov za prenos. Dve državi članici, Nizozemska in Poljska, sta navedli, da je bila Direktiva prenesena le delno. Izvajajo se potrebni ukrepi, s katerimi bi ti državi članici prisilili k izpolnitvi njune obveznosti, da zagotovita prenos Direktive.

3.2 Predhodne ugotovitve

Komisija je za pridobitev predhodne ocene nacionalnih ukrepov za prenos, kar zadeva njihovo skladnost z zahtevami iz Direktive, najela zunanjega izvajalca. Komisija ugotovitve izvajalca še dodatno analizira, delo pa naj bi bilo po pričakovanjih končano v prihodnjih mesecih.

3.2.1 Področje uporabe Direktive in pristojnosti

Glede na predhodno analizo nacionalnih ukrepov za prenos je bila vključitev hitrih traktorjev ter dvo- in trikolesnih vozil za nekatere države članice zahtevna naloga, medtem ko so bile v zvezi s kategorijami vozil, ki so že bile del ureditve tehničnih pregledov, ugotovljene le manjše težave.

Zdi se, da kmetijska vozila v nekaterih državah članicah na splošno niso registrirana[10], zato je bila uvedba rednih tehničnih pregledov za ta vozila zahtevna naloga.

Samo dve državi članici, Irska in Nizozemska, sta priglasili alternativne ukrepe za varnost v cestnem prometu in sta posledično iz tehničnih pregledov izvzeli dvo- in trikolesna vozila. Glede na to, da bodo redni tehnični pregledi teh vozil obvezni šele od 1. januarja 2022, so številne države članice pozno sprejele in priglasile nacionalne ukrepe za prenos, saj bo dejanski datum začetka uporabe omogočil nekaj dodatnega časa za prenos.

Drugi kategoriji izvzetih vozil iz Direktive, ki ju je uporabila večina držav članic (18), se nanašata na:

- vozila, ki se nikoli ali skoraj nikoli ne uporabljajo na javnih cestah, kot so vozila zgodovinskega pomena ali tekmovalna vozila, in
- vozila, ki jih uporabljajo oborožene sile, gasilci, civilna zaščita, službe za nujno pomoč ali reševanje.

Poleg tega so nekatere države članice izkoristile možnost, da izvzamejo vozila, ki se uporabljajo za namene kmetijstva, vrtnarstva, gozdarstva, poljedelstva ali ribištva, in vozila, ki se uporabljajo izključno na majhnih otokih ali redko poseljenih območjih.

Večina držav članic (18) je v ureditev rednih tehničnih pregledov vključila dodatne kategorije vozil, predvsem kategoriji manjših priklopnih vozil (O1, O2), dodatne kategorije dvo- in trikolesnih vozil in kmetijska vozila.

3.2.2 Pogostost tehničnih pregledov; vsebina in metode tehničnih pregledov

[10] Opomba: Ker ni evropske zakonodaje, je v nacionalni pristojnosti, da se določi, katera vozila se registrirajo ter se zanje posledično izdajo dokument o registraciji vozila in registrske tablice.

Zdi se, da je večina držav članic ohranila pogostost tehničnih pregledov, ki so jo uvedle že v skladu z Direktivo 2009/40/ES, kar pomeni, da imajo v nekaterih primerih države članice večjo pogostost, kot je v Direktivi določena v okviru minimalnih zahtev, predvsem za osebne avtomobile, na primer Avstrija (3-2-1), Hrvaška (1-1-1) ali Nemčija (3-2-2).

Predhodna analiza je pokazala, da države članice niso imele težav z uvedbo pogostosti tehničnih pregledov za novo kategorijo hitrih traktorjev (4-2-2).

Kot je navedeno zgoraj, so morale države članice v skladu z Direktivo opredeliti pogostost tehničnih pregledov, postavke, ki se pregledujejo, metode in razloge za neustreznost v zvezi z dvo- ali trikolesnimi vozili, s čimer jim je bila zagotovljena velika prožnost. Tako je na primer Nemčija uvedla pogostost tehničnih pregledov 2-2-2, Španija 4-2-2 in Hrvaška 2-1-1.

Na podlagi predhodne ocene se zdi, da so se nekatere države članice odločile za dobesedni prenos Priloge I k Direktivi, kar zadeva postavke za pregled, vsebino, metode, razloge za neustreznost in njihovo razvrstitev. Nekatere države članice pa so ukrepe iz Priloge I prenesle v več različnih nacionalnih aktih, zato sta opredelitev in ocena nacionalnih ukrepov za prenos iz te zelo tehnične priloge zahtevnejši.

Neobvezni ukrepi, v okviru katerih lahko države članice zahtevajo pregled vozila pred predvidenim datumom naslednjega rednega tehničnega pregleda (glej točko 2.2 zgoraj), niso bili uvedeni v celoti. Zdi se, da je večina držav članic uvedla naslednja dva primera:

- če je bilo vozilo udeleženo v nesreči, ki je prizadela njegove glavne sestavne dele, povezane z varnostjo, kot so kolesa, vzmetenje, deformacijske cone, sistemi zračnih blazin, krmilo ali zavore (približno 19 držav članic), ter
- če so bili sistemi, povezani z varnostjo in okoljem, in sestavni deli vozila spremenjeni (približno 12 držav članic).

