

Bruxelles, 27. studenoga 2025.
(OR. en)

15613/25

**Međuinstitucijski predmet:
2025/0097(COD)**

**TRANS 557
CODEC 1852
ENV 1240
MI 922**

NAPOMENA

Od:	Glavno tajništvo Vijeća
Za:	Vijeće
Br. preth. dok.:	14625/25
Br. dok. Kom.:	8255/25
Predmet:	Prijedlog direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2014/45/EU o periodičnim tehničkim pregledima motornih vozila i njihovih priključnih vozila i Direktive 2014/47/EU o pregledima tehničke ispravnosti na cesti gospodarskih vozila koja prometuju u Uniji – opći pristup

I. UVOD

1. Komisija je 24. travnja 2025. predstavila dva zakonodavna prijedloga za reviziju paketa o tehničkoj ispravnosti iz 2014. Jednim se prijedlogom izmjenjuju Direktiva 2014/45/EU o periodičnim tehničkim pregledima motornih vozila i njihovih priključnih vozila i Direktiva 2014/47/EU o pregledima tehničke ispravnosti na cesti gospodarskih vozila, dok se drugim prijedlogom zamjenjuje Direktiva 1999/37/EZ o dokumentima za registraciju vozila.

2. Opći je cilj obaju prijedloga dodatno poboljšati sigurnost na cestama u EU-u, pridonijeti održivoj mobilnosti i olakšati slobodno kretanje ljudi i robe u EU-u. Osim toga, prijedlogom o izmjeni Direktive o periodičnim tehničkim pregledima i Direktive o pregledima tehničke ispravnosti na cesti nastoje se ostvariti sljedeći posebni ciljevi:
 - a. osiguravanje dosljednosti, objektivnosti i kvalitete tehničkih pregleda uključivanjem tehnološkog napretka, posebno pregleda električnih vozila i naprednih sustava za pomoć vozaču (ADAS), uvođenjem novih metoda ispitivanja plinovitih emisija (NOx i broj čestica) i emisija buke te upotrebom opreme za mjerenje emisija i buke na javnim cestama radi otkrivanja vozila s visokim emisijama;
 - b. smanjenje neovlaštenog postupanja i poboljšanje otkrivanja neispravnih vozila s neispravnim ili neovlašteno promijenjenim sigurnosnim sustavima i sustavima za kontrolu emisija, kao i neovlašteno promijenjenim brojačima kilometara; taj se cilj sastoji od promjena područja primjene i učestalosti redovitih pregleda, promjena standarda pregleda te stvaranja sustava bilježenja brojača kilometara;
 - c. poboljšanje elektroničke pohrane i razmjene relevantnih identifikacijskih podataka i podataka o statusu vozila čime se povećava dostupnost podataka i olakšava uzajamno priznavanje od strane provedbenih tijela.

II. RAD U DRUGIM INSTITUCIJAMA

3. Europski parlament imenovao je Odbor za promet i turizam (TRAN) odborom odgovornim za taj prijedlog, gdje je 22. rujna 2025. g. Jens GIESEKE (EPP, DE) imenovan izvjestiteljem.
4. Europski gospodarski i socijalni odbor donio je mišljenje 18. rujna 2025. Europski odbor regija odlučio je da neće izdati mišljenje.

III. RAD U VIJEĆU I NJEGOVIMA PRIPREMNIM TIJELIMA

5. Radna skupina za kopneni promet započela je s radom 30. travnja 2025. tijekom poljskog predsjedanja općim predstavljanjem Komisije i predstavljanjem procjene učinka¹.
6. Tijekom poljskog predsjedanja Vijeće je 5. lipnja 2025. održalo razmjenu mišljenja o paketu o tehničkoj ispravnosti. Ministri su pozdravili reviziju postojećih direktiva i ambiciju da se prijeđe na veću usklađenost, digitalizaciju i modernizaciju. U svojim je izlaganjima nekoliko ministara istaklo i potrebu za izvedivim rokovima provedbe, kao i za time da se troškovi i administrativno opterećenje svedu na najmanju moguću mjeru.
7. Dansko predsjedništvo detaljno je ispitalo taj prijedlog u okviru Radne skupine između srpnja i studenoga 2025. Na temelju komentara delegacija na sastancima Radne skupine i u obliku pisanih komentara predsjedništvo je pripremio osam kompromisnih tekstova.
8. Delegacije su potvrdile pripremni rad Komisije, ali su izrazile nekoliko pitanja. Ta su se pitanja odnosila na dodatne troškove vlasnika vozila čija bi se vozila detaljnije ili češće pregledavala, na ograničenja kapaciteta i učinkovit rad stanica za tehnički pregled i timova za preglede na cesti, te na troškove administracije, kao što su tekući troškovi za novu opremu. Nekoliko delegacija željelo je da se više istaknu socijalna pitanja u prijedlogu u pogledu vlasnika starijih automobila te su istaknule činjenicu da tehnički nedostaci u automobilima često nisu uzrok nesreća.
9. Pojavilo se i pitanje zabrinutosti zbog praktične izvedivosti: Delegacije su postavile pitanje prilagodljivosti novih metoda ispitivanja čija se uporaba dokazala u laboratorijskim uvjetima (mjerjenje NOx dizelskih automobila nakon vožnje zagrijavanja) i nametanje državama članicama metoda koje još nisu razvijene (mjerjenje broja čestica i mjerjenje NOx benzinskih automobila) ili nisu u širokoj uporabi (mjerjenje emisija putem daljinske detekcije).

¹ Izvješće o procjeni učinka priloženo je drugom prijedlogu, ST 8259/25 ADD 5–7.

10. Međutim, neke delegacije podržale su prijedlog Komisije o daljinskoj detekciji, dok su druge podržale nova ispitivanja emisija ako se primjenjuju na ograničenije skupine vozila ili samo tijekom pregleda na cesti. Stoga je bilo posebno teško postići kompromis o novim metodama ispitivanja emisija i daljinskoj detekciji.
11. Glavne izmjene koje je uvelo predsjedništvo jesu sljedeće:

Direktiva o periodičnim tehničkim pregledima

- a. Područje primjene i minimalna učestalost pregleda (članak 2. stavak 5. izmijenjenog akta): Kompromisom se zadržava područje primjene pregleda i minimalna učestalost kako se trenutačno primjenjuju. To znači da se ne slijedi predloženi prelazak na godišnji pregled umjesto dvogodišnjeg pregleda nakon deset godina i uvođenje dodatnih pregleda za kombije te da se zadržava trenutačna iznimka kojom se dopušta isključivanje motocikala iz područja primjene pri primjeni alternativnih mjera.
- b. Pregled u državi članici koja nije država članica u kojoj je vozilo registrirano (članak 4. stavak 4., članak 5. stavak 1. posljednji podstavak, članak 8. stavak 1.a): Kompromisom se slijedi pristup Komisije za privremeni zapisnik o tehničkom pregledu vozila u drugoj državi članici, ali se područje primjene proširuje na laka gospodarska vozila. Kompromisom se jača komunikacija među dotičnim državama članicama i pruža veća fleksibilnost u pogledu toga kada treba obaviti redoviti tehnički pregled u državi članici u kojoj je vozilo registrirano.
- c. Očitavanja brojača kilometara (članak 4.a): Predsjedništvo podupire obvezu iz prijedloga da se uspostave nacionalne baze podataka o očitanjima brojača kilometara, čime se osigurava učinkovit alat za borbu protiv prijevара s kilometrima koje vozilo prijeđe. U njemu se navodi da bi se područje primjene trebalo odnositi samo na osobne automobile i laka gospodarska vozila. Slučajevi obveznog očitavanja brojača kilometara i uključivanja u bazu podataka bili bi ograničeniji nego što je navedeno u prijedlogu: osim stanica za tehnički pregled, koje već moraju bilježiti podatke brojača kilometara, u sustav izvješćivanja uključile bi se radionice koje ovlašćuju proizvođači vozila i proizvođači povezanih vozila. Uključivanje daljnjih slučajeva očitavanja brojača kilometara u bazu podataka bilo bi diskrecijsko pravo države članice.

- d. Nove metode ispitivanja emisija (članak 6. točka 8.2. Priloga I.): Cilj je kompromisa, s jedne strane, učiniti periodične tehničke preglede dovoljno osjetljivima za otkrivanje neispravnosti u vezi s emisijama modernih vozila, koja su mnogo čišća ako rade u skladu s konfiguracijama proizvođača, i time znatno doprinijeti ciljevima politike EU-a za kvalitetu zraka² i provedbi novih emisijskih normi za vozila³. Kako bi se to postiglo, u načelu podržava prijedlog Komisije o mjerenju broja čestica (PN) i mjerenju NOx u stanicama za tehnički pregled. S druge strane, s obzirom na preostale prepreke, odnosno nedostatak pouzdanih metoda i praktične prilagodljivosti, kompromisom se smanjuje neposredan pritisak na kapacitete stanica za tehnički pregled i rizik od testiranja pouzdanosti rezultata osiguravanjem postupnog razvoja na temelju provedbenih akata kako bi se detaljno utvrdile metode ispitivanja i područje primjene, nakon čega slijede posebni rokovi za provedbu.
- e. Elektronički zapisnik o tehničkom pregledu vozila (članak 8.): Gotovo sve delegacije podržale su prijedlog o prelasku na elektronički zapisnik o tehničkom pregledu vozila pohranjen u europskim lisnicama za digitalni identitet, dok osoba koja predočuje vozilo i dalje može zatražiti ispis. U kompromisnom tekstu navodi se da izdavanje zapisnika u lisnicama počinje četiri godine nakon stupanja na snagu Direktive. Kompromisom se više ne zahtijeva ovjera papirnato primjerka; bilo bi dovoljno da se njegova vjerodostojnost može provjeriti s pomoću QR koda.
- f. Razmjena podataka i izvješćivanje (članci 16., 20., 20.a): Delegacije su općenito podržale cilj poboljšanja prekogranične interoperabilnosti i razmjene podataka u stvarnom vremenu među nacionalnim tijelima, a time i među stanicama za tehnički pregled. Međutim, velik broj država članica nije se složio da bi se takva razmjena trebala temeljiti isključivo na sustavu MOVE-HUB koji je razvila Komisija. Zbog toga je predsjedništvo u članak 16. uključilo novi stavak kojim se državama članicama omogućuje upotreba vlastitih aplikacija ili aplikacija trećih strana, uključujući EUCARIS, za razmjenu podataka i povezivanje s elektroničkim sustavom MOVE-HUB.

² Direktiva (EU) 2024/2881 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2024. o kvaliteti zraka i čišćem zraku za Europu (SL L, 2024/2881, 20.11.2024.).

³ Najnovije: Uredba (EU) 2024/1257 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. travnja 2024. o homologaciji motornih vozila i motora te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila s obzirom na njihove emisije i trajnost baterija (Euro 7), (SL L, 2024/1257, 8.5.2024.).

Kompromisom se podupire nova obveza izvješćivanja (članak 20.a) sa smanjenim područjem primjene; to će izvješćivanje biti slično izvješćivanju u skladu s Direktivom o pregledima na cesti.

- g. Elektronički sigurnosni sustavi⁴, podaci proizvođača (članak 5. stavci 6. i 7.) i popis drugih stavki koje treba ispitati iz Priloga I. točke 3.: U kompromisu se navodi više pojedinosti o protoku podataka od proizvođača i upravljanju podacima koje se treba temeljiti na provedbenim aktima. U pogledu 62 stavke elektroničkog sigurnosnog sustava koje treba ponovno ispitati u skladu s prijedlogom Komisije, kompromisom se one djelomično svrstavaju u druge postojeće stavke koje treba ispitati, djelomično se njihovo ispitivanje čini dobrovoljnim, a djelomično se brišu.
- Na zahtjev delegacija dodaju se dvije stavke koje treba ispitati: prva, dobrovoljna veza između kampanja opoziva vozila i tehničkih pregleda s ciljem poboljšanja ishoda kampanja opoziva koje su snažno povezane sa sigurnošću i zdravljem (stavka 0.3.); druga, pregled alarmnog sustava i sustava za sprečavanje požara (stavka 9.13.).

Direktiva o pregledima na cesti

- a. Područje primjene (članak 2. izmijenjenog akta): Kompromisom se podupire proširenje područja primjene sustava pregleda na cesti na laka gospodarska vozila kategorije N1. Kompromisom se nastoji uzeti u obzir velika zabrinutost nekih delegacija tako što se, s jedne strane, dopušta njihovo isključenje iz područja primjene u slučaju da podliježu redovitim tehničkim pregledima nakon dvije godine, a potom svake godine, te se, s druge strane, mijenja cilj obuhvaćenosti vozila iz članka 5.
- b. Daljinska detekcija (članci 4.a i 21. prijedloga, članak 9.a i članak 18. stavak 3. kompromisnog teksta): Kompromisom se utvrđuje koncept daljinske detekcije kao dobrovoljne mjere koja podliježe preispitivanju nakon što se u praksi stekne dodatno iskustvo. Kako bi se olakšalo prekogranično praćenje nakon detekcije izvora visokih emisija, Komisija može donijeti provedbene akte kako bi utvrdila granične vrijednosti za takvu prekograničnu suradnju.

⁴ Ta je tema preimenovana u „Napredni sustavi za pomoć vozaču i drugi sustavi povezani sa sigurnošću”.

