EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 11.11.2020.
COM(2020) 699 final

IZVJEŠĆE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU

o provedbi Direktive 2014/45/EU o periodičnim tehničkim pregledima motornih vozila i njihovih priključnih vozila te stavljanju izvan snage Direktive 2009/40/EZ

Sadržaj

1. **Uvod** 2

2. Direktiva 3

3. Nacionalne mjere za prenošenje koje priopćuju države članice i preliminarni nalazi o njihovoj procjeni 7

4. Studija izvedivosti o elektroničkoj platformi s informacijama o vozilima…11

5. Sažetak – zaključci…….13

1. UVOD

1.1. Kontekst

Pregledi vozila ključni su za sigurnost na cestama i za osiguranje usklađenosti vozila s propisima za zaštitu okoliša. Propisi EU-a kojima se utvrđuju minimalni standardi za preglede vozila doneseni su 1977. i samo su u manjoj mjeri ažurirani. Međutim, vozila, ponašanje vozača i tehnologija od tada su se znatno promijenili. Prva važna promjena okvira ispitivanja tehničke ispravnosti uvedena je 2014. donošenjem paketa o tehničkoj ispravnosti[1]. Sadržavao je tri dijela: periodične tehničke preglede, preglede tehničke ispravnosti gospodarskih vozila na cesti i dokumente za registraciju vozila.

Prijedlog paketa o tehničkoj ispravnosti iz 2012. bio je potaknut Komisijinim smjernicama politike u području sigurnosti na cestama iz 2010.[2] U okviru „cilja br. 4: sigurnija vozila" smjernica politike Komisija je definirala djelovanje u smislu „donošenja prijedloga radi postupnog usklađivanja i poboljšavanja tehničkih pregleda i pregleda tehničke ispravnosti na cesti".

Direktiva 2014/45/EU[3] o periodičnim tehničkim pregledima (u daljnjem tekstu: „Direktiva") primjenjuje se od 20. svibnja 2018. i njome su uvedene znatne novosti u usporedbi s Direktivom 2009/40/EZ[4].

Te novosti uključuju:

- poboljšanje kvalitete tehničkih pregleda vozila uvođenjem zajedničkih minimalnih standarda za opremu, osposobljavanje nadzornika i procjenu nedostataka,
- uvođenje obveznih pregleda elektroničkih sigurnosnih komponenti (kao što su ABS, ESC i zračni jastuci),
- prve europske mjere za suzbijanje prijevara povezanih s brojačima kilometara,
- obavezne preglede na razini EU-a za teške motocikle, osim ako država članica drugim mjerama ostvari jednako poboljšanje sigurnosti na cestama,
- obavezne preglede na razini EU-a za brze traktore koji se koriste u komercijalne svrhe cestovnog prijevoza tereta,
- uzajamno priznavanje zapisnika o tehničkom pregledu vozila tijekom postupka ponovne registracije, ako je učestalost pregleda ista u državi članici porijekla i državi članici odredišta.

1.2. Svrha i opseg ovog izvješća

U skladu s člankom 20. stavkom 1. Direktive Komisija bi trebala izraditi izvješće do 30. travnja 2020., a u skladu s člankom 20. stavkom 2. do 30. travnja 2019. Komisija je u potpunosti svjesna da je kasno dostavila izvješća i jako žali zbog toga.

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

[2] Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija, *Ususret europskom području sigurnosti na cestama: smjernice politike u području sigurnosti na cestama za razdoblje 2011.–2020.*, COM(2010) 389 final.

[3] Direktiva 2014/45/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 3. travnja 2014. o periodičnim tehničkim pregledima motornih vozila i njihovih priključnih vozila te stavljanju izvan snage Direktive 2009/40/EZ, *SL L 127, 29.4.2014., str. 51–128.*

[4] Direktiva 2009/40/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 6. svibnja 2009. o tehničkim pregledima motornih vozila i njihovih prikolica, *SL L 141, 6.6.2009., str. 12–28.*

U skladu s člankom 20. stavkom 1. u izvješću bi trebalo:

- navesti informacije o provedbi i učincima Direktive, posebno u pogledu razine usklađenosti periodičnih tehničkih pregleda, učinka odredbi na opseg i učestalost pregleda te uzajamnog priznavanja zapisnika o tehničkom pregledu u slučajevima ponovne registracije vozila iz druge države članice,
- obuhvatiti rezultate pregleda u vezi s izvedivošću uvođenja elektroničke platforme s informacijama o vozilima[5],
- analizirati je li potrebno ažurirati priloge, prije svega zbog tehničkog napretka i praksi.