Zdi se, da je približno deset držav članic uvedlo tehnične preglede v vseh drugih primerih, ko je varnost v cestnem prometu resno ogrožena. Vendar se zdi, da samo tri države članice nameravajo zahtevati, da vozilo opravi redni tehnični pregled, če se spremeni imetnik potrdila o registraciji vozila, samo ena pa želi uvesti pogostejše tehnične preglede za vozila z večjo kilometrino (160 000 km).

3.2.3 Ocena pomanjkljivosti

Verjetno zaradi priporočila iz leta 2010 predhodna ocena nacionalnih ukrepov za prenos ni pokazala morebitnih večjih težav z neskladnostjo, kar zadeva kategorije napak, ki so zdaj obvezne (manjše, večje in nevarne).

Morebitne težave, ki bi jih morda bilo treba razjasniti ob prihodnjih izmenjavah z državami članicami, se nanašajo na primer, ko se med tehničnim pregledom ugotovi več napak, ki spadajo v različne kategorije resnosti, in je treba vozilo razvrstiti glede na najresnejšo pomanjkljivost.

3.2.4 Nadaljnje spremljanje pomanjkljivosti

Predhodna ocena nacionalnih ukrepov ni razkrila posebnih pomislekov v zvezi z ukrepi nadaljnjega spremljanja napak, ugotovljenih med pregledom.

3.2.5 Potrdilo o tehničnem pregledu in dokazilo o pregledu; upravno sodelovanje med državami članicami

V zvezi z zahtevami iz Direktive se je pojavilo več težav:

- več držav članic opisa potrdila o tehničnem pregledu ni predložilo pravočasno, čeprav jim je Komisija poslala več opominov in prošenj;
- v številnih primerih države članice niso opazile, da je bila z Direktivo uvedena obvezna uporaba usklajenih oznak Unije, za kar je bilo treba spremeniti nacionalno zakonodajo, kar je povzročilo dodatne zamude;
- uporaba usklajenih oznak Unije je očitno zavedla številne države članice, ki so uvedle druge oznake, namesto da bi uporabile oznake iz Priloge II k Direktivi. V izmenjavah med Komisijo in zadevnimi državami članicami so se te napake razjasnile. Za njihovo odpravo je bilo treba spremeniti nacionalno zakonodajo, kar je povzročilo dodatne zamude.

Leta 2016 je Komisija zaradi obveznosti v zvezi s potrdili o tehničnem pregledu, ki bi morala biti izpolnjena v letu 2018, Odbor zaprosila za mnenje o morebitnem prihodnjem orodju Komisije, ki bi prikazovalo potrdila o tehničnih pregledih, dokazila o pregledih in dokumente o registraciji vozil. Komisija je po tem, ko je dobila podporo Odbora, začela postopek in ustvarila novo orodje, v katerem je mogoče preveriti vzorec dokumentov o registraciji vozila[11] in tehničnem pregledu[12].

Države članice so svoje nacionalne kontaktne točke sporočile do 20. maja 2015 in odtlej pošiljajo redne posodobitve, kot določa Direktiva.

Kar zadeva ukrepe v zvezi z vzajemnim priznavanjem potrdil o tehničnem pregledu, je bilo s predhodno analizo ugotovljeno, da je bil v večini držav članic prenos zadovoljiv in da bo dodatna razjasnitev potrebna le v peščici primerov. Večina držav članic je uporabila neobvezni ukrep, da se v primeru dvomov preveri veljavnost potrdila o tehničnem pregledu.

Glede na predhodno analizo se zdi, da ima večina držav članic vzpostavljeno potrebno elektronsko komunikacijo med centri za izvajanje tehničnih pregledov in pristojnimi organi. Vendar bodo za razjasnitev, ali je elektronska komunikacija zagotovljena tudi med organi za tehnične preglede in organi za registracijo, potrebne nadaljnja ocena in morebitne izmenjave z državami članicami.

3.2.6 Goljufije s kilometrskimi števci[13]

Iz predhodne analize je razvidno, da so bili ukrepi, v okviru katerih so morale države članice zagotoviti, da so podatki kilometrskega števca, zabeleženi pri predhodnem tehničnem pregledu, na voljo med naslednjim pregledom, in sicer čim prej elektronsko, preneseni brez večjih težav.

Kar pa zadeva obveznost uvedbe učinkovitih, sorazmernih, odvračilnih in nediskriminatornih kazni v primeru, ko se ugotovi manipuliranje s kilometrskim števcem, se zdi, da so nacionalni ukrepi v številnih primerih precej splošni in niso izrecno namenjeni goljufijam s kilometrskimi števci. Podrobnejša analiza nacionalnih ukrepov in prihodnje izmenjave z zadevnimi državami članicami bodo namenjene razjasnitvi teh vprašanj.

3.2.7 Centri za izvajanje tehničnih pregledov, prostori in oprema za pregled, nadzor centrov za izvajanje tehničnih pregledov, inšpektorji

[11] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/vehicles/vehicle-registration-certificate_sl.
[12] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/vehicles/roadworthiness-certificate_sl.
[13] Ob velikodušni podpori Evropskega parlamenta Komisija pripravlja pilotni projekt v zvezi z izmenjavo podatkov kilometrskih števcev z državami članicami, ki so se prostovoljno javile. Pilotni projekt se bo izvajal do konca leta 2020.

Glede na predhodno oceno se zdi, da ni vrzeli pri prenosu, kar zadeva zahtevo po pooblastitvi centrov za izvajanje tehničnih pregledov in splošno zahtevo po zagotovitvi nadzora nad temi centri. Tudi za splošne ukrepe, v okviru katerih morajo države članice zagotoviti, da inšpektorji izpolnjujejo minimalne zahteve glede usposobljenosti in usposabljanja, se zdi, da so bili preneseni brez večjih težav.

Vendar se zdi, da bo morala Komisija poskrbeti za izmenjave z več državami članicami, da bi se razjasnili nacionalni ukrepi, namenjeni prenosu Priloge III, ki se nanaša na minimalne zahteve za prostore za tehnične preglede, Priloge IV, ki se nanaša na usposobljenost, usposabljanje in certificiranje inšpektorjev, ter Priloge V, ki se nanaša na podrobne naloge nadzornega organa.

2. ŠTUDIJA IZVEDLJIVOSTI V ZVEZI Z ELEKTRONSKO INFORMATIVNO PLATFORMO ZA VOZILA[14]

Komisija je v skladu z zahtevami iz Direktive najela družbo Unisys, da bi v letu 2014 izvedla študijo izvedljivosti. Končno poročilo je bilo objavljeno aprila 2015.

S študijo so bili opredeljeni trije poslovni primeri ali tokovi tehničnih podatkov:

1. države članice -> Komisija: za države članice, da predložijo svoje dveletne nacionalne statistične podatke o cestnih pregledih;
2. centri za izvajanje tehničnih pregledov / države članice, proizvajalci opreme za preglede <-> proizvajalci vozil: za zagotavljanje točno določenih tehničnih informacij o vozilih, ki so potrebne za izvajanje rednih tehničnih pregledov;
3. država članica -> država članica: za postopek uradnega obveščanja po cestnem tehničnem pregledu, za postopek registracije in za redni tehnični pregled.

S študijo je bilo ugotovljeno, da bi bilo za čim večjo ponovno uporabo obstoječih sistemov in upoštevanje stroškovne učinkovitosti koristneje, če se ne bi razvil en sam krovni sistem, ampak bi se za vsak namen uporabil ločen sistem. Prav tako sta neodvisno od pretoka podatkov z informacijami o vozilih skupna oblika in struktura podatkov pogoj za vzpostavitev informativne platforme za vozila. Koristi od tega bodo imeli vsi deležniki, saj se bo olajšala izmenjava podatkov in povečala kakovost podatkov na vseh ravneh življenjskega kroga vozila.

Če je torej mogoče zagotoviti določene pogoje za varstvo podatkov, upravno sodelovanje, pravne ovire in pogoje za upravljanje, bi lahko bila vzpostavitev informativne platforme za vozila izvedljiva z razširitvijo obstoječih sistemov. Če teh pogojev ne bo mogoče izpolniti, je bilo s študijo ugotovljeno, da bi bila vzpostavitev novega sistema mogoča, vendar z dodatnimi stroški in pozneje.

5. POVZETEK – SKLEPNE UGOTOVITVE

S svežnjem o tehničnih pregledih, sprejetim leta 2014, je bilo uvedenih več novosti na področju rednih tehničnih pregledov, cestnih pregledov tehnične brezhibnosti gospodarskih vozil in dokumentov o registraciji vozil, hkrati pa se je ohranila večina obstoječih in delujočih zahtev.

[14] https://op.europa.eu/sl/publication-detail/-/publication/9d809050-2e78-40a4-be65-16ce40a8e8b8/language-sl/format-PDF/source-120996274.

Razen dveh so vse države članice uspešno dokončale prenos ukrepov iz Direktive v svojo nacionalno zakonodajo. Kar zadeva skladnost nacionalnih ukrepov s tistimi iz Direktive, predhodna ocena kaže, da je prenos na splošno zadovoljiv v večini držav članic, vendar bi lahko Komisija v nekaterih primerih razmislila o izmenjavah z zadevnimi državami članicami, da bi se razjasnile morebitne težave zaradi neskladnosti.

Kar zadeva učinke Direktive na različne vidike rednih tehničnih pregledov, bi bilo mogoče koristne sklepe izpeljati šele na podlagi podatkov, pridobljenih po treh letih neprekinjene uporabe. Komisija bo kljub temu pozorno spremljala razmere in zagotovila naknadno oceno, ko bo čas za to.