- c. Postotak vozila obuhvaćenih početnim pregledom na cesti (članak 5.): Kompromis se nadovezuje na prijedlog o utvrđivanju ciljeva za pregled ukupnog broja vozila po državi članici, umjesto ciljeva na razini Unije, i novog cilja za pregled lakih gospodarskih vozila kategorije N1. Potonji je cilj utvrđen u odnosu na (10 %) ukupan broj pregleda teških gospodarskih vozila, umjesto 2 % broja registriranih lakih gospodarskih vozila godišnje kako je predložila Komisija.
- d. Pregled osiguranja tereta (članak 10. stavak 1. točka (c), članak 13.): Kompromis odražava većinsko stajalište delegacija da se obveza pregleda može odnositi samo na početni pregled tehničke ispravnosti na cesti jer nema dovoljno resursa za provedbu detaljnog pregleda osiguranja tereta na svakom vozilu koje je upućeno na pregled. Stoga će se detaljni pregled i dalje temeljiti na prosudbi inspektora nakon obvezne vizualne ocjene osiguranja tereta.
- e. Razmjena podataka i izvješćivanje (članci 18.a, 20.): Kompromisom se predviđa razmjena podataka usklađena s prijedlogom Direktive o periodičnim tehničkim pregledima i izvješćivanje blizu prijedloga Komisije i trenutne prakse.
- f. Sadržaj i metode detaljnog pregleda (članci 10. i 11., Prilog II.): Ako se moguće stavke za ispitivanje detaljnih pregleda na cesti podudaraju s onima koje su relevantne za periodične tehničke preglede, izmjene koje je predložilo predsjedništvo identične su onima predloženima za Direktivu o periodičnim tehničkim pregledima. Međutim, uvode se dvije izmjene: prva, u kompromisnom tekstu u članku 10. stavku 1. pojašnjava se da je standardna metoda početnog pregleda na cesti vizualni pregled koji se može dopuniti upotrebom posebne opreme. Druga, kad je riječ o mjerenju emisija NO_x iz dizelskih motora, u kompromisnom tekstu se navodi da bi se mjerenje tijekom pregleda na cesti trebalo utvrditi unutar razdoblja prenošenja od tri godine, s obzirom na to da problema pretkondicioniranja vozila nema kada je motor na pregledu već zagrijan. U uvodnoj izjavi 15.a pojašnjava se da će, ako država članica upotrebljava stanice za tehnički pregled za detaljan pregled, takav detaljan pregled ovisiti o uvođenju relevantnih metoda ispitivanja u tim stanicama za tehnički pregled nakon donošenja provedbenih akata.
- U skladu s pristupom daljinskoj detekciji kompromisom je dodana daljinska detekcija, što treba potvrditi primjenom standardne metode ispitivanja kao alternativne metode (8.1.1., od 8.2.2.2. do 8.2.3.3.).

Prenošenje (članak 3. akta o izmjeni)

12. Imajući na umu ambicioznu i složenu prirodu zahtjeva uvedenih predloženim revizijama, nekoliko država članica zatražilo je dulje razdoblje prenošenja koje je u kompromisnom tekstu produljeno na tri godine. Posebno teški elementi provedbe razmatrani su tijekom posebnih faza provedbe nakon donošenja provedbenih akata (vidjeti prethodnu točku 10.d za ispitivanja emisija, članak 8. Direktive o periodičnim tehničkim pregledima za izdavanje elektroničkih zapisnika o tehničkom pregledu vozila).
13. Delegacije su na sastanku Radne skupine 13. studenoga 2025. općenito podržale kompromisni tekst predsjedništva⁵ u cilju postizanja općeg pristupa, dok su neke delegacije zatražile daljnja pojašnjenja ili dodatne izmjene. Komisija je potvrdila tehnički rad predsjedništva, ali je istaknula da je nekoliko elemenata reforme koje je smatrala najvažnijima smanjeno u području primjene ili ambicioznosti ili izbrisano. Komisija je zadržala svoje stajalište također u pogledu odabira ovlasti za delegirane i provedbene akte.
14. Na sastanku 21. studenoga Odbor stalnih predstavnika velikom većinom je potvrdio kompromis izložen u Prilogu te u Dopuni 1.⁶ ovoj napomeni. Neke delegacije ponovile su da su i dalje vrlo zabrinute zbog složenosti te administrativnog ili tehničkog opterećenja.

IV. ZAKLJUČCI

15. S obzirom na navedeno Vijeće (promet, telekomunikacije i energetika) poziva se da na sastanku 4. prosinca 2025. postigne dogovor o općem pristupu.

⁵ ST 14625/25 + ADD 1 REV 1.

⁶ Istovjetno tekstu u dokumentu ST 14625/25 + ADD 1 REV 1, osim nekih jezičnih ispravaka.

Prijedlog

DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o izmjeni Direktive 2014/45/EU o periodičnim tehničkim pregledima motornih vozila i njihovih priključnih vozila i Direktive 2014/47/EU o pregledima tehničke ispravnosti na cesti gospodarskih vozila koja prometuju u Uniji

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,
uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 91. stavak 1.,
uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,
nakon prosljeđivanja nacрта zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,
uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora⁷,
uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija⁸,
u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,
budući da:

⁷ SL C , , str. .

⁸ SL C , , str. .

- (1) Odredbe o ispitivanju tehničke ispravnosti već su desetljećima dio zakonodavstva Unije. Međutim, one podliježu postupnom usklađivanju. Pravo Unije u tu je svrhu posljednji put revidirano 2014. „paketom o tehničkoj ispravnosti”⁹. Kako bi se poboljšala provedba, uzastopnim revizijama tih pravila postupno se proširio opseg vozila koja se ispituju i područje primjene usklađenih pravila, uključujući pravila o pregledima tehničke ispravnosti na cesti i dokumentima o registraciji vozila. Potrebne metode ispitivanja, postupci i povezani dokumenti utvrđeni su i ažurirani kako bi se uzeo u obzir tehnološki napredak.
- (2) Direktivom 2014/45/EU utvrđuju se minimalni sadržaj i učestalost ispitivanja za svaku kategoriju vozila, osim za motocikle, za koje države članice imaju šire diskrecijsko pravo. Tom se direktivom utvrđuju i minimalni zahtjevi za neovisnost stanica za tehnički pregled i osposobljavanje nadzornika, opremu za tehnički pregled te sadržaj zapisnika o tehničkom pregledu vozila. Države članice trebaju priznati valjanost tog zapisnika, kao i bilo kojeg drugog dokaza o tehničkom pregledu, u svrhu slobodnog prometa i ponovne registracije vozila koje je već registrirano u drugoj državi članici.

⁹ 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., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>), Direktiva 2014/47/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 3. travnja 2014. o pregledima tehničke ispravnosti na cesti gospodarskih vozila koja prometuju u Uniji i stavljanju izvan snage Direktive 2000/30/EZ (SL L 127, 29.4.2014., str. 134., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/47/oj>) i 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/46/oj>).

- (3) Direktivom 2014/47/EU dopunjuje se Direktiva 2014/45/EU tako što se od država članica zahtijeva da provode preglede na cesti teških gospodarskih vozila težine veće od 3,5 tona, uključujući autobuse, kamione i njihove prikolice, radi pregleda 5 % voznog parka Unije svake godine. Ti pregledi uključuju početni pregled na cesti i, ako nadzornik to smatra potrebnim, detaljniji pregled tehničke ispravnosti na cesti. Stavke koje se ispituju pri detaljnim pregledima iste su kao stavke koje se ispituju pri periodičnim tehničkim pregledima i mogu uključivati i pregled osiguranja tereta. Ako se tijekom pregleda na cesti utvrdi veći ili opasan nedostatak, država članica u kojoj je obavljen pregled dužna je obavijestiti državu članicu u kojoj je vozilo registrirano kako bi se proveo popravak vozila koje je privremeno suspendirano iz prometa.
- (4) Zbog brzog tehnološkog napretka neka od postojećih pravila za ispitivanje vozila zastarjela su i trebalo bi ih izmijeniti kako bi ih se prilagodilo novijim tehnologijama i vozilima, uključujući električna vozila i hibridna električna vozila. Okvir za ispitivanje trebao bi dodatno pridonijeti smanjenju emisija iz prometa te ubrzanju digitalizacije u prometnom sektoru i ostvarivanju koristi od nje. Taj bi okvir također trebalo bolje prilagoditi razvoju tehnologije vozila, sastavu voznog parka i metodama ispitivanja.
- (5) Digitalna tranzicija jedan je od prioriteta Unije. U kontekstu ažuriranja postojećih pravila o ispitivanju vozila važno je i većinom uskladiti, pojednostavniti i digitalizirati administrativne postupke te ukloniti preostale prepreke slobodnom kretanju. Te prepreke uključuju nepriznavanje periodičnih tehničkih pregleda koji se provode u državama članicama različitim od one u kojoj je vozilo registrirano. To može otežati slobodno kretanje osoba unutar Unije i njihovo pravo na boravak u državi članici različitoj od one u kojoj je vozilo trenutačno registrirano.
- (5a) Provedba pregleda tijekom životnog vijeka vozila trebala bi biti razmjerno jednostavna, brza i jeftina te istovremeno učinkovita pri ostvarivanju ciljeva direktiva.

- (6) Neke od trenutačnih metoda ispitivanja emisija nisu prikladne za ispitivanje vozila s modernom tehnologijom kontrole emisija onečišćujućih tvari u zrak i niskim osnovnim emisijama. Osim toga, postoji potencijal za daljnje smanjenje emisija onečišćujućih tvari prikladnijim ispitivanjima i provjerama. Primjenom najboljih dostupnih proporcionalnih i prikladnih metoda ispitivanja pomoglo bi se državama članicama da postignu strože standarde kvalitete zraka, odnosno granične vrijednosti za zaštitu zdravlja ljudi utvrđene Direktivom (EU) 2024/2881 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁰, posebno za sitne čestice i dušikove okside (NO_x).
- (7) Broj smrtnih slučajeva i teških ozljeda na cestama Unije i dalje je neprihvatljivo visok te je 2023. zabilježeno 20 400 smrtnih slučajeva. Stoga je potrebno daljnje djelovanje kako bi se postigli ciljevi za sigurnost na cestama utvrđeni u okviru politike EU-a za sigurnost na cestama za razdoblje 2021. – 2030.¹¹
- (8) Ispitivanjem tehničke ispravnosti motocikala ostvaruju se očite koristi za sigurnost na cestama. To je vidljivo i iz broja država članica koje već uključuju motocikle u svoje sustave ispitivanja tehničke ispravnosti. Države članice mogu iz obveznih periodičnih tehničkih pregleda isključiti motocikle radnog obujma motora većeg od 125 cm³ ili najveće kontinuirane nazivne ili neto snage veće od 11 kW ako su uvele učinkovite alternativne mjere sigurnosti na cestama, kao što su pregledi na cesti.

¹⁰ Direktiva (EU) 2024/2881 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2024. o kvaliteti zraka i čistom zraku za Europu (preinaka) (SL L, 2024/2881, 20.11.2024., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

¹¹ SWD(2019) 283 final <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>.

- (9) Prema povratnim informacijama koje su dostavile države članice i predstavnici industrije, postojeći pravni zahtjevi kojima se nastoji osigurati dostupnost tehničkih podataka potrebnih za provođenje periodičnih tehničkih pregleda stanicama za tehnički pregled pokazali su se nedjelotvornima. Stoga je, uzimajući u obzir komunikacijske zahtjeve iz članka 61. i Priloga X. Uredbi (EU) 2018/858, potrebno utvrditi da bi minimalni skup informacija trebalo besplatno i bez nepotrebne odgode staviti na raspolaganje nadležnim tijelima ili centraliziranim tijelima za podatke koje su tijela barem jedne države članice zadužila za upravljanje pristupom tim informacijama, koji bi zatim trebali osigurati da i stanice za tehnički pregled imaju potreban pristup.
- (10) Za vozila kategorije M1 i N1, država članica u kojoj je vozilo registrirano trebala bi priznati EU-ov privremeni zapisnik o tehničkom pregledu vozila koji je izdala druga država članica u razdoblju od šest mjeseci, pod uvjetom da se sljedeći periodični tehnički pregled obavi u državi članici u kojoj je vozilo registrirano. To znači da se vozilo mora vratiti u državu članicu registracije unutar razdoblja valjanosti EU-ova privremenog zapisnika o tehničkom pregledu kako bi se podvrgnulo naknadnom periodičnom tehničkom pregledu. Time će se olakšati slobodno kretanje ljudi uz poštovanje osnovnog zahtjeva da se vozila općenito pregledavaju u državi članici u kojoj su registrirana. Kako bi se osigurala jasnoća u pogledu statusa vozila, država članica koja provodi pregled u kratkom roku obavješćuje državu članicu registracije o rezultatu pregleda putem sustava MOVE-HUB.
- (11) Zbog istog bi razloga država članica u kojoj je vozilo registrirano trebala moći odlučiti priznati zapisnike o tehničkom pregledu vozila koje je izdala druga država članica. Ako to odluči, država članica o tome bi trebala obavijestiti druge države članice i Komisiju. Sve države članice trebale bi predmetne zapisnike o tehničkom pregledu vozila smatrati jednakovrijednima zapisnicima koje je izdala država članica u kojoj je vozilo registrirano.