Izvješće bi trebao pregledati odgovarajući odbor i trebalo bi mu, prema potrebi, priložiti zakonodavne prijedloge.

U skladu s člankom 20. stavkom 2. u izvješću bi trebalo:

- navesti informacije o učinkovitosti uključivanja lakih priključnih vozila i vozila na dva ili tri kotača u područje primjene Direktive, na temelju neovisnih studija,
- ocijeniti napredak u području stanja sigurnosti na cestama u Uniji i usporediti rezultate nacionalnih mjera za sigurnost na cestama za svaku potkategoriju vozila na dva ili tri kotača, uzimajući u obzir njihovu prosječnu prijeđenu kilometražu,
- procijeniti jesu li standardi i troškovi periodičnih tehničkih pregleda svake kategorije vozila razmjerni u odnosu na postavljene ciljeve u pogledu sigurnosti na cestama,
- priložiti detaljnu procjenu utjecaja u kojoj se analiziraju troškovi i koristi u Uniji te posebnosti država članica.

Kako je prethodno navedeno, Direktiva se primjenjuje od 20. svibnja 2018. Kako bi se prikupili podaci za izvođenje smislenih zaključaka, u prosjeku je potrebno neprekinuto razdoblje primjene od tri godine. Stoga prikupljanje podataka koje će omogućiti izvođenje zaključaka u vezi s učincima Direktive može početi najranije u drugoj polovini 2021.

U tom je pogledu cilj ovog izvješća pružiti pregled provedbenih mjera država članica na temelju preliminarnih nalaza o kontroli prenošenja u njihova zakonodavstva i rezultata studije izvedivosti o elektroničkoj platformi s informacijama o vozilima[6].

Međutim, kad je riječ o uključivanju vozila na dva ili tri kotača, potrebno je napomenuti da će provedba periodičnih tehničkih pregleda tih vozila započeti tek 1. siječnja 2022., zbog čega će se smisleni zaključci moći izvesti najranije 2025. Kad je riječ o učinkovitosti uključivanja lakih priključnih vozila, potrebno je napomenuti da ona još nisu uključena u područje primjene Direktive i stoga se učinci njihova uključivanja ne mogu analizirati.

Naposljetku, potrebno je napomenuti da, za razliku od onoga što je isprva predložila Komisija, laka priključna vozila u konačnici nisu uključena u područje primjene Direktive. Unatoč tomu, većina država članica uključila je tu dodatnu kategoriju vozila u sustav periodičnih tehničkih pregleda. Međutim, kako je prethodno navedeno, da bi se izveli smisleni zaključci, u prosjeku je potrebno neprekinuto razdoblje primjene od tri godine.

[5] Kako je navedeno u članku 16.
[6] https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9d809050-2e78-40a4-be65-16ce40a8e8b8/language-en

2. DIREKTIVA

2.1. Područje primjene Direktive i odgovornosti

U Direktivi je zadržano načelo iz Direktive 2009/40/EZ da tehničke preglede trebaju provesti države članice registracije vozila.

Zadržano je i obavezno ispitivanje usklađenosti sa sigurnosnim propisima i propisima za zaštitu okoliša za sva vozila koja su već redovito pregledana u skladu s Direktivom 2009/40/EZ, tj. za osobne automobile, laka i teška vozila za prijevoz osoba ili robe te teška priključna vozila.

Međutim, uvedene su dvije nove skupine vozila:

- pregled traktora čija je najveća konstrukcijska brzina veća od 40 km/h (brzi traktori), ako se uglavnom koriste na javnim cestama u komercijalne svrhe cestovnog prijevoza tereta, i
- pregled nekih vozila na dva ili tri kotača zapremine motora veće od 125 cm^3 od 1 siječnja 2022.

U nekim se slučajevima na temelju Direktive državama članicama pruža mogućnost da iz sustava tehničkih pregleda isključe određena vozila registrirana na njihovu državnom području, kao što su vozila od povijesnog značaja, vozila s diplomatskim imunitetom ili vozila koja se upotrebljavaju isključivo na malim otocima ili rijetko naseljenim područjima.

U slučaju novododanih vozila na dva ili tri kotača, na temelju Direktive državama članicama dopušteno je da ih isključe iz ispitivanja tehničke ispravnosti ako su uvele alternativne mjere sigurnosti na cestama, posebno uzimajući u obzir relevantne statističke podatke o sigurnosti na cestama za najmanje pet godina.

Države članice trebaju obavijestiti Komisiju o takvim iznimkama.