- (12) Kako bi se suzbile prijevare povezane s kilometražom rabljenih vozila, bilježenje stanja brojača kilometara uključeno je u periodične tehničke preglede. Manipulacija brojačem kilometara može utjecati na sigurnost na cestama jer se kupci dovode u zabludu o razini istrošenosti i pohabanosti, a time i o potrebama za održavanjem, a vozilo vjerojatno nije prošlo potrebno održavanje. Međutim, djelotvornost te mjere ograničena je jer se prvi tehnički pregled vozila kategorije M1 ili N1 provodi tek četiri godine nakon prve registracije u većini država članica i tek svake dvije godine nakon toga u mnogima od njih. Oslanjajući se na dodatno iskustvo u nekoliko država članica koje se odnosi na različite kategorije vozila, države članice trebale bi osigurati barem da se očitavanja brojača kilometara bilježe kad god serviseri koje su ovlastili proizvođači vozila obavljaju radove održavanja ili popravka vozila kategorije M1 ili N1 i da se očitavanja bilježe u nacionalnoj bazi podataka ili registru vozila. Ovlašteni serviseri djeluju unutar distribucijskog sustava proizvođača. Kako bi se dodatno povećao broj podatkovnih točaka u povijesti brojača kilometara vozila, države članice mogu omogućiti pristup toj istoj nacionalnoj bazi podataka ili registru vozila drugim pružateljima usluga, posebno neovisnim radionicama za popravak ili održavanje, te mogu uključivati i druge pružatelje pouzdanih očitavanja brojača kilometara, kao što su osiguravajuća društva ili društva za iznajmljivanje automobila. Države članice trebale bi ta očitavanja staviti na raspolaganje nadležnim tijelima i nositelju potvrde o registraciji te nadzornicima dostaviti povijest brojača kilometara (podatke i/ili procjenu).
- (12a) Osim toga, države članice trebale bi od proizvođača ili njihovih predstavnika zahtijevati da svaka tri mjeseca šalju stanja brojača kilometara povezanih vozila. Budući da države članice nemaju izravan pristup tim podacima, nisu odgovorne za kvalitetu podataka. Kako bi se potrošačima omogućilo otkrivanje prijevara s brojačem kilometara prije kupnje vozila, države članice također bi trebale obavijestiti potrošače o dostupnosti povijesti brojača kilometara nositelju potvrde o registraciji, posebno u kontekstu prodaje vozila. Države članice mogu donijeti odluku o naplati administrativne pristojbe za dostavljanje povijesti brojača kilometara nositelju potvrde o registraciji. Kako bi se povećala dostupnost statističkih podataka o upotrebi vozila bez dodatnog opterećenja u pogledu izvješćivanja za nacionalne uprave, države članice trebale bi stanja brojača kilometara staviti na raspolaganje nacionalnim zavodima za statistiku i Komisiji (Eurostatu).

- (13) Iako su električna vozila, uključujući hibridna električna vozila, u prometu već mnogo godina i njihov se broj stalno povećava, ne postoje usklađena pravila o ispitivanju tehničke ispravnosti visokonaponskih sustava takvih vozila, zbog čega države članice razvijaju različite protokole ispitivanja. Kako bi se zajamčio siguran rad takvih vozila tijekom njihova životnog ciklusa i izbjegle proturječne prakse ispitivanja u državama članicama, relevantne stavke koje treba ispitati trebalo bi uključiti u minimalne zahtjeve za sadržaj i preporučene metode ispitivanja.
- (13a) Kako bi se osiguralo ispravno ispitivanje električnih i hibridnih električnih vozila, uključujući nove napredne elektroničke sustave, važno je da nadzornici budu odgovarajuće osposobljeni i tijekom osnovnog osposobljavanja i stručnog usavršavanja. Kako bi se obuhvatila ispitivanja različitih novih tipova vozila i sustava, države članice trebale bi imati mogućnost ovlastiti nadzornike koji su specijalizirani za ispitivanje samo određenih tipova vozila ili za provedbu samo određenih vrsta ispitivanja. Države članice koje žele iskoristiti tu mogućnost trebale bi osigurati da se u potvrdi izdanoj tim nadzornicima jasno navede ograničenje nadzornika prilikom obavljanja tehničkih pregleda.

- (14) Moderna vozila danas imaju mnoge nove napredne elektroničke sustave kako bi postala sigurnija i pomogla vozaču. Ti sustavi mogu biti neobavezni ili obavezni za homologaciju ako se Uredbom (EU) 2019/2144 Europskog parlamenta i Vijeća¹² zahtijeva ugradnja više naprednih sustava za pomoć vozaču osmišljenih kako bi se izbjegle nesreće te smanjio broj stradalih i teške ozljede. Međutim, očekivane koristi neće se ostvariti ako se ti sustavi s vremenom pogoršaju ili ako se s njima neovlašteno postupa. Stoga bi te nove elektroničke sustave trebalo uključiti u periodične tehničke preglede i preglede na cesti kako bi se njima ostvarile očekivane koristi u pogledu sigurnosti. Kako bi se zajamčio siguran rad automatiziranih vozila i ispitivanje elektroničkih sigurnosnih sustava tijekom njihova vijeka upotrebe, relevantne stavke koje treba ispitati trebalo bi uključiti u minimalne zahtjeve u pogledu sadržaja i preporučenih metoda ispitivanja utvrđene u odgovarajućim prilogima direktivama 2014/45/EU i 2014/47/EU.
- (15) Iako cestovni promet doprinosi znatnim udjelima štetnih emisija onečišćujućih tvari u zrak, posebno NO_x i sitnih čestica, trenutačne metode ispitivanja emisija ispušnih plinova nisu prilagođene novijim vozilima i tehnologijama. Preporuka Komisije (EU) 2023/688¹³ bila je prvi korak u usklađivanju mjerenja broja čestica tijekom ispitivanja tehničke ispravnosti. U interesu javnog zdravlja, zaštite okoliša i poštenog tržišnog natjecanja relevantne stavke koje treba ispitati tijekom periodičnih tehničkih pregleda i pregleda na cesti utvrđene u prilogima direktivama 2014/45/EU i 2014/47/EU sad bi trebale uključivati mjerenje broja čestica i mjerenje NO_x.

¹² Uredba (EU) 2019/2144 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. studenoga 2019. o zahtjevima za homologaciju tipa za motorna vozila i njihove prikolice te za sustave, sastavne dijelove i zasebne tehničke jedinice namijenjene za takva vozila, u pogledu njihove opće sigurnosti te zaštite osoba u vozilima i nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu, o izmjeni Uredbe (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća i stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 78/2009, (EZ) br. 79/2009 i (EZ) br. 661/2009 Europskog parlamenta i Vijeća i uredbi Komisije (EZ) br. 631/2009, (EU) br. 406/2010, (EU) br. 672/2010, (EU) br. 1003/2010, (EU) br. 1005/2010, (EU) br. 1008/2010, (EU) br. 1009/2010, (EU) br. 19/2011, (EU) br. 109/2011, (EU) br. 458/2011, (EU) br. 65/2012, (EU) br. 130/2012, (EU) br. 347/2012, (EU) br. 351/2012, (EU) br. 1230/2012 i (EU) 2015/166 (SL L 325, 16.12.2019., str. 1., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

¹³ Preporuka Komisije (EU) 2023/688 od 20. ožujka 2023. o mjerenju broja čestica za periodične tehničke preglede vozila opremljenih motorima s kompresijskim paljenjem (SL L 90, 28.3.2023., str. 46, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2023/688/oj>).

- (15a) Za mjerenje NO_x iz vozila s motorima s kompresijskim paljenjem pri periodičnim tehničkim pregledima Komisija bi provedbenim aktima trebala odrediti zahtjeve za pretkondicioniranje vozila, na temelju studija kojima se potvrđuje prikladnost metoda, te koje bi norme EURO trebale biti uključene u područje primjene prije nego što se ta vozila mogu uključiti u područje primjene ispitivanja emisija. Mjerenje NO_x za vozila s motorima s kompresijskim paljenjem pri pregledima na cesti može se olakšati jer su vozila odabrana i zagrijana za ispitivanje. Ako je predviđeno da daljnje postupanje u stanici za tehnički pregled koji obavlja tehničke preglede, ono ovisi o provedbi odgovarajućih metoda ispitivanja emisija u skladu s provedbenim aktima.
- (15b) U pogledu mjerenja broja čestica (PN) i mjerenja NO_x za vozila s motorima s vanjskim izvorom paljenja, Komisija bi provedbenim aktima trebala utvrditi metode mjerenja i granične vrijednosti prije nego što ih se može uključiti u područje primjene ispitivanja emisija. Komisija može provedbenim aktima odrediti metodu, granične vrijednosti i koje bi norme EURO trebalo uključiti za mjerenje NO_x iz motora s vanjskim izvorom paljenja.
- (15c) Učinkovitost kampanja opoziva za vozila u skladu s Uredbom (EU) 2018/858 o homologaciji i nadzoru tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te Uredbom (EU) 2023/988 o općoj sigurnosti proizvoda ovisi o daljnjem postupanju vlasnikâ vozila ili nositeljâ potvrde o registraciji. Tehnički pregledi mogli bi olakšati kampanje opoziva vozila ako nedostatak koji je doveo do kampanje predstavlja ozbiljan rizik za sigurnost ili zdravlje putnika u vozilu ili drugih sudionika u prometu ili za okoliš. Stoga bi trebalo uspostaviti vezu između kampanja opoziva i tehničkih pregleda. S pomoću te veze države članice trebale bi imati mogućnost utvrditi treba li određena kampanja opoziva podlijegati tehničkom pregledu i klasificirati nedostatak koji je prouzročio kampanju opoziva kao velik ili opasan nedostatak. Klasifikacija nedostatka može utjecati na ishod tehničkog pregleda i dovesti do toga da se smatra da vozilo nije prošlo pregled dok se nedostatak ne ispravi i dok se njegov ispravak ne provjeri pri naknadnom tehničkom pregledu.

- (15d) Uspostava veze između kampanja opoziva i tehničkih pregleda ovisi o pouzdanom i ažuriranom protoku informacija od proizvođača do nadležnih tijela i nakon toga do stanica za tehnički pregled. Tom se vezom ne dovode u pitanje pravila kojima se osigurava da je vlasnik vozila ili nositelj potvrde o registraciji propisno obaviješten o kampanji opoziva i da mu je dana mogućnost da doveze vozilo na provjeru i popravak te se ne mijenjaju odgovornosti proizvođača i drugih gospodarskih subjekata u lancu opskrbe za poduzimanje odgovarajućih korektivnih mjera, uključujući opoziv vozila, ako vozilo, sustav, sastavni dio ili zasebna tehnička jedinica predstavlja ozbiljan rizik za sigurnost ili zdravlje osoba u vozilu ili drugih sudionika u cestovnom prometu ili za okoliš, niti se prenose na javna tijela.
- (16) [...].
- (17) [...]
- (18) Osim redovitih periodičnih tehničkih pregleda, tehničkom pregledu ako su sigurnosni ili okolišni sustavi i dijelovi vozila bili znatno promijenjeni ili izmijenjeni. To uključuje slučajeve promjene kategorije vozila ili razina emisija, na primjer nakon ugradnje filtra za čestice, konverzije vozila na alternativno gorivo ili promjene sustava vožnje. To ne sprečava niti ograničava nacionalne propise o homologaciji promijenjenih ili preinačenih vozila registriranih u državi članici.
- (19) Kako bi se olakšala digitalna tranzicija i smanjili troškovi stanica za tehnički pregled, zapisnici o tehničkom pregledu vozila trebali bi se izdavati u standardiziranom elektroničkom obliku. Ispis zapisnika o tehničkom pregledu vozila u papirnatom obliku također bi na zahtjev trebalo izdati osobi koja je dovezla vozilo na pregled. Države članice trebale bi prihvaćati oba oblika pri promjeni vlasništva nad vozilom ili ponovnoj registraciji vozila u drugoj državi članici. To se odnosi i na izvješće o detaljnijem pregledu na cesti.

- (20) Obrada osobnih podataka za potrebe provedbe ove Direktive treba biti usklađena s okvirom Unije za zaštitu podataka, posebno s Uredbom (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁴. U skladu s načelom integrirane zaštite podataka, za provjeru zapisnika o tehničkom pregledu vozila trebalo bi primjenjivati tehnike provjere koje ne zahtijevaju prijenos osobnih podataka iz pojedinačnih zapisnika.
- (21) Kako bi se osiguralo odgovarajuće daljnje postupanje s nedostacima ako vozilo ne prođe periodični tehnički pregled zbog jednog većeg ili opasnog nedostatka ili više njih u državi članici koja se razlikuje od države članice u kojoj je vozilo registrirano, o rezultatu pregleda i roku za sljedeći pregled trebalo bi obavijestiti državu članicu u kojoj je vozilo registrirano i unijeti ih u registar vozila. Rok za sljedeći pregled ne bi trebao biti dulji od dva mjeseca i taj bi se pregled trebao obaviti u bilo kojoj od te dvije države članice. Osim toga, ako vozilo nije uspješno prošlo periodični tehnički pregled zbog jednog opasnog nedostatka ili više njih, kako bi se izbjegli neposredni rizici za sigurnost na cestama ili okoliš država članica ili nadležno tijelo trebalo bi moći odlučiti da se predmetno vozilo ne smije upotrebljavati na javnim cestama i zatražiti od države članice u kojoj je vozilo registrirano da suspendira dozvolu vozila za upotrebu u cestovnom prometu dok se nedostaci ne isprave i ispravak provjeri na naknadnom tehničkom pregledu. Suspendacija bi se trebala evidentirati u registru vozila države članice u kojoj je vozilo registrirano.
- (22) Neovlašteno postupanje sa sustavom za kontrolu emisija vozila, visokonaponskim sustavom, uključujući sustav upravljanja baterijom, prigušivačem zvuka ili sustavima povezanim sa sigurnošću ili manipuliranje njima mogu uzrokovati velike ili opasne nedostatke i trebali bi biti kažnjivi djelotvornim, proporcionalnim, odvraćajućim i nediskriminirajućim sankcijama. Neovlašteno postupanje ili manipuliranje uključuju, među ostalim, namjerno isključivanje, preinaku ili podešavanje sustava i sastavnih dijelova vozila s ciljem mijenjanja funkcije koju je izvorno naveo proizvođač kako bi se zaobišli propisi ili tehnički zahtjevi.