2.2. Učestalost tehničkih pregleda; sadržaj i metode tehničkog pregleda

Nije se promijenila odredba o učestalosti tehničkih pregleda za vozila koja su u skladu s Direktivom 2009/40/EZ već pregledana. U Direktivi je zadržana i fleksibilnost učestalosti pregleda, čime se državama članicama omogućava primjena kraćih razdoblja između dva pregleda.

Novi element odnosi se na nove kategorije vozila dodane u sustav provedbe tehničkih pregleda. Brzi traktori trebaju se prvi put pregledati četiri godine nakon prve registracije, a nakon toga svake dvije godine.

Učestalost tehničkih pregleda za vozila na dva ili tri kotača nije definirana Direktivom, nego o njoj odlučuju države članice, kao i o područjima pregleda te sadržaju i metodama pregleda.

Za sve ostale kategorije vozila usklađeni minimalni zahtjevi detaljno su navedeni u Prilogu I Direktivi. U njemu su definirane stavke koje je potrebno pregledati, sadržaj, metode, razlozi za proglašenje neispravnim i njihova klasifikacija.

Direktivom je uvedeno rješenje u slučaju kad vozilo treba biti pregledano prije datuma sljedećeg periodičnog tehničkog pregleda. Države članice mogu zahtijevati da se vozilo pregleda, primjerice, nakon nesreće, ako se neki sustavi vozila promijene, ili mogu provjeravati vozilo češće nakon što dosegne 160 000 prijeđenih kilometara.

2.3. Procjena nedostataka

Komisija je 2010. donijela preporuku[7] kako bi pružila smjernice nadzornicima i osigurala usklađenu procjenu nedostataka navedenih u Prilogu II. Direktivi 2009/40/EZ. Na temelju nje uvedene su tri kategorije nedostataka (mali, veliki i opasni) i za svaku je definirana kategorija kao smjernica.

Na temelju preporuke Direktivom je uvedena procjena nedostataka kao usklađena mjera. Nedostaci ovisno o ozbiljnosti mogu biti manji, veći ili opasni i odnose se na usklađenost vozila sa sigurnosnim propisima i propisima za zaštitu okoliša. Kad se tijekom tehničkog pregleda utvrdi nekoliko nedostataka koji pripadaju različitim kategorijama težine, vozilo se treba razvrstati prema ozbiljnijem nedostatku. Osim toga, ako se na vozilu utvrdi nekoliko nedostataka u istom području pregleda (primjerice, uređaji za kočenje ili upravljanje), može se razvrstati u višu skupinu ozbiljnih nedostataka ako zbog kombiniranih učinaka nedostataka postoji veći rizik za sigurnost na cestama.

2.4. Daljnje postupanje s nedostacima

Usklađivanje mjera za daljnje postupanje ovisno o težini nedostataka utvrđenih tijekom periodičnog tehničkog pregleda vozila jedna je od najvažnijih novosti Direktive.

Ako vozilo ima samo manje nedostatke, mora ih se otkloniti, ali vozilo može proći tehnički pregled i ne treba se ponovno pregledati nakon popravka.

Ako se utvrde veliki ili opasni nedostaci, smatra se da vozilo nije uspješno prošlo tehnički pregled i treba se podvrgnuti novom pregledu nakon što se nedostaci otklone. U slučaju velikih nedostataka vozilo se treba ponovo pregledati najkasnije dva mjeseca nakon prvobitnog pregleda i može se upotrebljavati tijekom tog razdoblja. Međutim, u slučaju opasnih nedostataka nadležna tijela mogu suspendirati registraciju vozila zabranom njegova korištenja u cestovnom prometu dok se nedostaci ne otklone i dok se ne izda zapisnik o tehničkom pregledu.

2.5. Zapisnik o tehničkom pregledu vozila i dokaz o pregledu; administrativna suradnja država članica

Zapisnik o tehničkom pregledu vozila s usklađenim minimalnim sadržajem uveden je na temelju Direktive Komisije 2010/48/EU[8] od 31. prosinca 2013.

Jedna od novosti uvedena Direktivom jest da prije svih obaveznih elemenata trebaju biti navedene usklađene oznake Unije, što olakšava identifikaciju i razumijevanje najvažnijih informacija prikazanih na inače neusklađenom dokumentu.

Oslanjajući se na usklađene elemente zapisnika o tehničkom pregledu vozila, uzajamno priznavanje zapisnika o tehničkom pregledu vozila radi ponovne registracije jedna je od najvažnijih novosti Direktive. Na taj su način Direktivom ukinuti sustavni pregledi vozila prije ponovne registracije bez obzira na to imaju li valjan zapisnik o tehničkom pregledu. Jedino ograničenje uzajamnog priznavanja jest to što u trenutku ponovne registracije zapisnik o tehničkom pregledu vozila treba biti valjan s obzirom na razdoblja određena za periodične

[7] Preporuka Komisije o procjeni nedostataka prilikom tehničkih pregleda u skladu s Direktivom 2009/40/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o tehničkim pregledima motornih vozila i njihovih prikolica (2010/378/EU).

[8] Direktiva Komisije 2010/48/EU od 5. srpnja 2010. o prilagodbi tehničkom napretku Direktive 2009/40/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o tehničkim pregledima motornih vozila i njihovih prikolica; *SL L 173, 8.7.2010., str. 47.*

tehničke preglede u državi članici u kojoj se vozilo ponovno registrira. To može biti slučaj, primjerice, ako se osobni automobil uveze iz države članice s učestalošću pregleda 4-2-2 i ponovno se registrira u državi članici s učestalošću pregleda 3-1-1.

Druga je važna mjera Direktive mogućnost da, ako država članica u kojoj se vozilo ponovno registrira ima dvojbe u vezi s valjanošću zapisnika o tehničkom pregledu vozila, može provjeriti valjanost tog zapisnika prije nego što ga prihvati. Nadležna tijela država članica mogu u tu svrhu upotrebljavati određene nacionalne kontaktne točke priopćene Komisiji. Komisija sastavlja popis priopćenih nacionalnih kontaktnih točaka, ažurira ga na temelju naknadnih priopćenja te ga redovito prosljeđuje državama članicama.

Države članice imale su obavezu Komisiji dostaviti opis zapisnika o tehničkom pregledu vozila do 20. svibnja 2018.

Direktivom su uvedene važne mjere koje se odnose na komunikaciju između stanica za tehnički pregled i nadležnih tijela. Stanice za tehnički pregled trebaju podatke navedene u zapisniku o tehničkom pregledu vozila dostaviti elektroničkim putem i u razumnom roku nakon izdavanja zapisnika o tehničkom pregledu vozila. Međutim, kako bi imale dovoljno vremena za uvođenje potrebnih promjena, državama članicama određen je rok do 20. svibnja 2021. da osiguraju da elektronička komunikacija dobro funkcionira. Naposljetku, radi povezivanja periodičnih tehničkih pregleda s elektroničkim registrom vozila uvedenim Direktivom 2014/46/EU[9] države članice trebaju priopćiti rezultate tehničkog pregleda tijelu nadležnom za registraciju.

2.6. Prijevare povezane s brojačima kilometara

Direktiva je prvi europski propis kojim su uvedene usklađene mjere za suzbijanje prijevara povezanih s brojačima kilometara. U Direktivi se one razmatraju iz perspektive periodičnih tehničkih pregleda na način da se države članice obvezuje da osiguraju da podaci iz brojača kilometara zabilježeni tijekom prethodnog tehničkog pregleda budu dostupni nadzorniku koji provodi sljedeći pregled. Ti podaci trebaju što prije postati dostupni u elektroničkom obliku.

Osim toga, države članice trebaju uvesti učinkovite, razmjerne, odvraćajuće i nediskriminirajuće sankcije za slučajeve kad se utvrdi da je brojačem kilometara manipulirano.

2.7. Stanice za tehnički pregled, objekti i oprema za tehnički pregled, nadzor rada stanica za tehnički pregled, nadzornici

Direktivom je uveden velik broj usklađenih zahtjeva za stanice za tehnički pregled.

- Stanice za tehnički pregled treba ovlastiti država članica ili njezino nadležno tijelo.
- U Prilogu III. utvrđeni su minimalni tehnički zahtjevi za objekte i opremu za tehničke preglede te su države članice obavezne osigurati ispunjavanje zahtjeva.
- Države članice trebaju do 20. svibnja 2023. osigurati da sve stanice za tehnički pregled ispunjavaju minimalne tehničke zahtjeve.

Kako bi se osiguralo da stanice za tehnički pregled ispunjavaju zahtjeve, države članice trebaju osigurati njihov nadzor. Nadzorna tijela trebaju do 1. siječnja 2023. ispuniti zahtjeve i obaviti zadaće navedene u Prilogu V. Direktivi, kao što su:

- zahtjevi koji se odnose na nadzorno tijelo,

[9] Direktiva 2014/46/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 3. travnja 2014. o izmjeni Direktive Vijeća 1999/37/EZ o dokumentima za registraciju vozila, *SL L 127, 29.4.2014., str. 129–133.*

- sadržaj pravilâ i postupaka,
- provjera osposobljavanja i testiranja nadzornikâ,
- provjera ispunjenosti minimalnih zahtjeva u pogledu prostora i opreme za tehnički pregled,
- potvrđivanje rezultata mjerenja na tehničkim pregledima,
- oduzimanje ili suspenzija odobrenja za rad stanica za tehnički pregled i/ili ovlaštenja (licencija) nadzornika.