¹⁴ Uredba (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. travnja 2016. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Direktive 95/46/EZ (SL L 119, 4.5.2016., str. 1., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

- (23) Trenutačnim zahtjevima utvrđenima u direktivama 2014/45/EU i 2014/47/EU za međusobnu suradnju država članica pri provedbi tih direktiva državama članicama ne omogućuje se provjera pravnog i tehničkog statusa vozila u prekograničnim situacijama. Radi veće djelotvornosti, među ostalim u takvim situacijama, države članice trebale bi si međusobno pomagati u sustavnijoj provedbi direktiva. Stoga je potrebno utvrditi pravila o razmjeni informacija i podataka o vozilima kako bi se državama članicama omogućilo međusobno pretraživanje registara vozila i baza podataka o tehničkoj ispravnosti, uključujući sadržaj zapisnika o tehničkom pregledu vozila i izvješća o pregledima tehničke ispravnosti na cesti. Ta bi razmjena trebala obuhvaćati i certifikat o sukladnosti izdan na temelju Uredbe (EU) 2018/858. Države članice mogu osigurati pristup podacima u skladu s pravilima o razmjeni informacija utvrđenima u toj uredbi.
- (24) Za razmjenu informacija o vozilima registriranim u Uniji Komisija je razvila platformu za razmjenu poruka MOVE-HUB radi međusobnog povezivanja nacionalnih elektroničkih registara država članica¹⁵. Na toj platformi trenutačno se nalaze međusobno povezivanje registara cestovnih prijevoznika (ERRU), registara vozačkih dozvola (RESPER), registara osposobljavanja profesionalnih vozača (ProDriveNet), registara tahografskih kartica vozača (TACHOnet) i obavješćivanja o padu vozila na pregledima na cesti¹⁶.

¹⁵ Provedbena uredba Komisije (EU) 2016/480 od 1. travnja 2016. o uspostavljanju zajedničkih pravila za međusobno povezivanje nacionalnih elektroničkih registara cestovnih prijevoznika i stavljanju izvan snage Uredbe (EU) br. 1213/2010 (SL L 87, 2.4.2016., str. 4. ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/480/oj).

¹⁶ Provedbena uredba Komisije (EU) 2017/2205 od 29. studenoga 2017. o detaljnim pravilima u vezi s postupcima za prijavljivanje vozila s većim ili opasnim nedostacima utvrđenima tijekom pregleda tehničke ispravnosti na cesti (SL L 314, 30.11.2017., str. 3., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj).

- (25) Funkcionalnosti platforme MOVE-HUB trebalo bi proširiti kako bi se omogućila potrebna razmjena informacija i podataka o vozilima za potrebe direktiva 2014/45/EU i 2014/47/EU. Države članice stoga bi trebale povezati svoje elektroničke sustave koji sadržavaju informacije o zapisnicima o tehničkom pregledu, EU-ovim privremenim zapisnicima o tehničkim pregledima vozila i povijesti brojača kilometara s platformom MOVE-HUB u svrhu razmjene poruka. Za povezivanje s elektroničkim sustavom MOVE-HUB države članice mogu nastaviti upotrebljavati vlastite aplikacije ili aplikacije trećih strana, uključujući Europski informacijski sustav prometnih i vozačkih dozvola (EUCARIS). Razmjena informacija i podataka putem platforme MOVE-HUB trebala bi biti operativna u roku od dvije godine nakon donošenja odgovarajućih provedbenih akata u skladu s člankom 16. Direktive 2014/45/EU i člankom 18.a Direktive 2014/47/EU.
- (26) Krize uzrokovane ozbiljnim događajima unutar ili izvan Unije mogu znatno poremetiti rad njezina sustava provedbe tehničkih pregleda. U kriznim vremenima države članice trebale bi moći produljiti valjanost zapisnika o tehničkom pregledu vozila, uključujući EU-ove privremene zapisnike o tehničkom pregledu vozila. Podložno odobrenju Komisije, državama članicama trebalo bi dopustiti produljenje valjanosti zapisnika o tehničkom pregledu vozila koji istječu i EU-ovih privremenih zapisnika o tehničkom pregledu za šest mjeseci. Ako kriza potraje, trebala bi postojati mogućnost dodatnog produljenja valjanosti.
- (27) Laka gospodarska vozila kategorije N1 upotrebljavaju se intenzivnije od privatnih automobila, često u gusto naseljenim područjima. S obzirom na povećani broj lakih gospodarskih vozila kategorije N1 u prometu unutar Unije, ta bi vozila također trebala podlijegati pregledima na cesti radi promicanja jednakih uvjeta za komercijalne prijevoznike u cijeloj Uniji i dodatnog poboljšanja njihove sigurnosti i ekološke učinkovitosti.

- (28) Kad je riječ o pregledima na cesti, provjera emisija ispušnih plinova velikog broja vozila upotrebom opreme za daljinsku detekciju djelotvorna je mjera za identifikaciju vozila s visokim emisijama. Iskustvo u nekim državama članicama pokazalo je da se stope otkrivanja znatno povećavaju u usporedbi s obveznim metodama ispitivanja. Oprema za daljinsku detekciju može se upotrebljavati sustavno za pregled velikih udjela voznog parka u stvarnim uvjetima na cesti. Emisije iz vozila dinamične su, pri čemu se najviše vrijednosti emisija češće pojavljuju u određenim uvjetima, primjerice tijekom pokretanja hladnog motora. Jedno mjerenje daljinskom detekcijom u stanju mirovanja može uspješno pokazati da je vozilo s visokim emisijama neispravno ili neovlašteno promijenjeno. Ovisno o razmjerima izmjenjenog prekoračenja mogu biti potrebna višestruka mjerenja daljinskom detekcijom u stanju mirovanja kako bi se potvrdilo da je vozilo izvor visokih emisija. Budući da takve manjkavosti i izmjene uzrokuju prekomjerne emisije koje čine rizik za zdravlje ljudi i okoliš, trebalo bi ih popraviti i sankcionirati svako neovlašteno postupanje.
- (28a) Daljinska detekcija ne može zamijeniti pregled na cesti, ali se može upotrijebiti za odabir vozila za daljnje preglede na cesti. Provjera mjerenja daljinskom detekcijom može se obaviti kao pregled na cesti odmah nakon mjerenja daljinskom detekcijom ili u stanici za tehnički pregled. S obzirom na to da daljinska detekcija identificira vozila s visokim emisijama neovisno o državi članici registracije, država članica koja je identificirala vozilo i država članica registracije trebale bi surađivati kako bi osigurale odgovarajuće daljnje postupanje na temelju usklađenih vrijednosti za vozila s visokim emisijama.

- (28b) Provjera na cesti ili u stanici za tehnički pregled trebala bi biti u skladu s metodama ispitivanja utvrđenima u stavkama 8.1. i 8.2. Priloga II. Direktivi 2014/47/EU odnosno Priloga I. Direktivi 2014/45/EU. To na primjer znači da, ako se sumnja da dizelski automobil ili lako gospodarsko vozilo kategorije N1 opremljeni motorom emisijskog razreda Euro 5b ili novijim motorom ili teškim gospodarskim vozilom emisijskog razreda Euro VI u trenutku homologacije emitira fine čestice iznad zakonskog ograničenja, njihove emisije treba provjeriti mjerenjem broja čestica u skladu sa stavkom 8.2.3.1. odgovarajućeg priloga. Za dizelska vozila bez filtra čestica emisije će se provjeriti mjerenjem zacrnljenja. Provjera emisija NOx dizelskih vozila slijedi novu metodu mjerenja u skladu sa stavkom 8.2.3.3. u relevantnom Prilogu. Države članice trebale bi odrediti metodu provjere emisija ispušnih plinova za vozila kategorije L. Emisiju buke trebalo bi provjeriti zvukomjerom.
- (29) [...]
- (30) Direktivom 2014/47/EU utvrđuje se minimalni udio teških gospodarskih vozila koja se svake godine pregledavaju na cesti u Uniji, ali se ne postavljaju ciljevi na razini država članica, zbog čega je teško osigurati provedbu tog minimalnog udjela. Kako bi se osiguralo da pregledi na cesti gospodarskih vozila doprinose poboljšanju sigurnosti na cestama i smanjenju onečišćenja zraka u cijeloj Uniji, svaka država članica trebala bi svake godine provesti ukupan broj početnih pregleda tehničke ispravnosti na cesti koji odgovara najmanje 5 % ukupnog broja teških gospodarskih vozila. Osim toga, države članice trebale bi provoditi početne preglede tehničke ispravnosti na cesti lakih gospodarskih vozila kategorije N1 koji odgovaraju najmanje 10 % ukupnog broja početnih pregleda tehničke ispravnosti na cesti teških gospodarskih vozila.
- (31) Radi promicanja digitalne transformacije i smanjenja troškova u prometnom sektoru države članice trebale bi od svojih nadležnih tijela zahtijevati da prihvate elektroničke dokaze o pregledima na cesti.

- (32) Osiguranje tereta ključno je za sigurnost na cestama. Vizualna procjena osiguranja tereta trebala bi biti obvezan dio početnih pregleda na cesti u svim državama članicama. Detaljniji pregled osiguranja tereta može uslijediti na temelju rezultata početnog pregleda na cesti.
- (33) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu ove Direktive Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti za utvrđivanje: (a) skupa tehničkih informacija i podataka potrebnih za ispitivanje tehničke ispravnosti koji se mora staviti na raspolaganje nadležnim tijelima, (b) značajki interoperabilnosti i sigurnosnih mjera koje se primjenjuju na QR kodove uvedene u zapisnike o tehničkom pregledu vozila, (c) potrebnih značajki i zahtjeva za oblik i sadržaj informacija i podataka koji se razmjenjuju i (d) formata u kojem se dostavljaju podaci o periodičnim pregledima i pregledima na cesti, (e) zahtjeva za pretkondicioniranje vozila i utvrditi koje bi norme EURO trebalo uključiti za mjerenje dušikovih oksida (NO_x) motora s kompresijskim paljenjem u stanicama za tehnički pregled, (f) metoda i graničnih vrijednosti za mjerenje broja čestica (PN) i mjerenje dušikovih oksida (NO_x) motora s vanjskim izvorom paljenja, i (g) zajedničke granične vrijednosti za emisije ispušnih plinova i/ili buke na kojima bi se trebala temeljiti identifikacija vozila s visokim emisijama putem daljinske detekcije u slučajevima u kojima bi takva identifikacija trebala rezultirati prekograničnim praćenjem. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁷.
- (34) [...]

¹⁷ Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (35) Ciljeve ove Direktive, odnosno poboljšanje sigurnosti na cestama, olakšavanje slobodnog kretanja osoba i smanjenje emisija onečišćujućih tvari, države članice ne mogu dostatno ostvariti samostalnim djelovanjem jer bi nacionalna pravila kojima se uređuju te provjere vozila dovela do različitih zahtjeva. Stoga se takvi ciljevi bolje ostvaruju na razini Unije utvrđivanjem minimalnih zajedničkih zahtjeva i usklađenih pravila o periodičnim tehničkim pregledima i pregledima tehničke ispravnosti na cesti vozila koja prometuju unutar Unije. Stoga Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj Uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Direktiva ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva.
- (36) Pri provedbi Direktive 2014/45/EU države članice trebale bi redovito izvješćivati Komisiju o ključnim podacima o ukupnom broju pregledanih vozila po kategoriji, provjerenim područjima i stavkama koje nisu uspješno prošle pregled. Za preglede na cesti potrebno je rjeđe izvješćivanje.
- (37) Kako bi se administrativno opterećenje svelo na najmanju mjeru i istodobno osigurala korisnost dostavljenih informacija, države članice trebale bi izvješćivati o provedbi direktiva 2014/45/EU i 2014/47/EU svake tri godine.
- (38) Sustav provedbe tehničkih pregleda izravno utječe na sigurnost na cestama, buku i emisije te se stoga treba periodično provjeravati. Na temelju informacija dobivenih od tijela država članica Komisija bi trebala izvijestiti Europski parlament i Vijeće o djelotvornosti odredaba Direktive 2014/45/EU, među ostalim onih o području primjene, učestalosti pregleda i priznavanju EU-ovih privremenih zapisnika o tehničkom pregledu vozila, te Direktive 2014/47/EU. Poseban naglasak trebalo bi staviti na iskustvo stečeno u daljinskoj detekciji, s ciljem njezina općeg uključivanja u sustav tehničke ispravnosti, ako je to potrebno.

- (39) Provedeno je savjetovanje s Europskim nadzornikom za zaštitu podataka u skladu s člankom 42. stavkom 1. Uredbe (EU) 2018/1725 te je on dao mišljenje [DD/MM/YYYY].
- (40) U skladu sa Zajedničkom političkom izjavom država članica i Komisije od 28. rujna 2011. o dokumentima s objašnjenjima¹⁸, države članice obvezale su se da će u opravdanim slučajevima uz obavijest o svojim mjerama za prenošenje priložiti jedan ili više dokumenata u kojima se objašnjava veza između sastavnih dijelova direktive i odgovarajućih dijelova nacionalnih instrumenata za prenošenje. Uzimajući u obzir ovu Direktivu, zakonodavac drži da je prijenos takvih dokumenata opravdan.
- (41) Direktive 2014/45/EU i 2014/47/EU trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti.

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

¹⁸ SL C 369, 17.12.2011., str. 14.

Članak 1.

Izmjene Direktive 2014/45/EU

Direktiva 2014/45/EU mijenja se kako slijedi:

(1) članak 2. mijenja se kako slijedi:

(a) u stavku 1. šesta alineja zamjenjuje se sljedećim:

„– vozila na dva ili tri kotača – vozila kategorija L3e, L4e, L5e i L7e, radnog obujma motora većeg od 125 cm³ ili najveće trajne nazivne ili neto snage veće od 11 kW;

– traktori na kotačima kategorija T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b i T4.3b koji se upotrebljavaju uglavnom na javnim cestama u komercijalne svrhe cestovnog prijevoza tereta.”;

(b) u stavku 2., sedma alineja zamjenjuje se sljedećim: „

– vozila kategorija L3e, L4e, L5e i L7e radnog obujma motora većeg od 125 cm³ ili najveće trajne nazivne ili neto snage veće od 11 kW, ako je država članica uvela djelotvorne alternativne mjere za sigurnost na cestama za vozila na dva ili tri kotača, posebno uzimajući u obzir relevantnu statistiku o sigurnosti na cestama za proteklih pet godina. Države članice obavješćuju Komisiju o takvim iznimkama.”;

(2) članak 3. mijenja se kako slijedi:

(a) točka 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. „Vozilo” znači svako motorno vozilo ili njegovo priključno vozilo koji se ne kreću po tračnicama, osim trolejbusa, tj. vozila priključena na električni vodič;”

(b) umeće se sljedeća točka 6.a:

„6.a „povezano vozilo” znači svako vozilo proizvedeno s bežičnom vezom koje može prenositi očitavanja brojača kilometara;”;

(c) točka 10. zamjenjuje se sljedećim:

„10. „homologacija” znači postupak kojim država članica potvrđuje da vozilo ispunjava odgovarajuće administrativne odredbe i tehničke zahtjeve navedene u uredbama (EU) br. 167/2013, (EU) br. 168/2013 i (EU) 2018/858;”;

(d) točka 12. zamjenjuje se sljedećim:

„12. „zapisnik o tehničkom pregledu vozila” znači izvješće o tehničkom pregledu u digitalnom obliku ili njegov ispis, koji se može provjeriti u skladu s člankom 8. stavkom 2. i koji izdaje nadležno tijelo ili stanica za tehnički pregled;”;

(e) umeće se sljedeća točka 12.a:

12.a „EU-ov privremeni zapisnik o tehničkom pregledu vozila” znači zapisnik o tehničkom pregledu vozila koji je izdalo nadležno tijelo ili stanica za tehnički pregled osnovana u državi članici koja se razlikuje od države članice u kojoj je vozilo registrirano u skladu s člankom 8.;”;

(3) članak 4. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 4.

Odgovornosti

1. Svaka država članica osigurava da se vozila registrirana na njezinu državnom području periodično pregledavaju u skladu s ovom Direktivom.
2. Ne dovodeći u pitanje stavak 4., tehničke preglede provodi država članica u kojoj je vozilo registrirano ili javno tijelo kojem je država članica povjerila tu zadaću ili tijela ili ustanove koje ta država članica odredi i nadzire, uključujući ovlaštena javna ili privatna tijela.

3. Države članice mogu priznati zapisnik o tehničkom pregledu vozila koji je izdala država članica koja nije država članica u kojoj je vozilo registrirano. U takvim se slučajevima taj zapisnik o tehničkom pregledu vozila smatra jednakovrijednim zapisniku o tehničkom pregledu vozila koji je izdala država članica u kojoj je vozilo registrirano. Države članice koje odluče priznati zapisnik o tehničkom pregledu vozila koji je izdala druga država članica o tome obavješćuju Komisiju i druge države članice.
4. Kad je riječ o vozilima kategorije M1 i N1 tehnički pregledi mogu se, u skladu s člankom 8., provoditi i u državi članici koja nije država članica u kojoj je vozilo registrirano. Država članica u kojoj je vozilo registrirano priznaje valjanost EU-ova privremenog zapisnika o tehničkom pregledu vozila izdanog u toj drugoj državi članici.
5. Proizvođači vozila relevantnim nadležnim tijelima besplatno i bez nepotrebne odgode stavljaju na raspolaganje tehničke informacije u formatu utvrđenom u provedbenim aktima iz stavka 6. na nediskriminirajući način i u strojno čitljivom formatu. Ta nadležna tijela mogu odlučiti zadužiti centralizirana tijela za podatke da organiziraju protok podataka od proizvođača i upravljaju pristupom tehničkim informacijama. Nadležna tijela ili zadužena centralizirana tijela za podatke stavljaju te tehničke informacije na raspolaganje stanicama za tehnički pregled.
6. Komisija donosi provedbene akte kako bi odredila skup tehničkih informacija koje se trebaju koristiti za ispitivanje tehničke ispravnosti stavki koje treba ispitati, kao i provedbene akte o primjeni preporučenih metoda ispitivanja, o utvrđivanju detaljnih pravila o formatu podataka i o postupcima za pristup relevantnim tehničkim informacijama, osiguravajući da se informacijama može jasno identificirati vozilo i pripadajući popis tvornički ugrađenih opcija. Takve tehničke informacije mogu posebno uključivati upute i podatke za upotrebu elektroničkog sučelja vozila, dijagnostičke kodove neispravnosti, utvrđivanje cjelovitosti i ispravnih verzija softvera, opise i ilustracije indikatora upozorenja ili pokaznih svjetiljki.

U tim se provedbenim aktima uzimaju u obzir uvjeti i mjere za pristup informacijama povezanim s OBD-om utvrđeni u skladu s Dodatkom 4. Prilogu X. Uredbi (EU) 2018/858 međutim, pružanje tehničkih informacija koje je utvrdila Komisija u skladu s podstavkom 1. besplatno je.

Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 19. stavka 2.

7. Države članice osiguravaju da odgovornost držanja vozila u sigurnom i tehnički ispravnom stanju bude utvrđena u nacionalnom pravu.”;

(4) umeće se sljedeći članak 4.a:

„Članak 4.a

Bilježenje stanja brojača kilometara

1. Svaka država članica osigurava da se stanja brojača kilometara bilježe u nacionalnoj bazi podataka ili registru vozila u vezi s periodičnim tehničkim pregledima vozila kategorije M1 i N1 i kada serviseri koje su ovlastili proizvođači vozila obavljaju radove popravka ili održavanja takvog vozila. Države članice također obvezuju proizvođače vozila ili njihove predstavnike da dostavljaju stanja brojača kilometara povezanih vozila koja su proizveli svaka tri mjeseca počevši od datuma prve registracije vozila. Ta se očitavanja brojača kilometara bilježe u toj nacionalnoj bazi podataka ili nacionalnom registru vozila.
2. Države članice također mogu zahtijevati da drugi pružatelji usluga, kao što su oni koji obavljaju radove popravka ili održavanja takvog vozila, bilježe očitavanja stanja brojača kilometara u bazi podataka ili nacionalnom registru vozila iz stavka 1.

3. Države članice povijest brojača kilometara vozila koja su registrirale stavljaju na raspolaganje nadzornicima, nositelju potvrde o registraciji i nadležnim tijelima u državama članicama odgovornima za ispitivanje tehničke ispravnosti, ponovnu registraciju vozila, homologaciju vozila i za registar ili bazu podataka iz stavka 1. Države članice mogu odlučiti samo procjenu povijesti brojača kilometara staviti na raspolaganje inspektorima.
4. Države članice poduzimaju odgovarajuće mjere kako bi obavijestile potencijalne kupce rabljenih vozila o pristupu nositelja potvrde o registraciji povijesti brojača kilometara vozila iz stavka 3.
5. Države članice stavljaju na raspolaganje podatke brojača kilometara pohranjene u nacionalnim bazama podataka ili nacionalnim registrima vozila iz stavka 1. i nacionalnim zavodima za statistiku i Komisiji (Eurostatu) u skladu s člancima 17.a i 17.b Uredbe (EZ) br. 223/2009*.
6. U slučaju neovlaštenog postupanja s brojačima kilometara ili manipuliranja njima s ciljem smanjenja ili pogrešnog navođenja prijeđene udaljenosti u zapisniku, takvo neovlašteno postupanje ili manipuliranje kažnjivo je djelotvornim, proporcionalnim, odvrćajućim i nediskriminirajućim sankcijama.

* Uredba (EZ) br. 223/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2009. o europskoj statistici i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ, Euratom) br. 1101/2008 Europskog parlamenta i Vijeća o dostavi povjerljivih statističkih podataka Statističkom uredu Europskih zajednica, Uredbe Vijeća (EZ) br. 322/97 o statistici Zajednice i Odluke Vijeća 89/382/EEZ, Euratom o osnivanju Odbora za statistički program Europskih zajednica (SL L 87, 31.3.2009., str. 164., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/223/oj>).’;

(5) članak 5. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 5.

Datum i učestalost pregleda

- 1.1. Vozila podliježu tehničkom pregledu barem u sljedećim vremenskim razmacima, ne dovodeći u pitanje razdoblje fleksibilnosti u primjeni u državama članicama u skladu sa stavkom 4.:
- (a) vozila kategorije M1 i N1: četiri godine nakon datuma prve registracije vozila, a nakon toga svake dvije godine;
 - (b) vozila kategorije M1 korištena kao taksiji ili vozila hitne pomoći, vozila kategorija M2, M3, N2, N3, O3 i O4: godinu dana nakon datuma prve registracije vozila, a nakon toga svake godine;
 - (c) traktori na kotačima kategorija T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b i T4.3b čija se uporaba uglavnom odvija na javnim cestama za potrebe komercijalnog cestovnog prijevoza tereta: četiri godine nakon datuma prve registracije vozila, a nakon toga svake dvije godine.

Za potrebe prvog podstavka točke (a), kad je riječ o tehničkim pregledima iz članka 4. stavka 4., države članice zakazuju sljedeći tehnički pregled unutar razdoblja valjanosti privremenog zapisnika o tehničkom pregledu vozila.

2. Države članice utvrđuju odgovarajuće intervale u kojima vozila kategorija L3e, L4e, L5e i L7e, radnog obujma motora većeg od 125 cm³ ili najveće trajne nazivne ili neto snage veće od 11 kW podliježu tehničkom pregledu.
3. Neovisno o datumu posljednjeg tehničkog pregleda vozila, vozila se podvrgavaju tehničkom pregledu kad su sigurnosni i okolišni sustavi i dijelovi vozila bili znatno promijenjeni ili preinačeni.

4. Država članica ili nadležno tijelo mogu odrediti prihvatljivo razdoblje izvođenja tehničkog pregleda a da se pritom ne prelaze intervali definirani u stavku 1.”;

(6) članak 6. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Za kategorije vozila obuhvaćene područjem primjene ove Direktive, uz iznimku kategorija L3e, L4e, L5e i L7e, države članice osiguravaju da tehnički pregled barem obuhvaća područja navedena u točki 2. Priloga I.”;

(b) stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Za svako područje iz stavka 1., nadležna tijela države članice ili stanica za tehnički pregled provode tehnički pregled koji obuhvaća barem stavke navedene u Prilogu I. točki 3. primjenom preporučene metode ispitivanja ili jednakovrijedne metode primjenjive na testiranje tih stavaka, navedenih u Prilogu I. točki 3., a koju je odobrilo nadležno tijelo. Pregled također može uključivati provjeru o tome odgovaraju li pojedini dijelovi i komponente tog vozila sigurnosnim i okolišnim značajkama na snazi u trenutku odobrenja ili prema potrebi u trenutku naknadnih preinaka vozila.

Ispitivanja se provode uz pomoć trenutačno dostupnih tehnika i opreme bez upotrebe alata za rastavljanje ili odstranjivanje bilo kojeg dijela vozila.

Do [UNIJETI: 24 mjeseca nakon datuma stupanja na snagu ove Uredbe o izmjeni] Komisija donosi provedbene akte u kojima se određuju:

a) metode pretkondicioniranja vozila za mjerenje emisija dušikovih oksida (NO_x) iz motora s kompresijskim paljenjem i kojima se utvrđuju emisijski razredi EURO povezani s tim metodama,

b) metode i granične vrijednosti za mjerenje emisija po broju čestica (PN) iz motora s vanjskim izvorom paljenja,

kako je navedeno u stavki 8.2. točke 3. Priloga I. Postupci ispitivanja moraju biti operativni u stanicama za tehnički pregled u roku od četiri godine nakon donošenja provedbenih akata.