Uveden je važan novi zahtjev da se rezultati tehničkog pregleda mogu izmijeniti samo ako su očigledno netočni. Izmjena mora biti u skladu s postupkom koji odredi nadležno tijelo ili je treba provesti nadzorno tijelo.

Kako bi se osiguralo da nadzornici koji obavljaju tehničke preglede imaju određenu razinu znanja i vještina i da im je osigurano redovito osposobljavanje, Direktivom je uvedeno nekoliko mjera. U Prilogu IV. Direktivi utvrđeni su usklađeni minimalni zahtjevi u pogledu stručnosti i iskustva koji su preduvjet za ovlaštenje za nadzornika. Osim toga, u Prilogu IV. utvrđen je i minimalan sadržaj osnovnog osposobljavanja i stručnog usavršavanja za nadzornike. Samo nadzornici zaposleni ili ovlašteni kod nadležnih tijela država članica ili u stanici za tehnički pregled na dan 20. svibnja 2018. izuzimaju se od novoutvrđenih zahtjeva.

Nadzornici koji ispunjavaju minimalne zahtjeve u pogledu stručnosti i osposobljenosti trebaju dobiti potvrdu od nadležnih tijela ili ovlaštenih centara za osposobljavanje. U Prilogu IV. definiran je i minimalni sadržaj potvrde koja se izdaje.

2.8. Elektronička platforma s informacijama o vozilima

U skladu s Direktivom Komisija je trebala provesti studiju izvedivosti uspostave elektroničke platforme s informacijama o vozilima. Tijekom izvedbe studije bilo je potrebno uzeti u obzir sljedeće zahtjeve:

- razmotriti postojeća i već provedena rješenja za međunarodnu razmjenu podataka,
- razmotriti najprimjereniji način povezivanja postojećih nacionalnih sustava s ciljem lakše razmjene podataka bitnih za tehnički pregled i stanja brojača kilometara među nadležnim tijelima država članica odgovornih za ispitivanje tehničke ispravnosti, registraciju i homologaciju vozila, stanicama za tehnički pregled i proizvođačima vozila i opreme za ispitivanje.

Osim toga, Direktivom se od Komisije zahtijeva da provede studiju izvedivosti:

- o načinima pohrane i prikupljanja dostupnih informacija o glavnim sigurnosnim dijelovima vozila koja su sudjelovala u teškim nesrećama,
- o načinu na koji se informacije o nesrećama i stanju brojača kilometara u anonimiziranom obliku mogu staviti na raspolaganje nadzornicima, imateljima potvrda o registraciji i istraživačima nesreća.

3. NACIONALNE MJERE ZA PRENOŠENJE KOJE PRIOPĆUJU DRŽAVE ČLANICE I PRELIMINARNI NALAZI O NJIHOVOJ PROCJENI

3.1. Nacionalne mjere za prenošenje koje priopćuju države članice

Države članice trebale su do 20. svibnja 2017. donijeti i objaviti nacionalne mjere potrebne za usklađivanje s Direktivom te o njima obavijestiti Komisiju. Mjere se primjenjuju od 20. svibnja 2018.

Do 20. svibnja 2017. samo je šest od 28 država članica obavijestilo Komisiju o dovršetku prenošenja Direktive. Komisija je u skladu s postupovnim pravilima pokrenula postupke zbog povrede prava kako bi potakla preostale 22 države članice da donesu potrebne nacionalne mjere za prenošenje. Pokretanje postupaka zbog povrede prava bilo je temelj za intenzivnu komunikaciju s državama članicama, koja je u većini slučajeva dovela do priopćenja nacionalnih mjera za prenošenje koje su nedostajale. Dvije su države članice, Nizozemska i Poljska, izjavile da su Direktivu prenijele samo djelomično. U tijeku je provedba nužnih mjera kako bi ih se prisililo da ispune svoju obvezu da osiguraju prenošenje Direktive.

3.2. Preliminarni nalazi

Radi provedbe preliminarne procjene usklađenosti nacionalnih mjera za prenošenje sa zahtjevima Direktive, Komisija je angažirala vanjskog izvođača. Nalaze izvođača dodatno analizira Komisija, a završetak rada očekuje se u narednim mjesecima.

3.2.1. Područje primjene Direktive i odgovornosti

Prema preliminarnoj analizi nacionalnih mjera za prenošenje, uključivanje brzih traktora i vozila na dva ili tri kotača bilo je zahtjevno za neke države članice, a u vezi s kategorijama vozila koje su već bile dio sustava tehničkih pregleda zabilježeni su samo manji problemi.

Čini se da se poljoprivredna vozila općenito ne registriraju u nekim državama članicama[10], zbog čega uvođenje periodičnih tehničkih pregleda za ta vozila predstavlja problem.

Samo su dvije države članice, Irska i Nizozemska, obavijestile o alternativnim mjerama za sigurnost na cestama i zato isključile tehničke preglede vozila na dva ili tri kotača. S obzirom na to da će se periodični tehnički pregledi tih vozila provoditi tek od 1. siječnja 2022., mnogo država članica kasno je donijelo i priopćilo nacionalne mjere za prenošenje, napominjući da bi stvarni datum primjene omogućio dodatno vrijeme za prenošenje.

Druge kategorije koje je većina država članica (18) isključila u skladu s Direktivom odnose se na:

- vozila koja se nikad ili gotovo nikad ne koriste na javnim cestama, kao što su vozila od povijesnog interesa ili natjecateljska vozila,
- vozila koja koriste oružane snage, vatrogasne službe, službe civilne zaštite te hitne ili spasilačke službe.

Osim toga, neke države članice iskoristile su mogućnost da isključe vozila koja se koriste u poljoprivredne, hortikulturne, šumarske ili ribarstvene svrhe i vozila koja se isključivo koriste na malim otocima ili rijetko naseljenim područjima.

Većina država članica (18) uvela je dodatne kategorije vozila u sustav periodičnih tehničkih pregleda, a riječ je uglavnom o kategorijama manjih priključnih vozila (O1, O2), dodatnim kategorijama vozila na dva ili tri kotača i poljoprivrednih vozila.

3.2.2. Učestalost tehničkih pregleda; sadržaj i metode tehničkog pregleda

Čini se da je većina država članica zadržala učestalost pregleda već uspostavljenu u skladu s Direktivom 2009/40/EZ, što znači da u nekim slučajevima države članice imaju učestalije preglede u odnosu na minimalne zahtjeve utvrđene Direktivom, uglavnom za osobne automobile, kao što su Austrija (3-2-1), Hrvatska (1-1-1) ili Njemačka (3-2-2).

[10] Napomena: u nedostatku europskih propisa, u nacionalnoj je nadležnosti odlučiti koja se vozila registriraju i mogu dobiti dokument za registraciju vozila i registarsku pločicu (ili više njih).

Preliminarna analiza pokazala je da države članice nisu naišle na probleme pri uvođenju učestalosti pregleda za novu kategoriju brzih traktora (4-2-2).

Kako je prethodno navedeno, Direktivom se od država članica zahtijeva da definiraju učestalost pregleda, stavke koje se pregledavaju, metode i razloge za proglašenje neispravnim vozila na dva ili tri kotača, čime im je omogućena fleksibilnost. Primjerice, u Njemačkoj je uvedena učestalost pregleda 2-2-2, u Španjolskoj 4-2-2, a u Hrvatskoj 2-1-1.

Na temelju preliminarne procjene čini se da su neke države članice odabrale doslovno prenošenje Priloga I. Direktivi kad je riječ o stavkama koje se pregledavaju, sadržaju, metodama, razlozima za proglašenje neispravnim i njihovu razvrstavanju. Međutim, neke su države članice prenijele mjere iz Priloga I. u nekoliko različitih nacionalnih akata, zbog čega su identifikacija i procjena nacionalnih mjera za prenošenje tog tehnički vrlo zahtjevnog priloga postali teži.

Neobavezne mjere kojima se državama članicama omogućuje da zahtijevaju da se vozilo pregleda prije datuma sljedećeg periodičnog tehničkog pregleda (vidjeti prethodnu točku 2.2.) nisu uvedene u cijelosti. Čini se da je najviše država članica uvelo sljedeća dva slučaja:

- kad je vozilo sudjelovalo u nesreći u kojoj su oštećeni njegovi glavni sigurnosni dijelovi, kao što su kotači, ovjes, zone deformacije, sustavi zračnih jastuka, upravljač ili kočnice (otprilike 19 država članica), i
- kad su sustavi i dijelovi vozila važni za sigurnost ili zaštitu okoliša promijenjeni ili preinačeni (otprilike 12 država članica).

Čini se da je otprilike 10 država članica uvelo preglede za sve ostale slučajeve kad je sigurnost na cestama ozbiljno ugrožena. Međutim, čini se da samo tri države članice namjeravaju zahtijevati da vozilo prođe periodični tehnički pregled ako se promijeni imatelj potvrde o registraciji, a samo jedna želi uvesti učestalije preglede za vozila s većom kilometražom (160 000 km).

3.2.3. Procjena nedostataka

Možda zbog preporuka iz 2010., u preliminarnoj procjeni nacionalnih mjera za prenošenje nisu utvrđeni veći problemi u vezi s neusklađenosti sa sada obaveznim kategorijama nedostataka (manji, veći i opasni).

Mogući problemi koje će biti potrebno razjasniti tijekom predstojećih razgovora s državama članicama odnose se na slučaj kad se tijekom tehničkog pregleda utvrdi nekoliko nedostataka različitih kategorija težine, a vozilo se treba razvrstati prema ozbiljnijem nedostatku.

3.2.4. Daljnje postupanje s nedostacima

U preliminarnoj procjeni nacionalnih mjera nije bilo posebnih razloga za zabrinutost u vezi s daljnjim postupanjem s nedostacima utvrđenima tijekom pregleda.

3.2.5. Zapisnik o tehničkom pregledu vozila i dokaz o pregledu; administrativna suradnja država članica

Otkriveno je nekoliko problema u vezi sa zahtjevima Direktive:

- nekoliko država članica nije na vrijeme dostavilo opis zapisnika o tehničkom pregledu vozila unatoč tome što je Komisija poslala nekoliko podsjetnika i zahtjeva;

- mnogo država članica nije primijetilo da je Direktivom uvedena obavezna upotreba usklađenih oznaka Unije, zbog čega su bile potrebne promjene nacionalnih propisa, što je dovelo do dodatnih kašnjenja;
- upotreba usklađenih oznaka Unije pokazala se problematičnom za mnoge države članice, koje su umjesto upotrebe oznaka iz Priloga II. Direktivi uvele druge oznake. Te su pogreške razjašnjene u razgovorima između Komisije i predmetnih država članica. Da bi se te greške ispravile, bilo je potrebno izmijeniti nacionalne propise, što je dovelo do dodatnog kašnjenja.

Komisija je 2016., svjesna obaveze u vezi sa zapisnicima o tehničkom pregledu vozila koji trebaju biti dostavljeni 2018., od Odbora zatražila mišljenje o mogućem budućem alatu Komisije za prikaz zapisnikâ o tehničkom pregledu vozila, dokazâ o pregledu i dokumenata o registraciji vozila. Na temelju potpore Odbora Komisija je pokrenula postupak i izradila novi alat s pomoću kojeg se mogu provjeriti ogledni primjerci registracije vozila[11] i dokumenti o tehničkom pregledu[12].

Države članice priopćile su svoje nacionalne kontaktne točke do 20. svibnja 2015. i od tada su slale potrebne ažurirane informacije, kako je utvrđeno Direktivom.

Kad je riječ o mjerama u vezi s uzajamnim priznavanjem zapisnikâ o tehničkom pregledu vozila, na temelju preliminarne analize zaključeno je da je u većini država članica prenošenje bilo zadovoljavajuće, a dodatna pojašnjenja bit će potrebna samo u nekoliko slučajeva. Većina država članica iskoristila je neobaveznu mjeru da u slučaju dvojbe provjere valjanost zapisnika o tehničkom pregledu vozila.

Na temelju preliminarne analize može se zaključiti da je većina država članica uspostavila potrebnu elektroničku komunikaciju između stanica za tehnički pregled i nadležnih tijela. Međutim, bit će potrebna dodatna procjena, a možda i komunikacija s državama članicama, kako bi se ustanovilo je li elektronička komunikacija osigurana i između tijela nadležnih za registraciju i tijela za ispitivanje tehničke ispravnosti.

3.2.6. Prijevare povezane s brojačima kilometara[13]

Iz preliminarne analize može se zaključiti da su mjere kojima se od država članica zahtijeva da osiguraju da podaci iz brojača kilometara zabilježeni pri prethodnom tehničkom pregledu budu dostupni tijekom sljedećeg pregleda, što prije elektroničkim putem, prenesene bez većih problema.

Međutim, kad je riječ o obavezi uvođenja učinkovitih, odvraćajućih, i nediskriminirajućih sankcija u slučaju da se utvrdi manipulacija brojačem kilometara, čini se da su nacionalne mjere u većini slučajeva općenite, a ne posebno usmjerene na prijevare povezane s brojačima kilometara. Te će se pitanja nastojati razjasniti podrobnijom analizom nacionalnih mjera i budućom komunikacijom s predmetnim državama članicama.

3.2.7. Stanice za tehnički pregled, objekti i oprema za tehnički pregled, nadzor rada stanica za tehnički pregled, nadzornici

Iz preliminarne procjene može se zaključiti da nije bilo propusta u prenošenju u vezi sa zahtjevom u smislu ovlaštenja stanica za tehnički pregled i općim zahtjevom da se osigura

[11] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/vehicles/vehicle-registration-certificate_hr
[12] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/vehicles/roadworthiness-certificate_hr
[13] Komisija s državama članicama koje dobrovoljno sudjeluju radi na pilot-projektu za razmjenu podataka iz brojača kilometara, pri čemu joj znatno pomaže Europski parlament. Pilot-projekt provodit će se do kraja 2020.

nadzor stanica za tehnički pregled. Usto, opće mjere kojima se od država članica zahtijeva da osiguraju da nadzornici udovoljavaju minimalnim zahtjevima u pogledu stručnosti i osposobljenosti prenesene su bez većih problema.

Međutim, čini se da će Komisija morati uspostaviti komunikaciju s nekoliko država članica kako bi se razjasnile nacionalne mjere kojima je cilj prenijeti Prilog III. o minimalnim zahtjevima u pogledu objekata za tehnički pregled vozila, Prilog IV. o stručnosti, osposobljavanju i izdavanju potvrda o stručnoj osposobljenosti nadzornikâ i Prilog V. o zadaćama nadzornih tijela.

2. STUDIJA IZVEDIVOSTI O ELEKTRONIČKOJ PLATFORMI S INFORMACIJAMA O VOZILIMA[14]

U skladu sa zahtjevima Direktive Komisija je angažirala društvo Unisys da provede studiju izvedivosti tijekom 2014. Konačno izvješće objavljeno je u travnju 2015.

Studijom su utvrđena tri slučaja odnosno toka tehničkih podataka:

1. države članice -> Komisija: kad države članice trebaju dostaviti polugodišnje statističke podatke o nacionalnim pregledima tehničke ispravnosti na cesti,
2. stanice za tehnički pregled/države članice, proizvođači opreme za ispitivanje <-> proizvođači vozila: za dostavu konkretnih tehničkih informacija o vozilima potrebnih za provedbu periodičnih tehničkih pregleda,
3. država članica -> država članica: za postupak obavješćivanja nakon pregleda tehničke ispravnosti na cesti, za postupak registracije i periodične tehničke preglede.

Na temelju studije zaključeno je da bi, kako bi se maksimalno ponovno iskoristili postojeći sustavi i uzimajući u obzir isplativost, umjesto razvoja jednog sveobuhvatnog sustava bilo korisnije kad bi se za svaku svrhu upotrijebio zaseban sustav. Osim toga, neovisno o protoku podataka o vozilima, zajednički oblik i struktura podataka preduvjet su za uspostavu platforme s informacijama o vozilima. Od toga će imati koristi svi dionici jer će se olakšati razmjene podataka i povećati kvaliteta podataka u svim dijelovima životnog ciklusa vozila.

Stoga, ako se mogu osigurati određeni uvjeti u pogledu zaštite podataka, administrativne suradnje, pravnih prepreka i uvjeta upravljanja, uspostava platforme s informacijama o vozilima mogla bi se provesti proširenjem postojećih sustava. Ako se ti uvjeti ne mogu ispuniti, na temelju studije zaključeno je da bi bilo moguće uspostaviti novi sustav, ali uz dodatne troškove i više vremena.

5. SAŽETAK – ZAKLJUČCI

Paketom o tehničkoj ispravnosti donesenim 2014. uvedeno je nekoliko novosti u području periodičnih tehničkih pregleda, pregleda tehničke ispravnosti gospodarskih vozila na cesti i registracijskih dokumenata vozila, a istovremeno je zadržana većina postojećih zahtjeva koji dobro funkcioniraju.

Sve su države članice, osim dvije, uspješno dovršile prenošenje mjera Direktive u svoje nacionalno zakonodavstvo. Kad je riječ o usklađenosti nacionalnih mjera s onima iz Direktive, preliminarna procjena pokazuje da je prenošenje općenito zadovoljavajuće u većini

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

država članica, no u nekim slučajevima Komisija bi mogla razmotriti pokretanje komunikacije s određenim državama članicama kako bi se razjasnile moguće neusklađenosti.

S obzirom na učinke Direktive na razne aspekte periodičnih tehničkih pregleda, smisleni zaključci moći će se izvesti na temelju podataka prikupljenih nakon neprekinutog razdoblja primjene od tri godine. Komisija će svakako pomno pratiti situaciju i pravovremeno poduzeti daljnje mjere u obliku *ex-post* ocjene.