Komisija može donijeti provedbene akte kojima se određuju metode i granične vrijednosti i utvrđuju emisijski razredi EURO povezani s tim metodama, za mjerenje NOx iz motora s vanjskim izvorom paljenja iz stavke 8.2. točke 3. Priloga I. Postupci ispitivanja moraju biti operativni u stanicama za tehnički pregled u roku od četiri godine nakon donošenja provedbenih akata.

Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 19. stavka 2.”;

(c) stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„3. Za vozila kategorija L3e, L4e, L5e i L7e radnog obujma motora većeg od 125 cm³ ili najveće trajne nazivne ili neto snage veće od 11 kW, države članice određuju područja, stavke i prikladne metode ispitivanja.”;

(d) dodaje se sljedeći stavak:

„4. Za potrebe izdavanja EU-ova privremenog zapisnika o tehničkom pregledu vozila u skladu s člankom 4. stavkom 4., ako se radi o vozilu proizvedenom za vožnju na suprotnoj strani ceste, ono ne podliježe pregledima stavki iz Priloga I. jer nije proizvedeno da bi bilo sukladno s tim stavkama u državi članici koja obavlja pregled.”;

(7) članak 8. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 8.

Zapisnik o tehničkom pregledu vozila i EU-ov privremeni zapisnik o tehničkom pregledu vozila

1. Države članice osiguravaju da stanice za tehnički pregled ili, ako je relevantno, nadležno tijelo koje je provelo tehnički pregled vozila izdaju zapisnik o tehničkom pregledu vozila ili, u slučaju iz članka 4. stavka 4., EU-ov privremeni zapisnik o tehničkom pregledu tog vozila koji barem navodi standardizirane elemente odgovarajućih usklađenih oznaka Unije utvrđenih u Prilogu II.

S učinkom od [datum stupanja na snagu + 4 godine + 1 dan] države članice osiguravaju da se zapisnici o tehničkom pregledu vozila i EU-ovi privremeni zapisnici o tehničkom pregledu vozila izdaju kao elektroničke potvrde atributa za europske lisnice za digitalni identitet u skladu s Uredbom (EU) br. 910/2014 Europskog parlamenta i Vijeća**.

Države članice osiguravaju da zapisnici o tehničkom pregledu vozila i EU-ovi privremeni zapisnici o tehničkom pregledu vozila sadržavaju informacije potrebne za dokazivanje vjerodostojnosti i potvrđivanje tih potvrda.

Države članice obavješćuju Komisiju o pouzdanim izdavateljima zapisnika o tehničkom pregledu vozila i EU-ovih privremenih zapisnika o tehničkom pregledu vozila, i te podatke moraju redovito ažurirati. Komisija objavljuje popis tih izdavatelja putem sigurnog kanala i u elektronički potpisanom ili pečaćenom obliku prikladnom za automatiziranu obradu.

- 1.a EU-ov privremeni zapisnik o tehničkom pregledu vozila vrijedi šest mjeseci. Nadležno tijelo bez nepotrebne odgode, a najkasnije u roku od pet kalendarskih dana, priopćuje rezultat pregleda državi članici registracije.

Osim ako država članica u kojoj je vozilo registrirano priznaje zapisnike o tehničkom pregledu vozila koje je izdala predmetna država članica u skladu s člankom 4. stavkom 3., sljedeći tehnički pregled obavlja se u državi članici u kojoj je vozilo registrirano; EU-ov privremeni zapisnik o tehničkom pregledu vozila sadržava informacije o tome.

2. Države članice obvezuju stanice za tehnički pregled ili, prema potrebi, nadležna tijela, da na zahtjev pruže ispis zapisnika o tehničkom pregledu vozila ili EU-ova privremenog zapisnika o tehničkom pregledu vozila osobi koja je dovezla vozilo na pregled. Ti ispisi moraju biti prilagođeni korisnicima i sadržavati interoperabilni QR kod koji omogućuje provjeru njihove vjerodostojnosti, valjanosti i cjelovitosti. U roku od godine dana nakon donošenja provedbenih akata iz stavka 8. QR kod mora biti u skladu s tehničkim specifikacijama utvrđenima u tim provedbenim aktima. Informacije iz zapisnika moraju biti prikazane i u formatu čitljivom čovjeku i navedene barem na službenom jeziku ili službenim jezicima države članice izdavateljice.

3. Bez obzira na članak 5., u slučaju ponovne registracije vozila već registriranog u drugoj državi članici, svaka država članica priznaje zapisnik o tehničkom pregledu vozila koji je izdala bilo koja druga država članica, bilo u elektroničkom ili papirnatom obliku, kao da ga je ona sama izdala, pod uvjetom da je zapisnik o tehničkom pregledu vozila još važeći s obzirom na razdoblja određena za periodične tehničke preglede u državi članici u kojoj se vozilo ponovno registrira.
- 3.a Države članice bez nepotrebne odgode Komisiji i drugim državama članicama dostavljaju sve nove primjerke zapisnika o tehničkom pregledu vozila ili EU-ova privremenog zapisnika o tehničkom pregledu vozila i opis skupa podataka izdanih za zapisnike o tehničkom pregledu vozila kao elektroničke potvrde atributa. Komisija objavljuje te primjerke i opise skupova podataka.
4. Osim odredbi stavka 3., države članice priznaju valjanost zapisnika o tehničkom pregledu vozila, bilo u digitalnom ili papirnatom obliku, ako dođe do promjene vlasništva nad vozilom s valjanim dokazom o periodičnom tehničkom pregledu.
5. Stanice za tehnički pregled nadležnom tijelu predmetne države članice elektroničkim putem dostavljaju podatke navedene u zapisnicima o tehničkom pregledu vozila ili EU-ovim privremenim zapisnicima o tehničkom pregledu vozila koje izdaju. Ti se podaci dostavljaju bez nepotrebne odgode nakon izdavanja svakog zapisnika o tehničkom pregledu vozila ili EU-ova privremenog zapisnika o tehničkom pregledu vozila. Države članice određuju razdoblje tijekom kojeg nadležno tijelo zadržava te informacije. Trajanje tog razdoblja ne smije biti kraće od 36 mjeseci, ne dovodeći u pitanje nacionalne porezne sustave država članica.
6. Države članice mogu odlučiti da podaci uključeni u prethodni zapisnik o tehničkom pregledu vozila ili EU-ov privremeni zapisnik o tehničkom pregledu vozila budu dostupni nadzornicima.
7. Države članice osiguravaju da se tijelo nadležno za registraciju vozila obavijesti o rezultatima tehničkog pregleda ili da mu se oni elektroničkim putem dostave što je prije moguće. Takva obavijest mora sadržavati podatke uključene u zapisnik o tehničkom pregledu vozila.

8. Komisija do [datum stupanja na snagu + 2 godine] donosi provedbene akte kako bi utvrdila tehničke specifikacije i pravila u vezi sa sljedećim:
- (a) sigurnim izdavanjem i provjerom zapisnika iz stavaka 1. i 2.;
 - (b) osiguravanjem zaštite i sigurnosti osobnih podataka;
 - (c) utvrđivanjem zajedničke podatkovne strukture zapisnika o tehničkom pregledu vozila i EU-ovih privremenih zapisnika o tehničkom pregledu vozila;
 - (d) izdavanjem i provjerom valjanog, sigurnog i interoperabilnog QR koda;
 - (e) obavješćivanjem pouzdanih izdavatelja zapisnika o tehničkom pregledu vozila i EU-ovih privremenih zapisnika o tehničkom pregledu vozila.

Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 19. stavka 2.

** Uredba (EU) br. 910/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. srpnja 2014. o elektroničkoj identifikaciji i uslugama povjerenja za elektroničke transakcije na unutarnjem tržištu i stavljanju izvan snage Direktive 1999/93/EZ (SL L 257, 28.8.2014., str. 73., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj>);

(8) članak 9. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 9.

Daljnje postupanje s nedostacima

1. U slučaju samo manjih nedostataka, smatra se da je vozilo uspješno prošlo tehnički pregled, nedostaci se uklanjaju te ponovni tehnički pregled vozila nije potreban.
2. U slučaju većih nedostataka, smatra se da vozilo nije uspješno prošlo tehnički pregled. Država članica ili nadležno tijelo odlučuju o razdoblju u kojem se predmetno vozilo smije koristiti prije nego što mora biti podvrgnuto ponovljenom tehničkom pregledu, koji se provodi najkasnije dva mjeseca nakon početnog pregleda. O rezultatu pregleda i roku do sljedećeg pregleda obavješćuje se država članica u kojoj je vozilo registrirano i oni se unose u registar vozila u skladu s člankom 3.a stavkom 1. Direktive Vijeća 1999/37/EZ***. Taj ponovljeni pregled može se provesti u državi članici u kojoj vozilo nije uspješno prošlo početni pregled ili u državi članici u kojoj je vozilo registrirano.
3. U slučaju opasnih nedostataka, smatra se da vozilo nije uspješno prošlo tehnički pregled. Država članica ili nadležno tijelo mogu donijeti odluku da se predmetno vozilo ne smije koristiti na javnim cestama te da se njegovo korištenje u cestovnom prometu suspendira na određeno vrijeme, bez potrebe ponovnog postupka registracije. O takvom zahtjevu za suspenziju obavješćuje se država članica u kojoj je vozilo registrirano i suspenzija se upisuje u registar vozila u skladu s člankom 3.a stavkom 1. Direktive 1999/37/EZ. Kad se nedostaci isprave, nadležno tijelo države članice registracije bez odgode izdaje novi zapisnik o tehničkom pregledu vozila kojim se potvrđuje da je vozilo u tehnički ispravnom stanju.

4. Neovlašteno postupanje sa sustavom za kontrolu emisija vozila, visokonaponskim sustavom, uključujući sustav za upravljanje baterijom, prigušivačem zvuka ili sustavima povezanim sa sigurnošću, ili manipuliranje njima, koje uzrokuje velike ili opasne nedostatke, kažnjava se djelotvornim, proporcionalnim, odvraćajućim i nediskriminirajućim sankcijama.

*** Direktiva Vijeća 1999/37/EZ od 29. travnja 1999. o dokumentima za registraciju vozila (SL L 138, 1.6.1999., str. 57., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj>);

- (8.a) u članku 10. stavak 1. prvi podstavak zamjenjuje se sljedećim:

„1. Stanica za tehnički pregled ili, ako je primjereno, nadležno tijelo države članice koje je provelo tehnički pregled vozila registriranog na njezinom državnom području ili tehnički pregled u skladu s člankom 4. stavkom 4. izdaje dokaz, poput naznake u dokumentu o registraciji vozila, naljepnice, potvrde, provjere elektroničkim putem ili bilo kojeg drugog oblika lako dostupne informacije, za svako vozilo koje je uspješno prošlo takav pregled. Na dokazu se navodi datum do kojega treba obaviti sljedeći tehnički pregled.”;

(9) članak 16. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 16.

Razmjena podataka među tijelima država članica

1. Države članice pomažu jedna drugoj u provedbi ove Direktive. One razmjenjuju informacije i podatke, posebno radi provjere, u trenutku ispitivanja tehničke ispravnosti, pravnog i tehničkog statusa dotičnog vozila, prema potrebi u državi članici u kojoj je registrirano.
 - a. Države članice za nadležna tijela i stanice za tehnički pregled koje su ovlastile druge države članice osiguravaju pristup podacima iz registra vozila, podacima o sadržaju certifikata o sukladnosti, ako su dostupni, rezultatu posljednjeg zapisnika o tehničkom pregledu vozila ili, u slučaju iz članka 4. stavka 4., EU-ova privremenog zapisnika o tehničkom pregledu vozila izdanog tijekom posljednje tri godine, izvješćima o pregledima tehničke ispravnosti na cesti za najmanje posljednje tri godine te povijesti brojača kilometara vozila pohranjenog u nacionalnim bazama podataka za najmanje posljednje tri godine.
 - b. Države članice međusobno povezuju svoje elektroničke sustave za podatke iz zapisnika o tehničkom pregledu vozila, EU-ovih privremenih zapisnika o tehničkom pregledu vozila i za povijest brojača kilometara putem elektroničkog sustava MOVE-HUB koji je razvila Komisija tako da nadležna tijela i ovlaštene stanice za tehnički pregled bilo koje države članice mogu u stvarnom vremenu pregledati relevantnu bazu podataka ili nacionalni registar vozila bilo koje druge države članice.
 - c. Obveza utvrđena u točki (b) smatra se ispunjenom ako države članice upotrebljavaju vlastite aplikacije ili aplikacije trećih strana, uključujući Europski informacijski sustav prometnih i vozačkih dozvola (EUCARIS), za razmjenu podataka i povezivanje s elektroničkim sustavom MOVE-HUB.

2. Do [UNIJETI DATUM: dvije godine nakon stupanja ove direktive na snagu] Komisija donosi provedbene akte kojima se utvrđuju potrebni mehanizmi za provedbu funkcionalnosti elektroničkog sustava MOVE-HUB i navode minimalni zahtjevi za oblik i sadržaj informacija i podataka koje će države članice razmjenjivati kad je riječ o vozilima koja podliježu ispitivanju tehničke ispravnosti. Tim provedbenim aktima osigurava se zaštita osobnih podataka i oni se donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 19. stavka 2.

3. Međusobna povezivanja elektroničkih sustava predviđena u stavku 1. moraju biti operativna u roku od dvije godine nakon donošenja provedbenih akata iz stavka 2.”;

(10) članak 17. mijenja se kako slijedi:

(a) prva alineja zamjenjuje se sljedećim:

„– ažuriranja jedino sustava određivanja kategorije vozila iz članka 2. stavka 1., članka 5. stavaka 1. i 2. i članka 6. stavaka 1. i 2. prema potrebi u slučaju promjena kategorija vozila nastalih izmjenama zakonodavstva o homologaciji iz članka 2. stavka 1., a da to ne utječe na opseg i učestalost pregleda,”;

(b) treća alineja zamjenjuje se sljedećim:

„– prilagodbe Priloga I. točke 3. nakon pozitivne procjene troškova i koristi kad je riječ o stavkama koje treba ispitati, metodama, uzrocima kvara i procjenama nedostataka.

(11) članak 20. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 20.

Izvješćivanje

Do 31. ožujka 2032. Komisija podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o provedbi i učincima ove Direktive, posebno kad je riječ o djelotvornosti odredaba o njezinu području primjene, posebno u odnosu na vozila kategorije L, učestalosti pregleda, uzajamnom priznavanju zapisnika o tehničkom pregledu vozila u slučajevima ponovne registracije vozila podrijetlom iz druge države članice i priznavanju EU-ovih privremenih zapisnika o tehničkom pregledu vozila. U izvješću se također analizira je li potrebno ažurirati priloge, prije svega zbog tehničkog napretka i praksi.”;

(12) umeće se sljedeći članak 20.a:

Članak 20.a

Dostava informacija Komisiji

1. Do 31. ožujka 2030. i do 31. ožujka svake treće godine nakon toga države članice putem internetske platforme za izvješćivanje iz članka 28. Uredbe (EU) 2018/1999 Europskog parlamenta i Vijeća**** („e-platforma”) Komisiji dostavljaju prikupljene podatke koji se odnose na svaku od prethodne tri kalendarske godine o vozilima registriranim na njihovu državnom području. Ti podaci uključuju sljedeće (po kalendarskoj godini):
 - (a) ukupni broj pregledanih vozila;
 - (b) broj pregledanih vozila po kategoriji;
 - (c) provjerena područja i stavke koje nisu uspješno prošle pregled u skladu s točkom 3. Priloga I. ovoj Direktivi.

2. Komisija donosi provedbene akte kojima se utvrđuje format u kojem države članice trebaju dostavljati podatke iz stavka 1. putem e-platforme. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 19. stavka 2.
3. Komisija izvješćuje Europski parlament i Vijeće o podacima prikupljenima na temelju stavka 1.

**** Uredba (EU) 2018/1999 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2018. o upravljanju energetsom unijom i djelovanjem u području klime, izmjeni uredaba (EZ) br. 663/2009 i (EZ) br. 715/2009 Europskog parlamenta i Vijeća, direktiva 94/22/EZ, 98/70/EZ, 2009/31/EZ, 2009/73/EZ, 2010/31/EU, 2012/27/EU i 2013/30/EU Europskog parlamenta i Vijeća, direktiva Vijeća 2009/119/EZ i (EU) 2015/652 te stavljanju izvan snage Uredbe (EU) br. 525/2013 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 328, 21.12.2018., str. 1., ELI : <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).”;

(13) članak 22. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 22.

Produljenje valjanosti zapisnika o tehničkom pregledu vozila u slučaju krize

1. Za potrebe ovog članka primjenjuju se sljedeće definicije:
 - (a) „krizna situacija” znači izniman, neočekivan i iznenadan, prirodan ili ljudskim djelovanjem izazvan događaj izvanredne prirode i razmjera koji se odvija unutar ili izvan Unije, ima znatne izravne ili neizravne učinke na područje cestovnog prometa i sprečava ili znatno umanjuje mogućnost vlasnika ili imatelja vozila registriranih u državama članicama ili relevantnih nacionalnih tijela da provedu potrebne tehničke preglede;
 - (b) „krizno razdoblje” znači razdoblje u kojem je Komisija, u skladu s postupkom iz stavka 2., državi članici odobrila donošenje mjera iz ovog članka.

2. U slučaju krizne situacije koja obuhvaća cijelo državno područje ili dio državnog područja države članice, ta država članica može uputiti predmet Komisiji u okviru propisno obrazloženog zahtjeva radi donošenja odluke kojom se ta država članica ovlašćuje za donošenje mjera iz ovog članka za cijelo njezino državno područje ili za njegov dio. Takve se mjere mogu primjenjivati najdulje šest mjeseci. Komisija može na zahtjev države članice odobriti produljenje mjera za dodatna šestomjesečna razdoblja, sve dok krizna situacija traje.
 3. Komisija može odlučiti da je krizno razdoblje započelo prije nego što je predmetna država članica uputila predmet u skladu sa stavkom 2.
 4. Ako Komisija primi propisno obrazložene zahtjeve dviju ili više država članica koji se odnose na jedinstvenu kriznu situaciju koja obuhvaća cijelo njihovo državno područje ili njegov dio, Komisija može donijeti jedinstvenu odluku koja se primjenjuje na sve te države članice.
 5. Neovisno o članku 5. stavku 1., članku 10. stavku 1. i točki 8. Priloga II., nadležna tijela država članica mogu produljiti razdoblje valjanosti zapisnika o tehničkom pregledu vozila svih ili određenih kategorija vozila koji su istekli ili bi inače istekli u kriznom razdoblju za najviše šest mjeseci. To se razdoblje može produljiti na uzastopna dodatna razdoblja od šest mjeseci, sve dok kriza traje, a Komisija ga odobrava.
 6. O mjerama koje države članice donesu na temelju ovog članka odmah se obavješćuje Komisija, koja obavješćuje druge države članice i objavljuje obavijest u Službenom listu Europske unije.”;
- (14) Prilog I., Prilog III. i Prilog IV. mijenjaju se u skladu s Prilogom I. ovoj Direktivi.

Članak 2.

Izmjene Direktive 2014/47/EU

Direktiva 2014/47/EU mijenja se kako slijedi:

(1) članak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 1.

Predmet

Ovom se Direktivom utvrđuju minimalni zahtjevi za sustav pregleda tehničke ispravnosti na cesti gospodarskih vozila i za postupan početak upotrebe daljinske detekcije vozila koja prometuju na državnom području država članica.”;

(2) članak 2. mijenja se kako slijedi:

(a) u stavak 1. umeće se sljedeća točka (aa):

„(aa) motorna vozila oblikovana i konstruirana ponajprije za prijevoz robe i čija najveća dopuštena masa nije veća od 3,5 tone - vozila kategorije N1;”;

(b) umeće se sljedeći stavak 1.a:

„1.a Države članice koje u skladu s Direktivom 2014/45/EU započinju s godišnjim periodičnim tehničkim pregledima vozila kategorije N1 registriranih na njihovu državnom području dvije godine nakon prve registracije vozila mogu isključiti tu kategoriju vozila iz područja primjene ove Direktive.”;

(c) stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Ova Direktiva ne utječe na pravo država članica da provode preglede tehničke ispravnosti na cesti na vozilima koja nisu navedena u stavku 1. te da provjeravaju druge aspekte cestovnog prijevoza i cestovne sigurnosti ili da izvršavaju preglede na drugim mjestima osim javnih cesta. Ništa u ovoj Direktivi ne sprečava državu članicu da zbog sigurnosti na cestama ograniči upotrebu određene vrste vozila na određene dijelove svoje cestovne mreže.”;

(3) članak 3. mijenja se kako slijedi:

(a) točka 13. zamjenjuje se sljedećim:

„13. „zapisnik o tehničkom pregledu vozila” znači izvješće o tehničkom pregledu kako je definirano u članku 3. točki 12. Direktive 2014/45/EU;”;

(b) točka 18. briše se;

(c) dodaju se sljedeće točke 21. i 22.:

„21. „daljinska detekcija” znači provjera vozila mjerenjem emisija ispušnih plinova na cesti, uključujući dušikove okside i lebdeće čestice, ili razina buke vozila koja prolaze u blizini fiksne ili pokretne cestovne opreme, ili daljinskim mjerenjem ispušnih plinova kad je riječ o provjeri vozila radi utvrđivanja emisija onečišćujućih tvari u zrak;

22. „daljinsko mjerenje ispušnih plinova” znači mjerenje emisija onečišćujućih tvari u zrak na cesti iz vozila kojeg slijedi vozilo za daljinsko mjerenje opremljeno odgovarajućim uređajem za uzorkovanje i mjernim instrumentom.”;

(6) u članku 5. stavci 1. i 2. zamjenjuju se sljedećim:

„1. Za vozila iz članka 2. stavka 1. točaka (a), (b), (c) i (d) države članice provode ukupan broj početnih pregleda tehničke ispravnosti na cesti po kalendarskoj godini koji odgovara najmanje 5 % ukupnog broja tih vozila registriranih na njihovu državnom području.

2. Za vozila iz članka 2. stavka 1. točke (aa) države članice provode ukupan broj početnih pregleda tehničke ispravnosti na cesti po kalendarskoj godini koji odgovara najmanje 10 % ukupnog broja početnih pregleda tehničke ispravnosti na cesti vozila iz stavka 1.

(7) u članku 6. stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„Da bi se poduzeću dodijelio profil rizičnosti, država članica može upotrijebiti kriterije utvrđene u Prilogu I. Ta se informacija upotrebljava za iscrpnije i češće provjeravanje poduzeća koji se ocijene visokorizičnima. Sustavom stupnjevanja rizika upravljaju nadležna tijela država članica.

Za vozila iz članka 2. stavka 1. točaka od (a) do (c) države članice osiguravaju da se informacije u vezi s brojem i težinom nedostataka iz Priloga II. i, kad je to primjenjivo, Priloga III. ovoj Direktivi pronađenih na vozilima kojima upravljaju pojedinačna poduzeća uvedu u sustav stupnjevanja rizika uspostavljen u skladu s člankom 9. Direktive 2006/22/EZ.”;

(8) u članku 7. stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Države članice vozače obvezuju da imaju na raspolaganju zapisnik o tehničkom pregledu vozila koji odgovara najnovijem periodičnom tehničkom pregledu vozila i izvješće o najnovijem detaljnom pregledu tehničke ispravnosti na cesti. Države članice svoja tijela obvezuju da prihvate elektroničke dokaze o takvim tehničkim pregledima i pregledima tehničke ispravnosti na cesti.”;

(9) članak 9. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 9.

Odabir vozila za početni pregled tehničke ispravnosti na cesti

Pri utvrđivanju toga koja će vozila biti podvrgnuta početnom pregledu tehničke ispravnosti na cesti nadzornici mogu kao prioritet odabrati vozila kojima upravljaju poduzeća s visokorizičnim profilom u skladu s kriterijima utvrđenima u Prilogu I. ovoj Direktivi ili kako je navedeno u Direktivi 2006/22/EZ. Vozila se za pregled također mogu odabrati nasumice ili u slučajevima kada postoji opravdana sumnja u to da to vozilo predstavlja opasnost za sigurnost na cestama ili za okoliš.”

(9.a) umeće se sljedeći članak:

„Članak 9.a

Daljinska detekcija

1. Države članice mogu upotrebljavati tehnologiju daljinske detekcije za provjeru emisija onečišćujućih tvari u zrak i buke motornih vozila te mogu na temelju daljinske detekcije odabrati vozila za početni pregled tehničke ispravnosti na cesti. Države članice mogu upotrebljavati daljinsku detekciju i za identifikaciju vozila s potencijalno visokim emisijama, čije se emisije mogu provjeriti u stanici za tehnički pregled, kako je definirano u Direktivi 2014/45/EU. Države članice koje upotrebljavaju tehnologiju daljinske detekcije o tome obavješćuju Komisiju.
2. Na temelju informacija koje su dostavile države članice koje upotrebljavaju daljinsku detekciju u skladu s člankom 20. stavkom 3., Komisija može donijeti provedbene akte kojima se utvrđuju skup zajedničkih graničnih vrijednosti daljinske detekcije za emisije ispušnih plinova i/ili buke i povezane zahtjeve u pogledu točnosti, kao što je ponovljeno mjerenje, koji će se upotrebljavati za identifikaciju vozila s visokim emisijama koja treba pratiti u drugoj državi članici u skladu s člankom 18. stavkom 3.; mogu se utvrditi različiti zahtjevi za fiksnu ili mobilnu opremu za daljinsku detekciju ili daljinsko mjerenje te se mogu utvrditi granične vrijednosti za identifikaciju vozila s neispravnim sustavima za kontrolu emisija i vozila s čijim se sustavima za kontrolu emisija neovlašteno postupalo.

Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 23. stavka 2.”;

(10) članak 10. mijenja se kako slijedi:

(a) u stavku 1. drugi podstavak mijenja se kako slijedi:

(aa) točka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) provjerava najnoviji zapisnik o tehničkom pregledu vozila i izvješće o pregledu tehničke ispravnosti na cesti, ako je dostupno, u skladu s člankom 7. stavkom 1. i člankom 18.a stavkom 1.”;

(bb) točka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) provodi vizualnu ocjenu tehničkog stanja vozila; Ta se vizualna ocjena može dopuniti upotrebom posebne opreme;”;

(cc) točka (c) zamjenjuje se sljedećim:

„(c) provodi vizualnu ocjenu osiguranja tereta vozila”;

(b) stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Na osnovi rezultata početnog pregleda inspektor odlučuje bi li vozilo ili njegovo priključno vozilo trebalo podvrgnuti detaljnijem pregledu na cesti i pregledu osiguranja tereta u skladu s člankom 13.”;

(c) stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„3. Detaljnijim pregledom tehničke ispravnosti na cesti obuhvaćene su stavke popisane u Prilogu II., a koje se smatraju neophodnima i relevantnima, uzimajući u obzir osobito sigurnost kočnica, gume, kotače, šasiju i štetno djelovanje kao i preporučene metode koje se primjenjuju za ispitivanje tih stavki.

Do [UNIJETI: 24 mjeseca nakon stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni] Komisija donosi provedbene akte kojima se određuju metode i granične vrijednosti mjerenje emisija po broju čestica (PN) iz motora s vanjskim izvorom paljenja iz stavke 8.2. točke 3. Priloga II. Postupci ispitivanja moraju biti operativni u objektima za pregled u roku od četiri godine nakon donošenja provedbenih akata.

Komisija može donijeti provedbene akte kojima se određuju metode i granične vrijednosti i utvrđuju emisijski razredi EURO povezani s tim metodama, za mjerenje NOx iz motora s vanjskim izvorom paljenja iz stavke 8.2. točke 3. Priloga II. Postupci ispitivanja moraju biti operativni u objektima za pregled u roku od četiri godine nakon donošenja provedbenih akata.

Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 23. stavka 2.”;

(11) članak 13. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 13.

Pregled osiguranja tereta

1. Tijekom pregleda na cesti vozila se mogu podvrgnuti detaljnijem pregledu osiguranja njihova tereta u skladu s Prilogom III. kako bi se osiguralo da je teret osiguran tako da ne remeti sigurnu vožnju ili predstavlja opasnost za život, zdravlje, imovinu ili okoliš. Provjere se provode kako bi se utvrdilo da tijekom svih radnji vozila, također u slučajevima nužde ili manevrima kretanja uzbrdo:
 - (a) teret može samo minimalno promijeniti položaj u odnosu na druge dijelove tereta te u odnosu na stijenke ili površine vozila;
 - (b) da se teret ne smije naći izvan teretnog prostora ili se pomaknuti izvan ukrcajne površine.
2. Ne dovodeći u pitanje zahtjeve koji se primjenjuju na prijevoz određenih kategorija robe, kao što je roba obuhvaćena Direktivom 2008/68/EZ Europskog parlamenta i Vijeća*****, osiguranje tereta i pregled osiguranja tereta provode se u skladu s načelima i, prema potrebi, normama utvrđenima u odjeljku I. Priloga III. ovoj Direktivi. Može se primijeniti posljednja verzija normi utvrđenih u točki 5. tog odjeljka.

3. Također se primjenjuju naknadni postupci iz članka 14. u slučaju većih ili opasnih nedostataka u vezi s osiguranjem tereta.
4. Države članice osiguravaju odgovarajuću obuku osoblja koje sudjeluje u provjerama osiguranja tereta za tu svrhu.

*****Direktiva 2008/68/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 24. rujna 2008. o kopnom prijevozu opasnih tvari (SL L 260, 30.9.2008., str. 13., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/68/oj>).”;

(12) u članku 14. dodaje se sljedeći stavak 4.:

„4. Neovlašteno postupanje sa sustavom za kontrolu emisija vozila, visokonaponskim sustavom, uključujući sustav za upravljanje baterijom, prigušivačem zvuka ili sustavima povezanim sa sigurnošću, ili manipuliranje njima, koje uzrokuje velike ili opasne nedostatke, kažnjava se djelotvornim, proporcionalnim, odvraćajućim i nediskriminirajućim sankcijama.”;

(13) u članku 16. stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Po završetku detaljnijeg pregleda nadzornik sastavlja izvješće u skladu s Prilogom IV. Države članice osiguravaju da vozač vozila primi elektronički primjerak izvješća o pregledu.”;

(14) članak 18. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. U slučajevima u kojima su na vozilu koje nije registrirano u državi članici pregleda pronađeni veći ili opasni nedostaci ili nedostaci koji za posljedicu imaju ograničenje ili zabranu prometovanja vozilom, kontaktna točka obavještava kontaktnu točku države članice u kojoj je vozilo registrirano o rezultatima pregleda vozila. Ta obavijest sadržava elemente izvješća o pregledu na cesti određene u Prilogu IV. te se kontaktnoj točki države članice u kojoj je vozilo registrirano dostavlja putem sustava za razmjenu poruka (sustav za preglede tehničke ispravnosti na cesti, tj. sustav RSI) iz članka 3. Provedbene uredbe Komisije (EU) 2017/2205*****.

Komisija donosi provedbene akte kojima se utvrđuju iscrpna pravila u vezi s postupcima za prijavljivanje vozila s većim ili opasnim nedostacima kontaktnoj točki države članice u kojoj je vozilo registrirano u skladu s prvim podstavkom ovog članka. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 23. stavka 2.

***** Provedbena uredba Komisije (EU) 2017/2205 od 29. studenoga 2017. o detaljnim pravilima u vezi s postupcima za prijavljivanje vozila s većim ili opasnim nedostacima utvrđenima tijekom pregleda tehničke ispravnosti na cesti (SL L 314, 30.11.2017., str. 3., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj).”;

(b) dodaje se sljedeći stavak:

„3. Ako je država članica koja upotrebljava daljinsku detekciju u skladu s člankom 9.a identificirala vozilo registrirano u drugoj državi članici kao vozilo s visokim emisijama primjenjujući pragove i razine točnosti utvrđene u provedbenom aktu iz članka 9.a stavka 2., država članica putem kontaktne točke iz članka 17. obavješćuje nadležno tijelo države članice registracije o rezultatima mjerenja daljinskom detekcijom i, prema potrebi, o naknadnom pregledu tehničke ispravnosti na cesti. Ako nije proveden naknadni pregled na cesti, država članica koja je izmjerila emisije može zatražiti od nadležnog tijela države članice registracije da poduzme daljnje mjere koje država članica u kojoj je vozilo registrirano smatra primjerenima, kao što je podvrgavanje vozila pregledu na cesti ili tehničkom pregledu koji uključuje mjerenje relevantnih emisija.”;

(15) umeće se sljedeći članak 18a:

„Članak 18.a

Razmjena podataka među tijelima država članica

1. Države članice pomažu jedna drugoj u provedbi ove Direktive. One razmjenjuju informacije i podatke, posebno radi provjere, u trenutku pregleda tehničke ispravnosti vozila na cesti, njegova pravnog i tehničkog statusa, prema potrebi u državi članici u kojoj je registrirano.
 - (a) Države članice nadležnim tijelima i stanicama za tehnički pregled koje su ovlastile druge države članice osiguravaju pristup podacima o registraciji vozila, podacima o sadržaju certifikata o sukladnosti, ako su dostupni, rezultatu ispitivanja iz zadnjeg zapisnika o tehničkom pregledu vozila, bilo kojem EU-ovom privremenom zapisniku o tehničkom pregledu vozila izdanom tijekom posljednje tri godine, izvješćima o pregledu tehničke ispravnosti na cesti za najmanje tri protekle godine i povijesti brojača kilometara vozila pohranjenih u nacionalnim bazama podataka.

- (b) Države članice međusobno povezuju svoje elektroničke sustave za podatke iz zapisnika o tehničkom pregledu vozila i za povijest brojača kilometara putem elektroničkog sustava MOVE-HUB koji je razvila Komisija tako da nadležna tijela bilo koje države članice mogu u stvarnom vremenu pregledati relevantnu bazu podataka ili nacionalni registar vozila bilo koje druge države članice.
- (c) Obveza utvrđena u točki (b) smatra se ispunjenom ako države članice upotrebljavaju vlastite aplikacije ili aplikacije trećih strana, uključujući Europski informacijski sustav prometnih i vozačkih dozvola (EUCARIS), za razmjenu podataka i povezivanje s elektroničkim sustavom MOVE-HUB.
2. Do [UNIJETI DATUM: dvije godine nakon stupanja ove direktive na snagu] Komisija donosi provedbene akte kako bi se utvrdili potrebni mehanizmi za provedbu funkcionalnosti elektroničkog sustava MOVE-HUB i u kojima se navode minimalni zahtjevi za oblik i sadržaj informacija i podataka koje će države članice razmjenjivati u vezi s vozilima koja podliježu pregledima na cesti. Tim provedbenim aktima osigurava se zaštita osobnih podataka i oni se donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 23. stavka 2.
3. Međusobna povezivanja elektroničkih sustava predviđena u stavku 1. moraju biti operativna u roku od dvije godine nakon donošenja provedbenih akata iz stavka 2.”;

(16) članak 20. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 20.

Dostava informacija Komisiji

1. Do 31. ožujka 2030. i do 31. ožujka svake treće godine nakon toga države članice putem internetske platforme za izvješćivanje iz članka 28. Uredbe (EU) 2018/1999 Europskog parlamenta i Vijeća***** („e-platforma”) Komisiji dostavljaju prikupljene podatke koji se odnose na svaku od prethodne tri kalendarske godine o vozilima registriranim na njihovu državnom području. Ti podaci uključuju sljedeće informacije, po kalendarskoj godini:
 - (a) ukupni broj pregledanih vozila;
 - (b) broj pregledanih vozila po kategoriji;
 - (c) zemlju u kojoj je registrirano svako pregledano vozilo;
 - (d) kad je riječ o detaljnijim pregledima, provjerena područja i stavke koje nisu uspješno prošle pregled, u skladu s točkom 10. Priloga IV. ovoj Direktivi.Komisija prikupljene podatke dostavlja Europskom parlamentu i Vijeću.
2. Komisija donosi provedbene akte kojima se utvrđuju detaljna pravila o formatu za priopćavanje podataka iz stavka 1. putem e-platforme. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 23. stavka 2. Do stupanja na snagu takvih pravila države članice upotrebljavaju standardni obrazac za izvješćivanje utvrđen u Prilogu V.

3. Države članice koje su obavijestile Komisiju o uporabi daljinske detekcije u skladu s člankom 9.a stavkom 1. u roku od godinu dana od takve obavijesti obavješćuju Komisiju o razinama emisija ispušnih plinova ili buke, prema potrebi, po kategoriji vozila, kao i o zahtjevima točnosti, kao što je ponovljeno mjerenje, koje su utvrdile radi identificiranja vozila s visokim emisijama, zajedno sa sažecima povezanih rezultata mjerenja. Države članice obavješćuju Komisiju o svim promjenama tih razina i zahtjeva.”;

***** Uredba (EU) 2018/1999 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2018. o upravljanju energetsom unijom i djelovanjem u području klime, izmjeni uredaba (EZ) br. 663/2009 i (EZ) br. 715/2009 Europskog parlamenta i Vijeća, direktiva 94/22/EZ, 98/70/EZ, 2009/31/EZ, 2009/73/EZ, 2010/31/EU, 2012/27/EU i 2013/30/EU Europskog parlamenta i Vijeća, direktiva Vijeća 2009/119/EZ i (EU) 2015/652 te stavljanju izvan snage Uredbe (EU) br. 525/2013 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 328, 21.12.2018., str. 1., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).”;

- (17) u članku 21. druga i treća alineja zamjenjuju se sljedećim:

„– ažuriranja Priloga II. točke 3. u vezi s metodama u slučaju da postanu dostupne učinkovitije i djelotvornije metoda ispitivanja, a da se pritom ne proširuje popis stavaka koje je potrebno ispitati,

– prilagodbe Priloga II. točke 3. nakon pozitivne procjene troškova i koristi u pogledu popisa stavaka koje treba ispitati, metoda, uzroka kvara i procjena nedostataka u slučaju promjena obveznih uvjeta o homologaciji u zakonodavstvu Unije u području sigurnosti ili okoliša.”;

(18) članak 24. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 24.

Izvješćivanje

Komisija do 31. ožujka 2032. podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o provedbi i učincima ove Direktive. U izvješću se posebno analizira njezin učinak u smislu poboljšanja sigurnosti na cestama i smanjenja emisija.

(18.a) umeće se sljedeći članak 24.a:

„Članak 24.a

Preispitivanje

Nakon što od najmanje pet država članica primi izvješća o daljinskoj detekciji u skladu s člankom 20. stavkom 3., Komisija procjenjuje djelotvornost daljinske detekcije u skladu s člankom 9.a”;

(19) Prilozi II., III., IV. i V. mijenjaju se u skladu s Prilogom II. ovoj Direktivi.

Članak 3.

1. Države članice stavljaju na snagu zakone i druge propise koji su potrebni radi usklađivanja s ovom Direktivom do [UNIJETI DATUM: tri godine nakon stupanja na snagu ove Direktive]. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih mjera.

Kada države članice donose te mjere, one sadržavaju upućivanje na ovu Direktivu ili se na nju upućuje prilikom njihove službene objave. Načine tog upućivanja određuju države članice.

2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih mjera nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.

Članak 4.

Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 5.

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu
