

Bruselj, 27. november 2025
(OR. en)

15613/25

**Medinstitucionalna zadeva:
2025/0097 (COD)**

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

DOPIS

Pošiljatelj:	Generalni sekretariat Sveta
Prejemnik:	Svet
Št. predh. dok.:	14625/25
Št. dok. Kom.:	8255/25
Zadeva:	Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 2014/45/EU o rednih tehničnih pregledih motornih vozil in njihovih priklopnih vozil ter Direktive 2014/47/EU o cestnem pregledu tehnične brezhibnosti gospodarskih vozil, ki vozijo v Uniji – splošni pristop

I. UVOD

1. Komisija je 24. aprila 2025 predstavila zakonodajna predloga za revizijo svežnja o tehničnih pregledih iz leta 2014. To sta predlog za spremembo Direktive 2014/45/EU o rednih tehničnih pregledih motornih vozil in njihovih priklopnih vozil ter Direktive 2014/47/EU o cestnem pregledu tehnične brezhibnosti gospodarskih vozil, in predlog za nadomestitev Direktive 1999/37/ES o dokumentih za registracijo vozil.

2. Splošni cilj obeh predlogov je dodatno izboljšati varnost v cestnem prometu v EU, pri tem pa prispevati k trajnostni mobilnosti ter olajšati prosti pretok oseb in blaga v EU. Poleg tega ima predlog o spremembi direktive o rednih tehničnih pregledih in direktive o cestnem pregledu tudi naslednje posebne cilje:
- a. zagotoviti doslednost, objektivnost in kakovost tehničnih pregledov z vključevanjem tehnološkega napredka, zlasti kar zadeva preglede električnih vozil in naprednih sistemov za pomoč voznikom (ADAS), uvajanje novih metod preizkušanja plinastih emisij (NO_x in število delcev) in emisij hrupa ter uporabo opreme za merjenje emisij in hrupa na javnih cestah za odkrivanje vozil z visokimi emisijami;
 - b. zmanjšati nedovoljeno spreminjanje in izboljšati odkrivanje okvarjenih vozil z okvarjenimi ali prirejenimi varnostnimi sistemi in sistemi za uravnavanje emisij ter prirejenimi kilometriskimi števci; ta cilj vključuje spremembe obsega in pogostosti rednih pregledov, spremembe standardov pregleda ter vzpostavitev sistema za beleženje odčitkov kilometrskih števcov;
 - c. izboljšati elektronsko shranjevanje in izmenjavo ustreznih podatkov o identifikaciji in statusu vozila, da bi povečali razpoložljivost podatkov in olajšali vzajemno priznavanje s strani izvršilnih organov.

II. DELO V DRUGIH INSTITUCIJAH

3. Evropski parlament je za pristojni odbor za ta predlog imenoval Odbor za promet in turizem (TRAN), za poročevalca pa je bil 22. septembra 2025 imenovan Jens GIESEKE (EPP, DE).
4. Evropski ekonomsko-socialni odbor je mnenje sprejel 18. septembra 2025. Evropski odbor regij je sklenil, da mnenja ne bo dal.

III. DELO V OKVIRU SVETA IN NJEGOVIH PRIPRAVLJALNIH TELES

5. Delovna skupina za kopenski promet je predlog začela obravnavati 30. aprila 2025 med poljskim predsedovanjem na podlagi splošne predstavitve predloga in njegove ocene učinka s strani Komisije¹.
6. Svet je med poljskim predsedovanjem 5. junija 2025 izmenjal mnenja o svežnju o tehničnih pregledih. Ministri in ministrice so pozdravili prenovitev sedanjih direktiv in prizadevanja za večjo harmonizacijo, digitalizacijo in modernizacijo. Več ministrov in ministric je v svojih prispevkih poudarilo tudi potrebo po izvedljivih rokih za začetek izvajanja ter čim manjših stroškov in upravnem bremenu.
7. Dansko predsedstvo je predlog podrobno preučilo na sejah delovne skupine med julijem in novembrom 2025. Na podlagi pripomb delegacij na sejah delovne skupine in v obliki pisnih pripomb je predsedstvo pripravilo osem kompromisnih besedil.
8. Delegacije so priznale pripravljalo delo Komisije, vendar so izrazile več pomislekov. Ti so bili povezani z dodatnimi stroški lastnikov vozil, katerih vozila bi se pregledovala podrobneje ali pogosteje, z omejenimi zmogljivostmi in učinkovitim delovanjem centrov za izvajanje tehničnih pregledov in ekip za cestne preglede ter z upravnimi stroški, kot so tekoči stroški za novo opremo. Več delegacij se je zavzelo za to, da bi se v predlogu bolj upošteval socialni vidik glede lastnikov starejših avtomobilov, prav tako pa so opozorile, da tehnične pomanjkljivosti avtomobilov niso pogost vzrok nesreč.
9. Še eden od pomislekov je bila praktična izvedljivost. Delegacije so izrazile dvom glede nadgradljivosti novih metod preizkušanja, katerih uporabnost je bila dokazana v laboratoriju (merjenje dušikovih oksidov (NO_x) pri avtomobilih z dizelskim motorjem po ogrevanju), in glede tega, da bi se državam članicam naložila uporaba metod, ki še niso razvite (merjenje števila delcev in merjenje NO_x pri avtomobilih z bencinskim motorjem) ali niso v široki uporabi (merjenje emisij z zaznavanjem na daljavo).

¹ Poročilo o oceni učinka je priloženo drugemu predlogu, tj. ST 8259/25 ADD 5–7.

10. Nekatere delegacije so vseeno podprle predlog Komisije o zaznavanju na daljavo, nekatere druge pa novo preizkušanje emisij, če bi se uporabljalo za bolj omejene skupine vozil ali le pri cestnih pregledih. Zato je bilo kompromis o novih metodah preizkušanja emisij in zaznavanju na daljavo še posebej težko doseči.
11. Glavne spremembe, ki jih predlaga predsedstvo, so:

Direktiva o rednih tehničnih pregledih

- a. Področje uporabe in minimalna pogostost pregledov (člena 2 in 5 spremenjenega akta):
V kompromisnem besedilu sta ohranjena področje uporabe pregledov in minimalna pogostost, kot se trenutno uporabljata. To pomeni, da predlagani prehod z letnih pregledov na preglede vsaki dve leti po desetih letih in uvedba dodatnih pregledov za kombinirana vozila nista bila vključena, poleg tega je bila ohranjena sedanja izjema, ki omogoča izključitev motornih koles iz področja uporabe pregledov, kadar se uporabljajo alternativni ukrepi.
- b. Pregled v državi članici, ki ni država članica registracije (člen 4(4), člen 5(1), zadnji pododstavek, člen 8(1a)): Kompromisno besedilo sledi pristopu Komisije glede začasnega potrdila o tehničnem pregledu v drugi državi članici, a področje uporabe pregledov razširja na lahka gospodarska vozila. V kompromisnem besedilu je večji poudarek namenjen komunikaciji med zadevnimi državami članicami in zagotovljena večja prožnost glede tega, kdaj naj se opravi naslednji redni tehnični pregled v državi članici registracije.
- c. Odčitki kilometrskega števca (člen 4a): Predsedstvo je podprlo obveznost iz predloga glede vzpostavitve nacionalne podatkovne zbirke o odčitkih kilometrskih števcov, s čimer naj bi zagotovili učinkovito orodje za boj proti goljufijam v zvezi s kilometri, ki jih prevozi vozilo. V predlogu je opredeljeno, da bi se morala ta obveznost nanašati le na osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila. Primeri, v katerih bi bilo obvezno odčitati kilometrski števec in odčitke vključiti v podatkovno zbirko, bi bili bolj omejeni, kot je predvideno v predlogu: v sistem poročanja bi bile poleg centrov za izvajanje tehničnih pregledov, ki že morajo beležiti podatke s kilometrskega števca, vključene tudi servisi, ki jih pooblastijo proizvajalci vozil, in proizvajalci, ki bi morali vključiti podatke o povezanih vozilih. Države članice bi lahko same odločale o vključitvi dodatnih primerov, v katerih je treba odčitati kilometrski števec.

- d. Nove metode preizkušanja emisij (člen 6, Priloga I, točka 8.2): V skladu s kompromisnim besedilom naj bi po eni strani zagotovili, da bi bilo preizkušanje v okviru rednih tehničnih pregledov dovolj občutljivo, da bi se odkrile neustreznosti emisij pri sodobnih vozilih, ki so precej čistejša, če delujejo v skladu s konfiguracijami proizvajalcev, tako pa bi pomembno prispevali k ciljem politike EU glede kakovosti zunanjega zraka² in k izvajanju novih standardov za emisije vozil³. Kompromisno besedilo v ta namen načeloma podpira predlog Komisije glede merjenja števila delcev (PN) in NO_x v centrih za izvajanje tehničnih pregledov. Po drugi strani pa se v kompromisnem besedilu glede na preostale ovire, tj. premalo zanesljivih metod in praktične nadgradljivosti, zmanjšujeta neposredni pritisk na zmogljivosti centrov za izvajanje tehničnih pregledov in tveganje glede zanesljivosti rezultatov preizkušanja, in sicer z zagotovitvijo postopnega razvoja na podlagi izvedbenih aktov za podrobno opredelitev metod in obsega preizkušanja ter nato posebnih rokov za izvajanje.
- e. Elektronsko potrdilo o tehničnem pregledu (člen 8): Skoraj vse delegacije so podprle predlog za prehod na elektronsko potrdilo o tehničnem pregledu, ki bi se hranilo v evropskih denarnicah za digitalno identiteto, oseba, ki pripelje vozilo, pa bi lahko še vedno zahtevala izpis v papirni obliki. V kompromisnem besedilu je določeno, da se bo izdajanje potrdil v denarnicah začelo štiri leta po začetku veljavnosti Direktive. V kompromisnem besedilu pa se ne zahteva več overovitev papirnega izvoda, pač pa bi zadostovalo, da se verodostojnost potrdila lahko preveri z QR kodo.
- f. Izmenjava podatkov in poročanje (členi 16, 20 in 20a): Delegacije so na splošno podprle cilj izboljšanja čezmejne interoperabilnosti in izmenjave podatkov v realnem času med nacionalnimi organi, s tem pa tudi centri za izvajanje tehničnih pregledov. Vendar se veliko držav članic ni strinjalo, da bi morala taka izmenjava temeljiti izključno na sistemu MOVE-HUB, ki ga je razvila Komisija. Zato je predsedstvo v člen 16 vključilo nov odstavek, ki državam članicam omogoča uporabo lastnih aplikacij ali aplikacij tretjih oseb, vključno z EUCARIS, za izmenjavo podatkov in povezavo z elektronskim sistemom MOVE-HUB.

² Direktiva (EU) 2024/2881 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2024 o kakovosti zunanjega zraka in čistejšem zraku za Evropo (UL L, 2024/2881, 20.11.2024).

³ Zadnji standardi: Uredba (EU) 2024/1257 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. aprila 2024 o homologaciji motornih vozil in motorjev ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, glede na njihove emisije in trajnost baterije (Euro 7) (UL L, 2024/1257, 8.5.2024).

V kompromisnem besedilu je ohranjena nova obveznost poročanja (člen 20a) z omejenim obsegom; to poročanje bo podobno poročanju v okviru direktive o cestnem pregledu.

- g. Elektronski varnostni sistemi⁴, podatki proizvajalca (člen 5(6) in (7)) ter seznam drugih postavk pregleda iz Priloge I, točka 3: V kompromisnem besedilu je več podrobnosti o pretoku podatkov od proizvajalcev in upravljanju podatkov, za kar bodo podlaga izvedbeni akti. V kompromisnem besedilu je 62 postavk v zvezi z elektronskim varnostnim sistemom, ki jih je treba v skladu s predlogom Komisije na novo pregledovati, delno združenih v okviru drugih obstoječih postavk, ki se pregledujejo, delno je njihov pregled prostovoljen, delno pa so črtane.

Na zahtevo delegacij sta bili dodani dve postavki pregleda, in sicer povezava med odpoklicem vozil in tehničnimi pregledi na prostovoljni osnovi, da bi izboljšali rezultate odpoklica vozil, ki je tesno povezan z varnostjo in zdravjem (postavka 0.3), ter pregled alarmnega sistema in sistema za gašenje požara (postavka 9.13).

Direktiva o cestnem pregledu

- a. Področje uporabe (člen 2 spremenjenega akta): V kompromisnem besedilu se podpira razširitev področja uporabe sistema cestnih pregledov na lahka gospodarska vozila kategorije N1. V njem se skušajo upoštevati resni pomisleki nekaterih delegacij tako, da se po eni strani dovoli izključitev teh vozil iz področja uporabe, kadar so po dveh letih in nato vsako leto predmet rednega tehničnega pregleda, in po drugi strani s spremembo cilja glede pokritosti voznega parka iz člena 5.
- b. Zaznavanje na daljavo (člena 4a in 21 predloga, člena 9a in 18(3) kompromisnega besedila): V kompromisnem besedilu je koncept zaznavanja na daljavo opredeljen kot prostovoljen ukrep, ki bo pregledan po pridobitvi dodatnih izkušenj v praksi. Da se olajša čezmejno nadaljnje ukrepanje po odkritju vozila z visokimi emisijami, lahko Komisija sprejme izvedbene akte za določitev mejnih vrednosti za tako čezmejno sodelovanje.

⁴ Ta tema je bila preimenovana v „napredne sisteme za pomoč voznikom in druge z varnostjo povezane sisteme“.

- c. Odstotek vozil, ki naj bi se vključila v začetni cestni pregled (člen 5): Kompromisni predlog sledi predlogu, kar zadeva določitev ciljev glede pregledov voznega parka za vsako državo članico – in ne določa cilja na ravni Unije –, ter novega cilja pregledov za lahka gospodarska vozila kategorije N1. Slednji cilj je določen na (10 %) skupnega števila pregledov težkih gospodarskih vozil namesto na 2 % števila registriranih lahkih gospodarskih vozil na leto, kot predlaga Komisija.
- d. Pregled pritrjenosti tovora (člena 10(1)(c) in 13): Kompromisno besedilo odraža stališče večine delegacij, da se obveznost pregleda lahko nanaša le na začetni tehnični cestni pregled, saj ni dovolj zmogljivosti za izvajanje pregledov, da bi lahko izvedli podroben pregled pritrjenosti tovora na vsakem vozilu, napotnem v pregled. Zato bo podroben pregled še vedno temeljil na presoji inšpektorja, potem ko bo opravil obvezno vizualno oceno pritrjenosti tovora.
- e. Izmenjava podatkov in poročanje (člena 18a in 20): V kompromisnem besedilu je predvidena izmenjava podatkov, usklajena s predlogom direktive o rednih tehničnih pregledih, in poročanje, ki je skladno s predlogom Komisije in veljavno prakso.
- f. Vsebina in metode podrobnega pregleda (člena 10 in 11, Priloga II): Kjer možne postavke pregleda v okviru podrobnega cestnega pregleda sovpadajo s postavkami pri rednih tehničnih pregledih, so spremembe, ki jih predlaga predsedstvo, enake spremembam, predlaganim v zvezi z direktivo o rednih tehničnih pregledih. Uvedeni pa sta bili dve spremembi, in sicer prvič, v kompromisnem besedilu je v členu 10(1) pojasnjeno, da je privzeta metoda začetnega cestnega pregleda vizualni pregled, ki se lahko dopolni z uporabo posebne opreme, in drugič, v zvezi z merjenjem emisij NOx iz dizelskih motorjev je v kompromisnem besedilu predlagano, da bi bilo treba merjenje med cestnim pregledom začeti izvajati v triletnem roku za prenos, glede na to, da problema predkondicioniranja vozila ni, če je motor ob pregledu že ogret. V uvodni izjavi 15a je pojasnjeno, da bo v primeru, ko država članica za podroben pregled uporablja centre za izvajanje tehničnih pregledov, tak podroben pregled odvisen od tega, ali bodo ti centri po sprejetju izvedbenih aktov uvedli ustrezne metode pregleda. V skladu s pristopom glede zaznavanja na daljavo je bilo v kompromisno besedilo kot alternativna metoda dodano zaznavanje na daljavo, ki ga je treba potrditi z uporabo standardnega preskusnega postopka (8.1.1, 8.2.2.2 do 8.2.3.3).

Prenos (člen 3 akta o spremembi)

12. Ob upoštevanju ambiciozne in zapletene narave zahtev, uvedenih s predlaganima revizijama, so številne države članice zahtevale daljše obdobje za prenos, ki je bilo v kompromisnem predlogu zato podaljšano na tri leta. Posebej težavni elementi izvajanja so bili obravnavani v okviru posebnih faz za izvajanje po sprejetju izvedbenih aktov (glej točko 11.d v zvezi s preizkušanjem emisij, člen 8 direktive o rednih tehničnih pregledih v zvezi z izdajanjem elektronskih potrdil o tehničnem pregledu).
13. Na seji delovne skupine 13. novembra 2025 so delegacije na splošno podprle kompromisno besedilo predsedstva⁵ za sprejetje splošnega pristopa, nekatere pa so zahtevale dodatna pojasnila ali dodatne spremembe. Komisija je priznala tehnično delo predsedstva, a je poudarila, da je bilo več elementov reforme, ki so bili po njenem mnenju najpomembnejši, bodisi okrnjenih z vidika področja uporabe ali ravni ambicij bodisi črtanih. Pridržala je svoje stališče, tudi glede izbire pooblastil za delegirane in izvedbene akte.
14. Odbor stalnih predstavnikov je na seji 21. novembra z veliko večino potrdil kompromisno besedilo iz priloge in dodatka 1⁶ k temu dopisu. Nekateri delegacije so ponovile, da imajo še vedno nekatere resne pomisleke v zvezi z zapletenostjo in upravnim ali tehničnim bremenom.

IV. ZAKLJUČEK

15. Glede na navedeno naj Svet (promet, telekomunikacije in energija) na seji 4. decembra 2025 doseže dogovor o splošnem pristopu.

⁵ ST 14625/25 + ADD 1 REV 1.

⁶ Besedilo enako kot besedilo v dokumentu ST 14625/25 + ADD 1 REV 1, razen nekaterih jezikovnih popravkov.

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Direktive 2014/45/EU o rednih tehničnih pregledih motornih vozil in njihovih priklopnih vozil ter Direktive 2014/47/EU o cestnem pregledu tehnične brezhibnosti gospodarskih vozil, ki vozijo v Uniji

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 91(1) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora⁷,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij⁸,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

⁷ UL C , , str. .

⁸ UL C , , str. .

- (1) Določbe o tehničnih pregledih so že desetletja del zakonodaje Unije. Vendar so predmet postopnega usklajevanja. V ta namen je bilo pravo Unije nazadnje revidirano leta 2014 s t. i. svežnjem o tehničnih pregledih⁹. Da bi se izboljšalo izvrševanje, sta bili z zaporednimi revizijami navedenih pravil postopoma razširjeni področje uporabe vozil, ki se pregledujejo, in področje uporabe harmoniziranih pravil, vključno s pravili o cestnih pregledih in dokumentih o registraciji vozil. Določile in posodobile so zahtevane metode pregleda, postopke in povezane dokumente, da bi se odražal tehnološki napredek.
- (2) Direktiva 2014/45/EU določa minimalno vsebino in pogostost pregledov za vsako kategorijo vozil, razen za motorna kolesa, za katera imajo države članice širšo diskrecijsko pravico. Navedena direktiva določa tudi minimalne zahteve glede neodvisnosti centrov za izvajanje tehničnih pregledov in usposabljanja inšpektorjev, opreme za pregled in vsebine potrdila o tehničnem pregledu. Veljavnost navedenega potrdila in vseh drugih dokazil o pregledu države članice priznajo za namene prostega prometa in ponovne registracije vozila, ki je že registrirano v drugi državi članici.

⁹ Direktiva 2014/45/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 3. aprila 2014 o rednih tehničnih pregledih motornih vozil in njihovih priklopnih vozil ter razveljavitvi Direktive 2009/40/ES (UL L 127, 29.4.2014, str. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>), Direktiva 2014/47/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 3. aprila 2014 o cestnem pregledu tehnične brezhibnosti gospodarskih vozil, ki vozijo v Uniji, in razveljavitvi Direktive 2000/30/ES (UL L 127, 29.4.2014, str. 134, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/47/oj>) in Direktiva 2014/46/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 3. aprila 2014 o spremembi Direktive Sveta 1999/37/ES o dokumentih za registracijo vozil (UL L 127, 29.4.2014, str. 129, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/46/oj>).

- (3) Direktiva 2014/47/EU dopolnjuje Direktivo 2014/45/EU z zahtevo, da države članice opravljajo cestne preglede težkih gospodarskih vozil, težjih od 3,5 tone, vključno z avtobusi, tovornjaki in njihovimi priklopnimi vozili, da bi vsako leto pregledale 5 % voznega parka Unije. Navedeni pregledi vključujejo začetni cestni pregled in, če se inšpektorju zdi potrebno, podrobnejši tehnični cestni pregled. Postavke, pregledane pri podrobnejših pregledih, so enake postavkam, pregledanim pri rednih tehničnih pregledih, vključujejo pa lahko tudi pregled pritrjenosti tovora. Kadar se med cestnim pregledom ugotovi večja ali nevarna pomanjkljivost, mora država članica, v kateri je bil opravljen pregled, obvestiti državo članico, v kateri je bilo vozilo registrirano, da se zagotovi popravilo vozila, ki je bilo začasno izključeno iz prometa.
- (4) Zaradi hitrega tehnološkega napredka so nekatera sedanja pravila za pregled vozil zastarela in bi jih bilo treba spremeniti, da bi se prilagodila novejšim tehnologijam in vozilom, vključno z električnimi vozili in hibridnimi električnimi vozili. Okvir pregleda bi moral dodatno prispevati k zmanjšanju emisij iz prometa ter pospeševanju digitalizacije v prometnem sektorju in izkoriščanju njenih prednosti. Okvir bi moral biti tudi bolj prilagojen razvoju tehnologije vozil, sestavi voznega parka in metodam pregledov.
- (5) Digitalni prehod je ena od prednostnih nalog Unije. V okviru posodobitve sedanjih pravil o pregledu vozil je pomembno tudi v veliki meri uskladiti, poenostaviti in digitalizirati upravne postopke ter odpraviti preostale ovire za prosti pretok. Te ovire vključujejo nepriznavanje rednih tehničnih pregledov, ki se izvajajo v državah članicah, ki niso država članica, v kateri je bilo vozilo registrirano. To lahko ovira prosti pretok oseb v Uniji in njihovo pravico do prebivanja v državi članici, ki ni država članica, v kateri je vozilo trenutno registrirano.
- (5a) Pregledi med življenjskim ciklom vozila bi morali biti razmeroma preprosti, hitri in poceni, hkrati pa bi morali učinkovito dosegati cilje direktiv.

- (6) Nekatere sedanje metode preizkušanja emisij niso ustrezne za preglede vozil s sodobno tehnologijo za uravnavanje emisij onesnaževal zraka in nizkimi izhodiščnimi emisijami. Obstaja tudi možnost za nadaljnje zmanjšanje emisij onesnaževal z ustrežnejšimi pregledi in preverjanji. Uporaba najboljših razpoložljivih, sorazmernih in ustreznih metod preizkušanja bi državam članicam pomagala doseči strožje standarde kakovosti zraka, in sicer mejne vrednosti za varovanje zdravja ljudi iz Direktive (EU) 2024/2881 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁰, zlasti za drobne delce in dušikove okside (NO_x).
- (7) Število smrtnih žrtev in hudih poškodb na cestah Unije je še vedno nesprejemljivo visoko, saj je leta 2023 umrlo 20 400 ljudi. Zato so potrebni nadaljnji ukrepi, da se dosežejo cilji glede varnosti v cestnem prometu, določeni v okviru politike EU za varnost v cestnem prometu za obdobje 2021–2030¹¹.
- (8) Opravljanje tehničnih pregledov motornih koles ima jasne koristi za varnost v cestnem prometu. To dokazuje tudi število držav članic, ki motorna kolesa že vključujejo v svoje ureditve tehničnih pregledov. Države članice lahko iz obveznih rednih tehničnih pregledov izključijo motorna kolesa s prostornino motorja več kot 125 cm³ ali z največjo trajno nazivno ali neto močjo več kot 11 kW, če so uvedle učinkovite alternativne ukrepe za varnost v cestnem prometu, kot so cestni pregledi.

¹⁰ Direktiva (EU) 2024/2881 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2024 o kakovosti zunanjega zraka in čistejšem zraku za Evropo (prenovitev) (UL 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) Glede na povratne informacije držav članic in predstavnikov industrije so se sedanje pravne zahteve, cilj katerih je zagotoviti, da so tehnični podatki, potrebni za opravljanje rednih tehničnih pregledov, na voljo centrom za izvajanje tehničnih pregledov, izkazale za neučinkovite. Zato je treba ob upoštevanju zahtev glede sporočanja iz člena 61 in Priloge X k Uredbi (EU) 2018/858 določiti, da bi moral biti minimalen sklop informacij brezplačno in brez nepotrebne odlašanja na voljo pristojnim organom ali centraliziranim podatkovnim centrom, ki so jih organi ene ali več držav članic zadolžili za upravljanje dostopa do teh informacij, s čimer bi se nato moralo zagotoviti, da imajo tudi centri za izvajanje tehničnih pregledov zahtevani dostop.
- (10) Država članica, v kateri je bilo vozilo registrirano, bi morala za vozila kategorije M1 in N1 priznati začasno potrdilo EU o tehničnem pregledu, ki ga izda druga država članica za obdobje šest mesecev, pod pogojem, da se naslednji redni tehnični pregled opravi v državi članici, v kateri je bilo vozilo registrirano. To pomeni, da se mora vozilo vrniti v državo članico, v kateri je bilo vozilo registrirano, v obdobju veljavnosti začasnega potrdila EU o tehničnem pregledu, da se izvede naknadni redni tehnični pregled. To bo prispevalo k lažjemu prostemu pretoku oseb ob spoštovanju osnovne zahteve, da se vozila na splošno pregledujejo v državi članici, v kateri je bilo vozilo registrirano. Za zagotovitev jasnosti glede statusa vozila država članica, ki izvaja pregled, državi članici, v kateri je bilo vozilo registrirano, v kratkem času prek platforme MOVE-HUB sporoči rezultat pregleda.
- (11) Iz istega razloga bi morala imeti država članica, v kateri je bilo vozilo registrirano, možnost, da prizna potrdila o tehničnem pregledu, ki jih izda druga država članica. Če to stori, bi morala o tem obvestiti druge države članice in Komisijo. Vse države članice bi morale zadevna potrdila o tehničnem pregledu obravnavati kot enakovredna potrdilom, ki jih izda država članica, v kateri je bilo vozilo registrirano.

- (12) Za boj proti goljufijam, povezanim s kilometrino rabljenih vozil, je zapisovanje odčitkov kilometrskih števecov vključeno v redne tehnične preglede. Prikrojevanje kilometrskega števca lahko vpliva na varnost v cestnem prometu, saj so kupci zavedeni glede stopnje obrabe in s tem glede potreb po vzdrževanju, vozilo pa verjetno ni bilo ustrezno vzdrževano. Vendar je bila učinkovitost ukrepa omejena, saj se prvi tehnični pregled za vozila kategorije M1 ali N1 v večini držav članic opravi šele štiri leta po prvi registraciji, nato pa v številnih državah šele vsaki dve leti po tem. Na podlagi dodatnih izkušenj v več državah članicah v zvezi z različnimi kategorijami vozil bi morale države članice zagotoviti vsaj, da se kilometrski števci odčitajo vsakič, ko serviserji, ki so jih odobrili proizvajalci vozila, izvajajo vzdrževalna ali popravilna dela na vozilu kategorije M1 ali N1, in da se odčitki zapisujejo v nacionalno podatkovno zbirko ali register vozil. Pooblaščen serviserji delujejo v distribucijskem sistemu proizvajalca. Za dodatno povečanje števila podatkovnih točk v zgodovini kilometrskega števca vozil lahko države članice drugim ponudnikom storitev, zlasti neodvisnim servisnim delavnicam za popravila ali vzdrževanje, zagotovijo dostop do te iste nacionalne podatkovne zbirke ali registra vozil, vključijo pa lahko tudi druge ponudnike zanesljivih odčitavanj kilometrskega števca, kot so zavarovalnice ali podjetja za izposajo avtomobilov. Države članice bi morale te odčitke dati na voljo pristojnim organom in imetniku potrdila o registraciji, inšpektorjem pa bi morale zagotoviti zgodovino kilometrskega števca (podatke in/ali oceno).
- (12a) Poleg tega bi morale države članice od proizvajalcev ali njihovih predstavnikov zahtevati, da vsake tri mesece pošljejo odčitke kilometrskih števecov povezanih vozil. Ker države članice nimajo neposrednega dostopa do teh podatkov, niso odgovorne za njihovo kakovost. Da bi lahko potrošniki goljufije s kilometrskimi števci odkrili pred nakupom vozila, bi jih morale države članice obvestiti tudi o razpoložljivosti zgodovine kilometrskih števecov za imetnika potrdila o registraciji, zlasti v okviru prodaje vozil. Države članice se lahko odločijo, da v primeru, ko imetniku potrdila o registraciji zagotovijo zgodovino kilometrskega števca, zaračunajo upravno pristojbino. Da bi se izboljšala razpoložljivost statističnih podatkov o uporabi vozil brez dodatnega bremena poročanja za nacionalne uprave, bi morale države članice odčitke kilometrskih števecov dati na voljo nacionalnim statističnim uradom in Komisiji (Eurostat).

- (13) Čeprav so električna vozila, vključno s hibridnimi električnimi vozili, v prometu že več let in se njihovo število stalno povečuje, ni harmoniziranih pravil o tehničnih pregledih visokonapetostnih sistemov takih vozil, zaradi česar države članice razvijajo različne protokole za preglede. Da se zagotovi varno delovanje takih vozil v njihovi celotni življenjski dobi in preprečijo nasprotujoče si prakse pregleda v državah članicah, bi bilo treba ustrezne postavke pregleda vključiti v minimalne zahteve glede vsebine in priporočenih metod pregleda.
- (13a) Za zagotovitev pravilnega pregleda električnih in hibridnih električnih vozil, vključno z novimi naprednimi elektronskimi sistemi, je pomembno, da so inšpektorji ustrezno usposobljeni, tako med začetnim kot osvežitvenim usposabljanjem. Da bi omogočili pregled različnih novih tipov vozil in sistemov, bi morale imeti države članice možnost, da pooblastijo inšpektorje, ki so specializirani za pregled zgolj določenih tipov vozil ali za izvajanje zgolj nekaterih vrst pregledov. Države članice, ki želijo uporabiti to možnost, bi morale zagotoviti, da je v potrdilu, izdanem tem inšpektorjem, jasno navedena omejitev inšpektorja pri izvajanju tehničnih pregledov.

- (14) Dandanes imajo sodobna vozila številne nove napredne elektronske sisteme, da bi bila varnejša in da bi pomagala vozniku. Ti sistemi so lahko neobvezni ali obvezni za homologacijo v primerih, ko se na podlagi Uredbe (EU) 2019/2144 Evropskega parlamenta in Sveta¹² zahteva namestitvev različnih naprednih sistemov za pomoč voznikom, ki so zasnovani tako, da preprečujejo nesreče ter zmanjšujejo število smrtnih žrtev in hudih poškodb. Vendar pričakovane koristi ne bodo dosežene, če se bodo ti sistemi sčasoma poslabšali ali bodo predmet nedovoljenega spreminjanja. Zato bi bilo treba navedene nove elektronske sisteme vključiti v redne tehnične preglede in cestne preglede, da se zagotovi, da ustvarjajo pričakovane koristi za varnost. Da se zagotovita varno delovanje avtomatiziranih vozil in pregledovanje elektronskih varnostnih sistemov v njihovi celotni življenjski dobi, bi bilo treba ustrezne postavke, ki se pregledujejo, vključiti v minimalne zahteve glede vsebine in priporočenih metod pregleda, določenih v ustreznih prilogah k direktivama 2014/45/EU in 2014/47/EU.
- (15) Čeprav cestni promet prispeva k znatnim deležem škodljivih emisij onesnaževal zraka, zlasti NO_x in drobnih delcev, sedanje metode pregleda emisij izpušnih plinov niso prilagojene novejšim vozilom in tehnologijam. Priporočilo Komisije (EU) 2023/688¹³ je bil prvi korak k usklajenemu merjenju števila delcev med tehničnimi pregledi. Zaradi javnega zdravja, varstva okolja in poštene konkurence bi morale ustrezne postavke iz prilog k direktivama 2014/45/EU in 2014/47/EU, ki se pregledujejo med rednimi tehničnimi pregledi in cestnimi pregledi, zdaj vključevati merjenje števila delcev in merjenje NO_x.

¹² Uredba (EU) 2019/2144 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. novembra 2019 o zahtevah za homologacijo motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, v zvezi z njihovo splošno varnostjo in zaščito potnikov v vozilu ter izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu in o spremembi Uredbe (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 78/2009, (ES) št. 79/2009 in (ES) št. 661/2009 Evropskega parlamenta in Sveta in uredb Komisije (ES) št. 631/2009, (EU) št. 406/2010, (EU) št. 672/2010, (EU) št. 1003/2010, (EU) št. 1005/2010, (EU) št. 1008/2010, (EU) št. 1009/2010, (EU) št. 19/2011, (EU) št. 109/2011, (EU) št. 458/2011, (EU) št. 65/2012, (EU) št. 130/2012, (EU) št. 347/2012, (EU) št. 351/2012, (EU) št. 1230/2012 in (EU) 2015/166 (UL L 325, 16.12.2019, str. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

¹³ Priporočilo Komisije (EU) 2023/688 z dne 20. marca 2023 o merjenju števila delcev za redni tehnični pregled vozil z motorji s kompresijskim vžigom (UL L 90, 28.3.2023, str. 46, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2023/688/oj>).

- (15a) Za merjenje NO_x iz vozil z motorjem na kompresijski vžig pri rednih tehničnih pregledih bi morala Komisija z izvedbenimi akti določiti zahteve za predkondicioniranje vozil na podlagi študij, ki potrjujejo ustreznost metod, in katere standarde EURO bi bilo treba vključiti v področje uporabe, preden se ta vozila lahko vključijo v področje uporabe preizkušanja emisij. Merjenje NO_x iz vozil z motorjem na kompresijski vžig pri cestnih preverjanjih je enostavneje opraviti, saj so vozila izbrana in ogreta za preizkušanje. Če je predvideno, da se v centru za izvajanje tehničnih pregledov opravi nadaljnji pregled, je ta odvisen od uporabe ustreznih metod preizkušanja emisij v skladu z izvedbenimi akti.
- (15b) Kar zadeva merjenje števila delcev (PN) pri vozilih z motorjem na prisilni vžig, bi morala Komisija z izvedbenimi akti določiti metode za meritve in mejne vrednosti, preden se lahko vključijo v področje uporabe preizkušanja emisij. Komisija lahko z izvedbenimi akti določi metodo, mejne vrednosti in katere standarde EURO bi bilo treba vključiti pri merjenju NO_x iz motorjev na prisilni vžig.
- (15c) Učinkovitost odpoklica vozil v skladu z Uredbo (EU) 2018/858 o odobritvi in tržnem nadzoru motornih vozil in njihovih priklopnikov ter Uredbo (EU) 2023/988 o splošni varnosti proizvodov je odvisna od nadaljnjega ukrepanja lastnikov vozil ali imetnikov potrdil o registraciji. Tehnični pregledi bi lahko olajšali odpoklice vozil, če pomanjkljivosti, ki so privedle do akcije odpoklica, pomenijo resno tveganje za varnost ali zdravje oseb v vozilu ali drugih udeležencev v cestnem prometu ali za okolje. Zato bi bilo treba vzpostaviti povezavo med odpoklicem in tehničnimi pregledi. Prek te povezave bi morale imeti države članice možnost, da določijo, ali je treba za določen odpoklic opraviti tehnični pregled, in da pomanjkljivost, ki je povzročila odpoklic, uvrstijo med velike ali nevarne pomanjkljivosti. Razvrstitev pomanjkljivosti lahko vpliva na rezultat tehničnega pregleda in lahko privede do tega, da se šteje, da vozilo ni opravilo pregleda, dokler se pomanjkljivost ne odpravi in se z naknadnim tehničnim pregledom ne preveri njena odprava.

- (15d) Vzpostavitev povezave med odpoklici in tehničnimi pregledi je odvisna od zanesljivega in posodobljenega pretoka informacij od proizvajalcev do pristojnih organov in nato do centrov za izvajanje tehničnih pregledov. Ta povezava ne posega v pravila, ki zagotavljajo, da je bil lastnik vozila ali imetnik potrdila o registraciji ustrezno obveščen o odpoklicu in mu je bila dana možnost, da vozilo pripelje v preverjanje in popravilo, ter ne spreminja niti na javne organe ne prenaša odgovornosti proizvajalcev in drugih gospodarskih subjektov v dobavni verigi, da sprejmejo ustrezne popravne ukrepe, vključno z odpoklicem vozil, kadar vozilo, sistem, sestavni del ali samostojna tehnična enota pomeni resno tveganje za varnost ali zdravje oseb v vozilu ali drugih udeležencev v cestnem prometu ali za okolje.
- (16) [...].
- (17) [...]
- (18) Poleg načrtovanih rednih tehničnih pregledov bi bilo treba tehnični pregled vozil opraviti tudi, če so bili sistemi in sestavni deli vozila, povezani z varnostjo in okoljem, bistveno spremenjeni. To velja tudi za primere, ko se spremenijo kategorija vozila ali ravni emisij, na primer po namestitvi filtra za delce ali kadar je vozilo predelano tako, da deluje na alternativno gorivo, ali zaradi spremembe sistema vožnje. To ne preprečuje ali omejuje nacionalnih predpisov o homologaciji spremenjenih vozil, registriranih v zadevni državi članici.
- (19) Za olajšanje digitalnega prehoda in zmanjšanje stroškov centrov za izvajanje tehničnih pregledov bi bilo treba potrdila o tehničnem pregledu izdajati v standardizirani elektronski obliki. Osebi, ki je vozilo pripeljala na tehnični pregled, bi bilo treba na zahtevo izdati tudi natisnjen izpis potrdila o tehničnem pregledu. Države članice bi morale sprejeti obe obliki, kadar se spremeni lastništvo vozila ali kadar je vozilo ponovno registrirano v drugi državi članici. To velja tudi za poročilo o podrobnejših cestnih pregledih.

- (20) Zagotoviti bi bilo treba, da je obdelava osebnih podatkov za izvajanje te direktive skladna z okvirom Unije za varstvo podatkov, zlasti z Uredbo (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁴. V skladu z načelom privzetega varstva podatkov bi bilo treba za preverjanje potrdil o tehničnem pregledu uporabljati tehnike preverjanja, ki ne zahtevajo prenosa osebnih podatkov na posameznih potrdilih.
- (21) Da se zagotovi ustrezno nadaljnje spremljanje pomanjkljivosti, kadar vozilo zaradi ene ali več večjih ali nevarnih pomanjkljivosti ne opravi rednega tehničnega pregleda v državi članici, ki ni država članica, v kateri je bilo vozilo registrirano, bi bilo treba rezultat pregleda in rok za naslednji pregled sporočiti državi članici, v kateri je bilo vozilo registrirano, ter ju zapisati v register vozil. Rok za naslednji pregled ne bi smel biti daljši od dveh mesecev, pregled pa bi moral potekati v kateri koli državi članici. Da se preprečijo neposredna tveganja za varnost v cestnem prometu ali okolje, bi bilo treba poleg tega državi članici ali pristojnemu organu, kadar vozilo zaradi ene ali več nevarnih pomanjkljivosti ni opravilo rednega tehničnega pregleda, omogočiti, da odloči, da se takšno vozilo ne sme uporabljati na javnih cestah, in od države članice, v kateri je bilo vozilo registrirano, zahteva, da začasno odvzame dovoljenje za uporabo vozila v cestnem prometu, dokler se pomanjkljivosti ne odpravijo in se njihova odprava ne preveri z nadaljnjim tehničnim pregledom. Začasni odvzem bi bilo treba zapisati v register vozil države članice, v kateri je bilo vozilo registrirano.
- (22) Nedovoljeno spreminjanje ali prikrojjevanje sistema za nadzor emisij, visokonapetostnega sistema, vključno s krmilnim sistemom baterije, dušilnika zvoka ali sistemov, povezanih z varnostjo, ki lahko povzroči večje ali nevarne pomanjkljivosti, bi bilo treba kaznovati z učinkovitimi, sorazmernimi, odvratilnimi in nediskriminatornimi kaznimi. Nedovoljeno spreminjanje ali prikrojjevanje med drugim vključuje namerno deaktiviranje, spreminjanje ali prilagoditev sistemov in sestavnih delov vozila z namenom spremembe funkcije, kot jo je prvotno določil proizvajalec, tako da se zaobidejo predpisi ali tehnične zahteve.

¹⁴ Uredba (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. aprila 2016 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov ter o razveljavitvi Direktive 95/46/ES (UL L 119, 4.5.2016, str. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

- (23) Sedanje zahteve iz direktiv 2014/45/EU in 2014/47/EU za medsebojno sodelovanje držav članic pri izvajanju navedenih direktiv državam članicam ne omogočajo preverjanja pravnega statusa in tehničnega stanja vozila v čezmejnih primerih. Za zagotovitev večje učinkovitosti, vključno s takimi primeri, bi si morale države članice medsebojno pomagati pri bolj sistematičnem izvajanju direktiv. Zato je treba določiti pravila o izmenjavi informacij in podatkov o vozilih, da se državam članicam omogoči medsebojni vpogled v registre vozil in podatkovne zbirke o tehničnih pregledih, vključno z vsebino potrdil o tehničnem pregledu in poročil o tehničnem cestnem pregledu. Navedena izmenjava bi morala zajemati tudi potrdilo o skladnosti, izdano v skladu z Uredbo (EU) 2018/858. Države članice lahko zagotovijo dostop do podatkov v skladu s pravili o izmenjavi podatkov, določenimi v navedeni uredbi.
- (24) Za izmenjavo informacij o vozilih, registriranih v Uniji, je Komisija razvila platformo MOVE-HUB za izmenjavo sporočil za medomrežno povezovanje nacionalnih elektronskih registrov držav članic¹⁵. Platforma trenutno gosti medomrežno povezovanje Evropskih registrov podjetij cestnega prevoza (ERRU), registrov vozniških dovoljenj (RESPER), registrov usposabljanja poklicnih voznikov (ProDriveNet), registrov tahografskih vozniških kartic (TACHOnet) in obveščanje o neizpolnjevanju obveznosti pri cestnih inšpekcijskih pregledih vozil (RSI)¹⁶.

¹⁵ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2016/480 z dne 1. aprila 2016 o vzpostavitvi skupnih pravil o medsebojnem povezovanju nacionalnih elektronskih registrov podjetij cestnega prevoza in razveljavitvi Uredbe (EU) št. 1213/2010 (UL L 87, 2.4.2016, str. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/480/oj).

¹⁶ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2017/2205 z dne 29. novembra 2017 o podrobnih pravilih glede postopkov obveščanja o gospodarskih vozilih z večjimi ali nevarnimi pomanjkljivostmi, ugotovljenimi med cestnim pregledom tehnične brezhibnosti (UL L 314, 30.11.2017, str. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj).

- (25) Funkcije platforme MOVE-HUB bi bilo treba razširiti, da se omogoči potrebna izmenjava informacij in podatkov o vozilu za namene direktiv 2014/45/EU in 2014/47/EU. Države članice bi zato morale svoje elektronske sisteme, ki vsebujejo informacije o potrdilih o tehničnem pregledu, začasnih potrdilih EU o tehničnem pregledu in zgodovini kilometrskega števca, povezati s platformo MOVE-HUB za namene izmenjave sporočil. Države članice lahko za povezavo z elektronskim sistemom MOVE-HUB še naprej uporabljajo lastne aplikacije ali aplikacije tretjih oseb, vključno z Evropskim informacijskim sistemom za prometna in vozniška dovoljenja (EUCARIS). Izmenjava informacij in podatkov prek platforme MOVE-HUB bi morala začeti potekati v dveh letih po sprejetju ustreznih izvedbenih aktov v skladu s členom 16 Direktive 2014/45/EU in členom 18a Direktive 2014/47/EU.
- (26) Krize, ki jih povzročijo resni dogodki v Uniji ali zunaj nje, lahko znatno motijo delovanje njenega sistema tehničnih pregledov. Države članice bi morale imeti možnost, da v času krize podaljšajo veljavnost potrdil o tehničnem pregledu, vključno z začasnimi potrdili EU o tehničnem pregledu. Državam članicam bi moralo biti dovoljeno, da na podlagi odobritve Komisije podaljšajo upravno veljavnost potrdil o tehničnem pregledu in začasnih potrdil EU o tehničnem pregledu, ki se jim izteka veljavnost, za šest mesecev. Če se kriza nadaljuje, bi moralo biti mogoče veljavnost dodatno podaljšati.
- (27) Lahka gospodarska vozila kategorije N1 se uporabljajo intenzivneje kot osebni avtomobili, pogosto na gosto poseljenih območjih. Glede na povečano število lahkih gospodarskih vozil kategorije N1 v prometu v Uniji, bi bilo treba cestne preglede opravljati tudi za lahka gospodarska vozila kategorije N1, da bi se spodbujali enaki konkurenčni pogoji za gospodarske subjekte po vsej Uniji ter dodatno izboljšali njihova varnost in okoljska učinkovitost.

- (28) Pri cestnih pregledih je pregled emisij izpušnih plinov velikega števila vozil z uporabo opreme za zaznavanje na daljavo učinkovit ukrep za identifikacijo vozil z visokimi emisijami. Izkušnje v nekaterih državah članicah kažejo, da se stopnje odkrivanja znatno povečajo v primerjavi z obveznimi metodami pregleda. Oprema za zaznavanje na daljavo se lahko sistematično uporablja za pregledovanje velikih deležev voznega parka v dejanskih razmerah na cesti. Emisije vozil so dinamične, pri čemer se njihove najvišje vrednosti pogosteje pojavljajo v posebnih pogojih, na primer med hladnim zagonom. Z enim samim stacionarnim merjenjem z zaznavanjem na daljavo se lahko uspešno odkrije vozilo z visokimi emisijami, ki je okvarjeno ali prirejeno. Odvisno od obsega izmerjenega presežka je lahko za potrditev, da ima vozilo visoke emisije, potrebnih več stacionarnih merenj z zaznavanjem na daljavo. Ker take okvare in spremembe povzročajo presežne emisije, ki predstavljajo tveganje za zdravje ljudi in okolje, bi jih bilo treba popraviti, vsako nedovoljeno spreminjanje pa sankcionirati.
- (28a) Zaznavanje na daljavo ne more nadomestiti cestnega pregleda, lahko pa se uporabi v namene izbire vozil za nadaljnji cestni pregled. Preverjanje merjenja z zaznavanjem na daljavo se lahko izvede kot cestni pregled takoj po merjenju z zaznavanjem na daljavo ali v centru za izvajanje tehničnih pregledov. Glede na to, da zaznavanje na daljavo identificira vozila z visokimi emisijami ne glede na državo članico, v kateri so bila registrirana, bi morala država članica, ki je vozilo identificirala, in država članica, v kateri je bilo vozilo registrirano, sodelovati, da se zagotovi ustrezno nadaljnje ukrepanje na podlagi harmoniziranih vrednosti za vozila z visokimi emisijami.

- (28b) Pri preverjanju na cesti ali v centru za izvajanje pregledov bi bilo treba upoštevati metode pregleda iz postavk 8.1 in 8.2 Priloge II k Direktivi 2014/47/EU oziroma Priloge I k Direktivi 2014/45/EU. To na primer pomeni, da bi bilo treba v primeru suma, da dizelski avtomobil ali lahko gospodarsko vozilo kategorije N1 z motorjem Euro 5b ali novejši, ali težko gospodarsko vozilo ali avtobus Euro VI v času odobritve izpušča drobne delce nad zakonsko mejno vrednostjo, njihove emisije preveriti z merjenjem števila delcev v skladu s postavko 8.2.3.1 ustrezne priloge. Pri dizelskih vozilih brez filtra za delce se emisije preverijo z merjenjem motnosti. Za preverjanje emisij NO_x iz dizelskih vozil se uporablja nova metoda za merjenje v skladu s postavko 8.2.3.3 ustrezne priloge. Države članice bi morale določiti metodo preverjanja emisij izpušnih plinov za vozila kategorije L. Emisije hrupa bi bilo treba preveriti z merilnikom ravni hrupa.
- (29) [...]
- (30) Direktiva 2014/47/EU določa minimalni delež težkih gospodarskih vozil, za katera se vsako leto opravi cestni pregled v Uniji, vendar ne določa nobenega cilja na ravni držav članic, zaradi česar je težko zagotoviti izvrševanje tega minimalnega deleža. Za zagotovitev, da cestni pregledi gospodarskih vozil prispevajo k izboljšanju varnosti v cestnem prometu in zmanjšanju onesnaženosti zraka po vsej Uniji, bi morala vsaka država članica vsako leto opraviti skupno število začetnih tehničnih cestnih pregledov, ki ustreza vsaj 5 % skupnega števila težkih gospodarskih vozil. Poleg tega bi morale države članice izvajati začetne tehnične cestne preglede lahkih gospodarskih vozil kategorije N1, katerih število bi ustrezalo vsaj 10 % skupnega števila začetnih tehničnih cestnih pregledov težkih gospodarskih vozil.
- (31) Za spodbujanje digitalne preobrazbe in zmanjšanje stroškov v prometnem sektorju bi morale države članice od svojih pristojnih organov zahtevati sprejemanje elektronskih dokazil o cestnih pregledih.

- (32) Pritrjenost tovora je bistvena za varnost v cestnem prometu. Vizualna ocena pritrjenosti tovora bi morala biti obvezen del začetnih cestnih pregledov v vseh državah članicah. Na podlagi rezultatov začetnega cestnega pregleda lahko sledi podrobnejši pregled pritrjenosti tovora.
- (33) Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja te direktive bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev: (a) nabora tehničnih informacij in podatkov, potrebnih za izvajanje tehničnih pregledov, ki jih je treba dati na voljo pristojnim organom, (b) funkcij interoperabilnosti in varnostnih ukrepov, ki se uporabljajo za QR kode, uvedene na potrdilih o tehničnem pregledu, (c) potrebnih značilnosti in zahtev glede formata in vsebine informacij in podatkov, ki se izmenjujejo, (d) formata, v katerem je treba sporočati podatke o rednih pregledih in cestnih pregledih, (e) zahtev za predkondicioniranje vozil in določitev, katere standarde EURO bi bilo treba vključiti za merjenje dušikovih oksidov (NO_x) pri motorjih na kompresijski vžig v centrih za izvajanje tehničnih pregledov, (f) metod in mejnih vrednosti za merjenje števila delcev (PN) in za merjenje dušikovih oksidov (NO_x) pri motorjih na prisilni vžig ter (g) skupnih mejnih vrednosti za emisije izpušnih plinov ali hrupa ali oboje, ki bi se morale z zaznavanjem na daljavo uporabljati za odkrivanje vozil z visokimi emisijami, kadar bi odkritje takega vozila moralo privedi do čezmejnega nadaljnega ukrepanja. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁷.
- (34) [...]

¹⁷ Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (35) Ciljev te direktive, in sicer izboljšanja varnosti v cestnem prometu, olajšanja prostega pretoka oseb in zmanjšanja emisij onesnaževal, države članice same ne morejo zadovoljivo doseči, saj bi nacionalna pravila, ki urejajo navedene preglede vozil, povzročila različne zahteve. Zato se taki cilji lažje dosežejo na ravni Unije z določitvijo minimalnih skupnih zahtev in harmoniziranih pravil v zvezi z rednimi tehničnimi pregledi in tehničnimi cestnimi pregledi vozil, ki vozijo v Uniji. Unija lahko zato sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenih ciljev.
- (36) Države članice bi morale pri izvajanju Direktive 2014/45/EU Komisiji redno sporočati ključne podatke o skupnem številu pregledanih vozil po kategoriji, pregledanih področjih in postavkah, ki so bile ocenjene kot neustrezne. Kar zadeva cestne preglede, bi morale biti poročanje manj pogosto.
- (37) Da bi se čim bolj zmanjšalo upravno breme in hkrati zagotovila uporabnost sporočenih informacij, bi morale države članice vsaka tri leta poročati o izvajanju direktiv 2014/45/EU in 2014/47/EU.
- (38) Sistem tehničnih pregledov neposredno vpliva na varnost v cestnem prometu, hrup in emisije, zato bi ga bilo treba redno pregledovati. Komisija bi morala na podlagi prispevkov organov držav članic poročati Evropskemu parlamentu in Svetu o učinkovitosti določb Direktive 2014/45/EU, vključno z določbami o področju uporabe, pogostosti pregledov in priznavanju začasnih potrdil EU o tehničnem pregledu, in Direktive 2014/47/EU. Poseben poudarek bi bilo treba nameniti izkušnjam, pridobljenim z zaznavanjem na daljavo, da bi bilo po potrebi na splošno vključeno v sistem tehničnih pregledov.

- (39) V skladu s členom 42(1) Uredbe (EU) 2018/1725 je bilo opravljeno posvetovanje z Evropskim nadzornikom za varstvo podatkov, ki je mnenje podal [DD/MM/LLLL].
- (40) V skladu s Skupno politično izjavo z dne 28. septembra 2011 držav članic in Komisije o obrazložitvenih dokumentih¹⁸ se države članice zavezujejo, da bodo v upravičenih primerih obvestilu o ukrepih za prenos priložile enega ali več dokumentov, v katerih se pojasni razmerje med elementi direktive in ustreznimi deli nacionalnih instrumentov za prenos. Zakonodajalec meni, da je posredovanje takih dokumentov v primeru te direktive upravičeno.
- (41) Direktivi 2014/45/EU in 2014/47/EU bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

¹⁸ UL C 369, 17.12.2011, str. 14.

Člen 1

Spremembe Direktive 2014/45/EU

Direktiva 2014/45/EU se spremeni:

(1) člen 2 se spremeni:

(a) v odstavku 1 se šesta alineja nadomesti z naslednjim:

- „– dvo- ali trikolesna vozila – vozila kategorij L3e, L4e, L5e in L7e s prostornino motorja več kot 125 cm³ ali z največjo trajno nazivno ali neto močjo več kot 11 kW;
- kolesni traktorji kategorij T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b in T4.3b, ki se uporabljajo predvsem za komercialni cestni prevoz na javnih cestah.“;

(b) v odstavku 2 se sedma alineja nadomesti z naslednjim: „,

- vozila kategorij L3e, L4e, L5e in L7e s prostornino motorja, ki presega 125 cm³, ali z največjo trajno nazivno ali neto močjo več kot 11kW, če je država članica uvedla učinkovite alternativne ukrepe za varnost v cestnem prometu za dvo- ali trikolesna vozila, ob upoštevanju zlasti ustreznih statističnih podatkov o varnosti v cestnem prometu za zadnjih pet let. Države članice o teh izvzetjih uradno obvestijo Komisijo.“;

(2) člen 3 se spremeni:

(a) točka (1) se nadomesti z naslednjim:

- „(1) ‚vozilo‘ pomeni vsako motorno vozilo, ki ni tirno vozilo, ali njegovo priklopno vozilo, razen trolejbusov, tj. vozil, povezanih z električnim vodnikom;“

(b) vstavi se naslednja točka 6a:

„(6a) ‚povezano vozilo‘ pomeni vsako vozilo, izdelano z brezžično povezavo, ki lahko prenaša odčitke kilometrskega števca;“;

(c) točka (10) se nadomesti z naslednjim:

„(10) ‚odobritev‘ pomeni postopek, s katerim država članica potrdi, da vozilo izpolnjuje ustrezne upravne predpise in tehnične zahteve iz uredb (EU) št. 167/2013, (EU) št. 168/2013 in (EU) 2018/858;“;

(d) točka (12) se nadomesti z naslednjim:

„(12) ‚potrdilo o tehničnem pregledu‘ pomeni poročilo o tehničnem pregledu v digitalni obliki ali njegov izpis, ki ga je mogoče preveriti v skladu s členom 8(2) in ga izda pristojni organ ali center za izvajanje tehničnih pregledov;“;

(e) vstavi se naslednja točka (12a):

„(12a) ‚začasno potrdilo EU o tehničnem pregledu‘ pomeni potrdilo o tehničnem pregledu, ki ga izda pristojni organ ali center za izvajanje tehničnih pregledov s sedežem v državi članici, ki ni država članica, v kateri je bilo vozilo registrirano, v skladu s členom 8;“;

(3) člen 4 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 4

Odgovornosti

1. Vsaka država članica zagotovi, da se vozila, registrirana na njenem ozemlju, redno pregledujejo v skladu s to direktivo.
2. Brez poseganja v odstavek 4 tehnične preglede opravljajo država članica, v kateri je bilo vozilo registrirano, javni organ, ki mu je to nalogo dodelila ta država članica, ali pa organizacije ali ustanove, ki jih imenuje in nadzira ta država članica, vključno s pooblaščenimi javnimi ali zasebnopravnimi organizacijami.

3. Države članice lahko priznajo potrdilo o tehničnem pregledu, ki ga je izdala država članica, ki ni država članica, v kateri je bilo vozilo registrirano. V takih primerih se potrdilo o tehničnem pregledu šteje za enakovredno potrdilo o tehničnem pregledu, ki ga izda država članica, v kateri je bilo vozilo registrirano. Države članice, ki se odločijo priznati potrdilo o tehničnem pregledu, ki ga je izdala druga država članica, o tem ustrezno obvestijo Komisijo in druge države članice.
4. V primeru vozil kategorije M₁ in N1 se tehnični pregledi v skladu s členom 8 lahko opravljajo tudi v državi članici, ki ni država članica, v kateri je bilo vozilo registrirano. Država članica, v kateri je bilo vozilo registrirano, prizna veljavnost začasnega potrdila EU o tehničnem pregledu, izdanega v tej drugi državi članici.
5. Proizvajalci vozil dajo tehnične informacije v obliki, določeni z izvedbenimi akti iz odstavka 6, brezplačno in brez nepotrebnega odlašanja na voljo ustreznim pristojnim organom na nediskriminatoren način in v strojno berljivi obliki. Ti pristojni organi lahko sklenejo, da centraliziranim podatkovnim centrom dodelijo nalogo, da zagotovijo pretok podatkov od proizvajalcev in upravljajo dostop do tehničnih informacij. Pristojni organi ali pooblaščen centralizirani podatkovni centri dajo navedene tehnične informacije na voljo centrom za izvajanje tehničnih pregledov.
6. Komisija sprejme izvedbene akte, s katerimi določi sklop tehničnih informacij, ki se uporabljajo za tehnične preglede postavk, ki se pregledujejo, o uporabi priporočenih metod pregledov in s katerimi določi podrobna pravila o formatu podatkov in postopkih za dostop do ustreznih tehničnih informacij, s čimer zagotovi, da informacije omogočajo jasno identifikacijo vozila in iz tega izhajajoči seznam tovarniško vgrajenih možnosti. Te tehnične informacije lahko vključujejo zlasti navodila in podatke o uporabi elektronskega vmesnika vozila, kode za diagnostiko napak, identifikacijo celovitosti in pravilne različice programske opreme ter opise in prikaze opozorilnikov ali opozorilnih svetilk.

V teh izvedbenih aktih se upoštevajo pogoji in ukrepi za dostop do informacij z naprave OBD, določeni v skladu s Prilogo X, Dodatek 4, k Uredbi (EU) 2018/858; vendar je zagotavljanje tehničnih informacij, ki jih v skladu s pododstavkom 1 določi Komisija, brezplačno.

Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 19(2).

7. Države članice zagotovijo, da se odgovornosti za ohranjanje vozila v varnem in tehnično brezhibnem stanju določijo v nacionalnem pravu.“;

(4) vstavi se naslednji člen 4a:

„Člen 4a

Zapisovanje odčitkov kilometrskega števca

1. Vsaka država članica zagotovi, da se kilometrski števcji odčitajo v povezavi z rednimi tehničnimi pregledi vozil kategorije M1 in N1 in kadar serviserji, ki so jih odobrili proizvajalci vozila, izvajajo vzdrževalna ali popravljalna dela na takem vozilu, ter da se ti odčitki zabeležijo v nacionalni podatkovni zbirki ali registru vozil. Države članice od proizvajalcev vozil ali njihovih predstavnikov zahtevajo tudi, da vsake tri mesece od datuma prve registracije vozila pošljejo odčitke kilometrskega števca povezanih vozil, ki so jih proizvedli. Ti odčitki kilometrskega števca se zabeležijo v navedeni nacionalni podatkovni zbirki ali nacionalnem registru vozil.
2. Države članice lahko zahtevajo tudi, da drugi ponudniki storitev, kot so tisti, ki izvajajo popravljalna ali vzdrževalna dela na takem vozilu, odčitke kilometrskih števcjev zabeležijo v podatkovno zbirko ali nacionalni register vozil iz odstavka 1.

3. Države članice dajo zgodovino kilometrskega števca vozil, ki so jih registrirale, na voljo inšpektorjem, imetniku potrdila o registraciji in pristojnim organom v državah članicah, odgovornim za tehnične preglede, ponovno registracijo vozil, odobritev vozil in za register ali podatkovno zbirko iz odstavka 1. Države članice se lahko odločijo, da se da ocena zgodovine kilometrskega števca na voljo le inšpektorjem.
4. Države članice sprejmejo ustrezne ukrepe, s katerimi potencialne kupce rabljenih vozil seznanijo s tem, da ima imetnik potrdila o registraciji dostop do zgodovine kilometrskega števca vozila iz odstavka 3.
5. Države članice dajo nacionalnim statističnim uradom in Komisiji (Eurostat) v skladu s členoma 17a in 17b Uredbe (ES) št. 223/2009* na voljo tudi podatke kilometrskega števca, shranjene v nacionalnih podatkovnih zbirkah ali nacionalnih registrih vozil iz odstavka 1.
6. V primeru nedovoljenega spreminjanja ali prikrojevanja kilometrskega števca z namenom zmanjšanja ali napačnega prikaza prevožene razdalje vozila, se za takšno nedovoljeno spreminjanje ali prikrojevanje določijo učinkovite, sorazmerne, odvračilne in nediskriminatorne kazni.

* Uredba (ES) št. 223/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2009 o evropski statistiki ter razveljavitvi Uredbe (ES, Euratom) št. 1101/2008 Evropskega parlamenta in Sveta o prenosu zaupnih podatkov na Statistični urad Evropskih skupnosti, Uredbe Sveta (ES) št. 322/97 o statističnih podatkih Skupnosti in Sklepa Sveta 89/382/EGS, Euratom, o ustanovitvi Odbora za statistične programe Evropskih skupnosti (UL L 87, 31.3.2009, str. 164, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/223/oj>).“;

- (5) člen 5 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 5

Datum in pogostost izvajanja tehničnih pregledov

1. Tehnični pregled vozil se izvaja vsaj v naslednjih časovnih presledkih, brez poseganja v obdobje prožnosti, ki se uporablja v državah članicah v skladu z odstavkom 4:
 - (a) vozila kategorije M1 in N1: štiri leta po datumu, ko je bilo vozilo prvič registrirano, nato pa vsaki dve leti;
 - (b) vozila kategorije M₁, ki se uporabljajo kot taksiji ali reševalna vozila, vozila kategorije M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ in O₄: eno leto po datumu, ko je bilo vozilo prvič registrirano, nato pa vsako leto;
 - (c) kolesni traktorji kategorij T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b in T4.3b, ki se uporabljajo predvsem za komercialni cestni prevoz na javnih cestah: štiri leta po datumu, ko je bilo vozilo prvič registrirano, nato pa vsaki dve leti.

Za namene točke (a) prvega pododstavka države članice v primeru tehničnih pregledov iz člena 4(4) naslednji tehnični pregled določijo tako, da se upošteva obdobje veljavnosti začasnega potrdila o tehničnem pregledu.

2. Države članice določijo ustrezne časovne presledke, v katerih se izvaja tehnični pregled vozil kategorij L3e, L4e, L5e in L7e s prostornino motorja, ki presega 125 cm³ ali z največjo trajno nazivno ali neto močjo več kot 11 kW.
3. Ne glede na datum zadnjega tehničnega pregleda vozila se tehnični pregled vozil opravi, če so bili sistemi in sestavni deli vozila, povezani z varnostjo in okoljem, bistveno spremenjeni.

4. Država članica ali pristojni organ lahko, ne da bi preseгла časovne presledke iz odstavka 1, določi razumno obdobje, v katerem se izvede tehnični pregled.“;

(6) člen 6 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Za kategorije vozil, ki spadajo na področje uporabe te direktive, razen kategorij L3e, L4e, L5e in L7e, države članice zagotovijo, da tehnični pregled zajema vsaj področja iz točke 2 Priloge I.“;

(b) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Pristojni organi države članice ali center za izvajanje tehničnih pregledov za vsako področje iz odstavka 1 opravijo tehnični pregled, ki zajema vsaj postavke iz točke 3 Priloge I, ob uporabi priporočenih ali enakovrednih metod, ki jih je potrdil pristojni organ, za preskušanje navedenih postavk, kot je določeno v postavki 3 Priloge I. Pregled lahko zajema tudi preverjanje, ali so zadevni deli in sestavni deli vozila skladni z zahtevanimi varnostnimi in okoljskimi značilnostmi, veljavnimi v času odobritve ali, kjer je primerno, v času naknadnega opremljanja.

Pri izvajanju pregledov se uporabljajo trenutno razpoložljive tehnike in oprema, ne uporablja pa se orodje za demontažo ali odstranitev katerega koli dela vozila.

Komisija do [VSTAVITI: 24 mesecev po začetku veljavnosti te direktive o spremembi] sprejme izvedbene akte, s katerimi določi:

(a) metode za predkondicioniranje vozila za merjenje emisij dušikovih oksidov (NO_x) iz motorjev na kompresijski vžig in opredeli emisijske razrede EURO, povezane s temi metodami,

(b) metode in mejne vrednosti za merjenje števila delcev (PN) v emisijah iz motorjev na prisilni vžig

iz postavke 8.2 točke 3 Priloge I. Preskusni postopki se začnejo v centrih za izvajanje tehničnih pregledov uporabljati v štirih letih po sprejetju izvedbenih aktov.

Komisija lahko sprejme izvedbene akte, s katerimi določi metode in mejne vrednosti ter opredeli emisijske razrede EURO, povezane s temi metodami, za merjenje NOx iz motorjev na prisilni vžig iz postavke 8.2 točke 3 Priloge I. Preskusni postopki se začnejo v centrih za izvajanje tehničnih pregledov uporabljati v štirih letih po sprejetju izvedbenih aktov.

Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 19(2).“;

(c) odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:

„3. Za kategorije vozil L3e, L4e, L5e in L7e s prostornino motorja, ki presega 125 cm³, ali z največjo trajno nazivno ali neto močjo več kot 11 kW, države članice določijo področja, postavke in ustrezne metode pregleda.“;

(d) doda se naslednji odstavek:

„4. Za namene izdaje začasnega potrdila EU o tehničnem pregledu v skladu s členom 4(4), kadar je vozilo izdelano za vožnjo po drugi strani ceste, se zanj v državi članici, ki izvaja pregled, ne opravijo pregledi na podlagi postavk iz Priloge I, če vozilo ni izdelano tako, da bi jih izpolnjevalo.“;

(7) člen 8 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 8

Potrdilo o tehničnem pregledu in začasno potrdilo EU o tehničnem pregledu

1. Države članice zagotovijo, da centri za izvajanje tehničnih pregledov ali po potrebi pristojni organi, ki so opravili tehnični pregled vozila, za navedeno vozilo izdajo potrdilo o tehničnem pregledu, ali, v primeru iz člena 4(4), začasno potrdilo o tehničnem pregledu, ki vsebuje vsaj standardizirane elemente iz ustreznih harmoniziranih oznak Unije iz Priloge II.

Z učinkom od [začetek veljavnosti + 4 leta + 1 dan] države članice zagotovijo, da se potrdila o tehničnem pregledu in začasna potrdila EU o tehničnem pregledu izdajajo kot elektronska potrdila o atributih za evropske denarnice za digitalno identiteto v skladu z Uredbo (EU) št. 910/2014 Evropskega parlamenta in Sveta**.

Države članice zagotovijo, da potrdila o tehničnem pregledu in začasna potrdila EU o tehničnem pregledu vsebujejo informacije, potrebne za avtentikacijo in potrjevanje teh potrdil.

Države članice obvestijo Komisijo o zaupanja vrednih izdajateljih potrdil o tehničnem pregledu in začasnih potrdil EU o tehničnem pregledu, seznam katerih redno posodablja. Komisija objavi seznam teh izdajateljev na varen način in v elektronsko podpisani ali ožigosani obliki, primerni za avtomatizirano obdelavo.

- 1a. Začasno potrdilo EU o tehničnem pregledu velja šest mesecev. Pristojni organ brez nepotrebnega odlašanja, najpozneje pa v petih koledarskih dneh, sporoči rezultat pregleda državi članici, v kateri je bilo vozilo registrirano.

Če država članica, v kateri je bilo vozilo registrirano, ne prizna potrdil o tehničnem pregledu, ki jih je izdala zadevna država članica v skladu s členom 4, odstavek 3, se naslednji tehnični pregled opravi v državi članici, v kateri je bilo vozilo registrirano; začasno potrdilo EU o tehničnem pregledu vsebuje informacije v zvezi s tem.

2. Države članice zahtevajo, da centri za izvajanje tehničnih pregledov ali po potrebi pristojni organi osebi, ki pripelje vozilo na tehnični pregled, na zahtevo izdajo izpis potrdila o tehničnem pregledu ali začasnega potrdila EU o tehničnem pregledu. Ti izpisi so uporabniku prijazni in vsebujejo interoperabilno QR kodo, ki omogoča preverjanje njihove verodostojnosti, veljavnosti in celovitosti. QR koda mora biti v enem letu po sprejetju izvedbenih aktov iz odstavka 8 skladna s tehničnimi specifikacijami iz navedenih izvedbenih aktov. Informacije, ki jih vsebuje potrdilo, so prikazane tudi v človeku berljivi obliki in so navedene vsaj v uradnem jeziku ali jezikih države članice izdajateljice.

3. Ne glede na člen 5 vsaka država članica v primeru ponovne registracije vozila, ki je že registrirano v drugi državi članici, prizna potrdilo o tehničnem pregledu, ki ga je izdala ta druga država članica bodisi v elektronski bodisi papirni obliki, kakor da bi ga izdala sama, če je to potrdilo še vedno veljavno v okviru pogostosti tehničnih pregledov, ki jo je določila država članica, v kateri se opravi ponovna registracija.
- 3a. Države članice Komisiji in drugim državam članicam brez nepotrebnega odlašanja sporočijo vsak nov vzorec potrdila o tehničnem pregledu ali začasnega potrdila EU o tehničnem pregledu in opis nabora podatkov, izdanih za potrdila o tehničnem pregledu kot elektronska potrdila o atributih. Komisija te vzorce in opise naborov podatkov objavi.
4. Poleg določb iz odstavka 3 države članice priznajo veljavnost potrdila o tehničnem pregledu v digitalni ali papirni obliki, če se spremeni lastništvo vozila, ki ima veljavno potrdilo o rednem tehničnem pregledu.
5. Centri za izvajanje tehničnih pregledov pristojnemu organu zadevne države članice po elektronski poti sporočajo informacije, ki so navedene v potrdilih o tehničnem pregledu ali začasnih potrdilih EU o tehničnem pregledu, ki jih izdajo. To sporočanje se opravi brez nepotrebnega odlašanja po vsaki izdaji potrdila o tehničnem pregledu ali začasnega potrdila EU o tehničnem pregledu. Države članice določijo, kako dolgo pristojni organ hrani te informacije. To obdobje ni krajše od 36 mesecev, brez poseganja v nacionalne davčne sisteme držav članic.
6. Države članice se lahko odločijo, da se inšpektorjem dajo na voljo informacije iz prejšnjega potrdila o tehničnem pregledu ali začasnega potrdila EU o tehničnem pregledu.
7. Države članice zagotovijo, da se rezultati tehničnega pregleda sporočijo ali dajo čim prej na voljo v elektronski obliki organu, pristojnemu za registracijo vozila. To obvestilo vsebuje informacije iz potrdila o tehničnem pregledu.

8. Komisija do [datum začetka veljavnosti + 2 leti] sprejme izvedbene akte, s katerimi določi tehnične specifikacije in pravila glede:
- (a) varne izdaje in preverjanja potrdil iz odstavkov 1 in 2;
 - (b) zagotovitve varstva in varnosti osebnih podatkov;
 - (c) določitve skupne podatkovne strukture potrdil o tehničnem pregledu in začasnih potrdil EU o tehničnem pregledu;
 - (d) izdaje in preverjanja veljavne, varne in interoperabilne QR kode;
 - (e) priglasitve zaupanja vrednih izdajateljev potrdil o tehničnem pregledu in začasnih potrdil EU o tehničnem pregledu.

Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 19(2).

** Uredba (EU) št. 910/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. julija 2014 o elektronski identifikaciji in storitvah zaupanja za elektronske transakcije na notranjem trgu in o razveljavitvi Direktive 1999/93/ES (UL L 257, 28.8.2014, str. 73, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj>“;

(8) člen 9 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 9

Nadaljnje spremljanje pomanjkljivosti

1. V primeru manjših pomanjkljivosti se šteje, da je bil pregled uspešno opravljen, pomanjkljivosti se odpravijo in vozilo ne bo ponovno pregledano.
2. V primeru večjih pomanjkljivosti se šteje, da pregled ni bil uspešno opravljen. Država članica ali pristojni organ določi časovno obdobje, v katerem se zadevno vozilo lahko uporablja, preden mora opraviti ponovni tehnični pregled, ki se opravi najpozneje dva meseca po prvem pregledu. Rezultat pregleda in rok do naslednjega pregleda se sporočita državi članici, v kateri je bilo vozilo registrirano, in zapišeta v register vozil v skladu s členom 3a(1) Direktive Sveta 1999/37/ES***. Ta naslednji pregled se lahko opravi v državi članici, v kateri vozilo ni opravilo prvega pregleda, ali v državi članici, v kateri je bilo vozilo registrirano.
3. V primeru nevarnih pomanjkljivosti se šteje, da pregled ni bil uspešno opravljen. Država članica ali pristojni organ lahko odloči, da se takšno vozilo ne sme uporabljati na javnih cestah in da se dovoljenje za uporabo v cestnem prometu začasno odvzame za določeno časovno obdobje, ne da bi bil nato potreben nov postopek registracije. Taka zahteva za začasni odvzem se sporoči državi članici, v kateri je bilo vozilo registrirano, začasni odvzem pa se zapiše v register vozil v skladu s členom 3a(1) Direktive 1999/37/ES. Ko se pomanjkljivosti odpravijo, pristojni organ v državi članici, v kateri je bilo vozilo registrirano, nemudoma izda novo potrdilo o tehničnem pregledu, ki dokazuje, da je vozilo v tehnično brezhibnem stanju.

4. Nedovoljeno spreminjanje ali prikrojevanje sistema za nadzor emisij, visokonapetostnega sistema, vključno s krmilnim sistemom baterije, dušilnika zvoka ali sistemov, povezanih z varnostjo, ki povzroči večje ali nevarne pomanjkljivosti, se kaznuje z učinkovitimi, sorazmernimi, odvračilnimi in nediskriminatornimi kaznimi.

*** Direktiva Sveta 1999/37/ES z dne 29. aprila 1999 o dokumentih za registracijo vozil (UL L 138, 1.6.1999, str. 57, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj>)“;

(8a) v členu 10 se prvi pododstavek odstavka 1 nadomesti z naslednjim:

„1. Center za izvajanje tehničnih pregledov ali, če je ustrezno, pristojni organ države članice, ki je opravil tehnični pregled vozila, registriranega na njegovem ozemlju, ali tehnični pregled vozila v skladu s členom 4(4), zagotovi dokazilo, kot je zabeležba v dokumentu o registraciji vozila, nalepka, potrdilo, preverjanje z elektronskimi sredstvi ali kakršne koli druge lahko dostopne informacije, za vsako vozilo, ki je uspešno opravilo tak pregled. Na dokazilu se navede datum, do katerega je treba opraviti naslednji tehnični pregled.“;

(9) člen 16 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 16

Izmenjava podatkov med organi držav članic

1. Države članice si med seboj pomagajo pri izvajanju te direktive. Izmenjujejo si informacije in podatke, zlasti z namenom, da bi med tehničnim pregledom preverile pravni status in tehnično stanje vozila, po potrebi v državi članici, v kateri je registrirano.
 - a. Države članice pristojnim organom in centrom za izvajanje tehničnih pregledov, ki jih pooblastijo druge države članice, zagotovijo dostop do podatkov iz registrov vozil, podatkov o vsebini certifikatov o skladnosti, če so na voljo, rezultatov zadnjega potrdila o tehničnem pregledu ali, v primeru iz člena 4(4), začasnega potrdila EU o tehničnem pregledu, izdanega v zadnjih treh letih, poročil o tehničnem cestnem pregledu vsaj za zadnja tri leta ter zgodovine kilometrskega števca vozila, ki zajema vsaj zadnja tri leta, shranjene v nacionalnih podatkovnih zbirkah.
 - b. Države članice svoje elektronske sisteme o podatkih, ki so v potrdilih o tehničnem pregledu, začasnih potrdilih EU o tehničnem pregledu in zgodovini kilometrskega števca, medomrežno povežejo prek elektronskega sistema MOVE-HUB, ki ga je razvila Komisija, in sicer tako, da lahko pristojni organi in pooblaščen centri za izvajanje tehničnih pregledov vsake države članice v realnem času dostopajo do ustrezne podatkovne zbirke ali nacionalnega registra vozil vsake druge države članice.
 - c. Obveznost iz pododstavka (b) se šteje za izpolnjeno, če države članice uporabljajo lastne aplikacije ali aplikacije tretjih oseb, vključno z evropskim informacijskim sistemom za prometna in vozniška dovoljenja (Eucaris), za izmenjavo podatkov in povezavo z elektronskim sistemom MOVE-HUB.

2. Komisija do [VSTAVITI DATUM: 2 leti po začetku veljavnosti te direktive] sprejme izvedbene akte, s katerimi določi potrebne ureditve za izvajanje funkcionalnosti elektronskega sistema MOVE-HUB ter minimalne zahteve glede formata in vsebine informacij in podatkov, ki si jih države članice izmenjujejo v zvezi z vozili, za katera se opravljajo tehnični pregledi. Ti izvedbeni akti zagotavljajo varstvo osebnih podatkov in se sprejmejo in se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 19(2).
3. Medomrežne povezave elektronskih sistemov iz odstavka 1 začnejo delovati v dveh letih po sprejetju izvedbenih aktov iz odstavka 2.“;

(10) člen 17 se spremeni:

(a) prva alineja se nadomesti z naslednjim:

„– posodobitev izključno oznake kategorije vozil iz člena 2(1), člena 5(1) in (2) ter člena 6(1) in (2), kakor je ustrezno, v primeru sprememb pri kategorijah vozil, ki izhajajo iz sprememb zakonodaje o homologaciji iz člena 2(1), ne da bi s tem vplivala na področje uporabe in pogostost pregledov,“;

(b) tretja alineja se nadomesti z naslednjim:

„– prilagoditev točke 3 iz Priloge I po pozitivni oceni zadevnih stroškov in koristi v zvezi s seznamom postavk pregleda, metodami, razlogi za neustreznost in oceno pomanjkljivosti.

(11) člen 20 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 20

Poročanje

Komisija do 31. marca 2032 Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o izvajanju in učinkih te direktive, zlasti v zvezi z učinkovitostjo določb o njenem področju uporabe, predvsem v zvezi z vozili kategorije L, pogostostjo pregledov, vzajemnim priznavanjem potrdil o tehničnem pregledu v primeru ponovne registracije vozil, ki izvirajo iz druge države članice, in priznavanjem začasnih potrdil EU o tehničnem pregledu. V poročilu tudi analizira, ali je treba zaradi tehničnega napredka in praks priloge posodobiti.“;

(12) vstavi se naslednji člen 20a:

„Člen 20a

Sporočanje informacij Komisiji

1. Države članice Komisiji do 31. marca 2030 in nato vsako tretje leto do 31. marca prek spletne platforme za poročanje iz člena 28 Uredbe (EU) 2018/1999 Evropskega parlamenta in Sveta**** (v nadaljnjem besedilu: e-platforma) sporočijo podatke, zbrane za vsako od predhodnih treh koledarskih let o vozilih, pregledanih na njihovem ozemlju. Ti podatki vključujejo naslednje (za koledarsko leto):
 - (a) skupno število pregledanih vozil,
 - (b) število pregledanih vozil po kategoriji,
 - (c) pregledana področja in postavke, ki so bile ocenjene kot neustrezne, v skladu s točko 3 Priloge I k tej direktivi.

2. Komisija sprejme izvedbene akte, s katerimi določi format, ki ga države članice uporabljajo za sporočanje podatkov iz odstavka 1 prek e-platforme. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 19(2).
3. Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu poroča o podatkih, zbranih v skladu z odstavkom 1.

**** Uredba (EU) 2018/1999 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2018 o upravljanju energetske unije in podnebnih ukrepov, spremembi uredb (ES) št. 663/2009 in (ES) št. 715/2009 Evropskega parlamenta in Sveta, direktiv 94/22/ES, 98/70/ES, 2009/31/ES, 2009/73/ES, 2010/31/EU, 2012/27/EU in 2013/30/EU Evropskega parlamenta in Sveta, direktiv Sveta 2009/119/ES in (EU) 2015/652 ter razveljavitvi Uredbe (EU) št. 525/2013 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 328, 21.12.2018, str. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).“;

(13) člen 22 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 22

Podaljšanje veljavnosti potrdil o tehničnem pregledu v primeru krize

1. V tem členu se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:
 - (a) ‚krizne razmere‘ pomenijo izjemen, nepričakovan in nenaden dogodek izredne narave in obsega, ki je naraven ali ga povzroči človek ter se zgodi znotraj ali zunaj Unije in ima znatne neposredne ali posredne učinke na področje cestnega prometa ter lastnikom ali imetnikom vozil, registriranih v državah članicah, ali ustreznim nacionalnim organom preprečuje ali znatno zmanjšuje možnost izvajanja tehničnih pregledov;
 - (b) ‚krizno obdobje‘ pomeni obdobje, v katerem Komisija državo članico v skladu s postopkom iz odstavka 2 pooblasti za sprejetje ukrepov iz tega člena.

2. V primeru kriznih razmer, ki zajemajo celotno ozemlje države članice ali njegov del, lahko ta država članica zadevo predloži Komisiji z ustrežno utemeljeno zahtevo, da se sprejme sklep, s katerim se tej državi članici dovoli sprejetje ukrepov iz tega člena za celotno ozemlje ali njegov del. Taki ukrepi se lahko uporabljajo največ šest mesecev. Komisija lahko na zahtevo države članice odobri podaljšanje ukrepov za dodatna obdobja šestih mesecev, dokler trajajo krizne razmere.
 3. Komisija lahko odloči, da se je krizno obdobje začelo, preden je zadevna država članica predložila zadevo v skladu z odstavkom 2.
 4. Če Komisija prejme ustrežno utemeljene zahteve dveh ali več držav članic v zvezi z enimi kriznimi razmerami, ki zajemajo celotna ozemlja ali njihov del, lahko sprejme en sklep, ki se uporablja za vse te države članice.
 5. Ne glede na člen 5(1), člen 10(1) in točko 8 Priloge II lahko pristojni organi držav članic podaljšajo obdobje veljavnosti potrdil o tehničnem pregledu vseh ali nekaterih kategorij vozil, ki so prenehala veljati ali bi sicer prenehala veljati v kriznem obdobju, za največ šest mesecev. To obdobje se lahko podaljša za nadaljnja obdobja šestih mesecev, dokler traja kriza in jih Komisija odobri.
 6. Ukrepi, ki jih države članice sprejmejo na podlagi tega člena, se takoj sporočijo Komisiji, ki o njih obvesti druge države članice in objavi obvestilo v Uradnem listu Evropske unije.“;
- (14) Priloge I, III in IV se spremenijo v skladu s Prilogo I k tej direktivi.

Člen 2

Spremembe Direktive 2014/47/EU

Direktiva 2014/47/EU se spremeni:

- (1) člen 1 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 1

Predmet urejanja

Ta direktiva določa minimalne zahteve za ureditev cestnih pregledov tehnične brezhibnosti gospodarskih vozil in za postopno uporabo zaznavanja vozil na daljavo, ki vozijo na ozemlju držav članic.“;

- (2) člen 2 se spremeni:

- (a) v odstavku 1 se vstavi naslednja točka (aa):

„(aa) motorna vozila, ki so zasnovana in izdelana predvsem za prevoz blaga, z največjo maso, ki ne presega 3,5 tone – kategorija vozil N1;“;

- (b) vstavi se naslednji odstavek 1a:

„1a. Države članice, ki izvajajo letne redne tehnične preglede v skladu z Direktivo 2014/45/EU na vozilih kategorije N1, registriranih na njihovem ozemlju, ki se začnejo dve leti po prvi registraciji vozila, lahko to kategorijo vozil izključijo iz področja uporabe te direktive.“;

- (c) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Ta direktiva ne vpliva na pravico držav članic, da izvajajo tehnične cestne preglede na vozilih, ki niso navedena v odstavku 1, da preverjajo druge vidike cestnega prometa in varnosti v cestnem prometu ali da izvajajo preglede drugod kot na javnih cestah. Nobena določba te direktive ne preprečuje državi članici, da zaradi prometne varnosti omeji uporabo določene vrste vozila na določene dele svojega cestnega omrežja.“;

(3) člen 3 se spremeni:

(a) točka (13) se nadomesti z naslednjim:

„(13) ‚potrdilo o tehničnem pregledu‘ pomeni poročilo o tehničnem pregledu, kot je opredeljeno v členu 3, točka 12, Direktive 2014/45/EU;“;

(b) točka 18 se črta;

(c) dodata se naslednji točki 21 in 22:

„(21) ‚zaznavanje na daljavo‘ pomeni pregledovanje vozil z merjenjem emisij izpušnih plinov na cesti, vključno z dušikovimi oksidi in delci, ali ravni hrupa vozil, ki vozijo v bližini fiksne ali mobilne opreme ob cesti, ali z nadzorom izpušnih plinov pri pregledovanju vozil glede emisij onesnaževal zraka;

„(22) ‚nadzor izpušnih plinov‘ pomeni merjenje emisij onesnaževal zraka iz vozil na cesti, ki jim sledi vozilo za nadzor izpušnih plinov, opremljeno z ustrežno napravo za vzorčenje in merilnim instrumentom.“;

(6) v členu 5 se odstavka 1 in 2 nadomestita z naslednjim:

„1. Države članice za vozila iz člena 2(1), točke (a), (b), (c) in (d), izvedejo skupno število začetnih tehničnih cestnih pregledov na koledarsko leto, ki ustreza vsaj 5 % skupnega števila teh vozil, ki so registrirana na njihovem ozemlju.

2. Države članice za vozila iz člena 2(1), točka (aa), izvedejo skupno število začetnih tehničnih cestnih pregledov na koledarsko leto, ki ustreza vsaj 10 % skupnega števila začetnih tehničnih cestnih pregledov vozil iz odstavka 1.“;

(7) v členu 6 se odstavek 1 nadomesti z naslednjim:

„Države članice lahko za določitev profila tveganja podjetja uporabijo merila iz Priloge I. Te informacije se uporabijo za natančnejše in pogostejše izvajanje preverjanj podjetij z visoko oceno tveganja. Sistem ocenjevanja tveganja upravljajo pristojni organi držav članic.

Države članice za vozila iz člena 2(1), točke (a) do (c), zagotovijo, da se informacije o številu in resnosti pomanjkljivosti iz Priloge II in po potrebi Priloge III k tej direktivi, ugotovljenih na vozilih posameznih podjetij, vključijo v sistem ocenjevanja tveganja, vzpostavljen v skladu s členom 9 Direktive 2006/22/ES.“;

(8) v členu 7 se odstavek 1 nadomesti z naslednjim:

„1. Države članice od voznikov zahtevajo, da imajo na voljo potrdilo o zadnjem rednem tehničnem pregledu in poročilo o zadnjem podrobnem tehničnem cestnem pregledu. Države članice od svojih organov zahtevajo, da sprejmejo elektronska dokazila o takih tehničnih pregledih in cestnih pregledih.“;

(9) člen 9 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 9

Izbira vozil za začetni tehnični cestni pregled

Pri ugotavljanju, na katerih vozilih je treba opraviti začetni tehnični cestni pregled, inšpektorji v prednostno skupino lahko uvrstijo vozila podjetij z visokim profilom tveganja v skladu z merili iz Priloge I k tej direktivi ali iz Direktive 2006/22/ES. Vozila se lahko za preglede izberejo tudi naključno ali kadar obstaja utemeljen sum, da predstavljajo tveganje za varnost v cestnem prometu ali za okolje.“;

(9a) vstavi se naslednji člen:

„Člen 9a

Zaznavanje na daljavo

1. Države članice lahko uporabljajo tehnologijo zaznavanja na daljavo za pregledovanje motornih vozil glede njihovih emisij onesnaževal zraka in hrupa ter lahko na podlagi zaznavanja na daljavo izberejo vozila za začetni tehnični cestni pregled. Države članice lahko uporabijo tudi zaznavanje na daljavo za identifikacijo vozil s potencialno visokimi emisijami, njihove emisije pa se lahko preverijo v centru za izvajanje tehničnih pregledov, kot je opredeljen v Direktivi 2014/45/EU. Države članice, ki uporabljajo tehnologijo zaznavanja na daljavo, o tem uradno obvestijo Komisijo.
2. Komisija lahko na podlagi informacij, ki jih zagotovijo države članice z zaznavanjem na daljavo v skladu s členom 20(3), sprejme izvedbene akte, s katerimi določi sklop skupnih mejnih vrednosti zaznavanja na daljavo za emisije izpušnih plinov ali hrupa ali oboje in s tem povezanih zahtev glede točnosti, kot so ponovljene meritve, ki se uporabljajo za identifikacijo vozil z visokimi emisijami, ki jih je treba nadalje spremljati v drugi državi članici v skladu s členom 18(3); za fiksno ali mobilno opremo za zaznavanje na daljavo ali nadzor izpušnih plinov se lahko določijo različne zahteve, za identifikacijo vozil z okvarjenimi sistemi za uravnavanje emisij in vozil s prirejenimi sistemi za uravnavanje emisij pa se lahko določijo mejne vrednosti.

Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 23(2).“;

(10) člen 10 se spremeni:

(a) v odstavku 1 se drugi pododstavek spremeni:

(aa) točka (a) se nadomesti z naslednjim:

„(a) preveri zadnje potrdilo o tehničnem pregledu in, kadar je na voljo, poročilo o tehničnem cestnem pregledu v skladu s členom 7(1) in členom 18a(1);“;

(bb) točka (b) se nadomesti z naslednjim:

„(b) opravi vizualno oceno tehničnega stanja vozila. Ta vizualna ocena se lahko dopolni z uporabo posebne opreme;“;

(cc) točka (c) se nadomesti z naslednjim:

(c) opravi vizualno oceno pritrjenosti tovora vozila;“;

(b) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Na podlagi rezultata začetnega pregleda se inšpektor odloči, ali je treba na vozilu ali njegovem priklopnem vozilu opraviti podrobnejši cestni pregled in pregled pritrjenosti tovora v skladu s členom 13.“;

(c) odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:

„3. Podrobnejši tehnični cestni pregled obsega postavke s seznama v Prilogi II, ki se štejejo za potrebne in ustrezne, ob upoštevanju zlasti varnosti zavor, pnevmatik, koles, šasije in emisij, ter priporočene metode za pregledovanje teh postavk.

Komisija do [VSTAVITI: 24 mesecev po začetku veljavnosti te direktive o spremembi] sprejme izvedbene akte, s katerimi določi metode in mejne vrednosti za merjenje števila delcev (PN) v emisijah iz motorjev na prisilni vžig iz postavke 8.2 točke 3 Priloge II. Preskusni postopki se začnejo v centrih za izvajanje tehničnih pregledov uporabljati v štirih letih po sprejetju izvedbenih aktov.

Komisija lahko sprejme izvedbene akte, s katerimi določi metode in mejne vrednosti ter opredeli emisijske razrede EURO, povezane s temi metodami, za merjenje NOx iz motorjev na prisilni vžig iz postavke 8.2 točke 3 Priloge II. Preskusni postopki se začnejo v centrih za izvajanje tehničnih pregledov uporabljati v štirih letih po sprejetju izvedbenih aktov.

Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 23(2).“;

(11) člen 13 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 13

Pregled pritrjenosti tovora

1. Med cestnimi pregledi vozil se lahko opravi podrobnejši pregled pritrjenosti tovora v skladu s Prilogo III, da se zagotovi, da je tovor pritrjen tako, da ne ovira varne vožnje oziroma ne ogroža življenja, zdravja, premoženja ali okolja. S pregledi se preveri, da v vseh okoliščinah uporabe vozila, tudi v nevarnih situacijah ali pri speljevanju navkreber:
 - (a) deli tovora samo minimalno spremenijo svoj položaj glede na druge dele, stene ali površine vozila;
 - (b) tovor ne more zapustiti prostora za tovor ali se premakniti z nakladalne površine.
2. Brez poseganja v zahteve, ki se uporabljajo za prevoz nekaterih kategorij blaga, kot je blago, zajeto v Direktivi 2008/68/ES Evropskega parlamenta in Sveta*****, se tovor pritrdi in pritrjenost tovora pregleda v skladu z načeli in po potrebi s standardi, določenimi v oddelku I Priloge III k tej direktivi. Uporabiti se sme zadnja različica standardov, določenih v točki 5 navedenega oddelka.

3. V primeru večjih ali nevarnih pomanjkljivosti, povezanih s pritrjenostjo tovora, se uporabljajo tudi naknadni postopki iz člena 14.
4. Države članice zagotovijo, da je osebje, ki pregleduje pritrjenost tovora, za to ustrezno usposobljeno.

***** Direktiva 2008/68/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. septembra 2008 o notranjem prevozu nevarnega blaga (UL L 260, 30.9.2008, str. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/68/oj>).“;

- (12) v členu 14 se doda naslednji odstavek 4:

„4. Nedovoljeno spreminjanje ali prikrojevanje sistema za nadzor emisij, visokonapetostnega sistema, vključno s krmilnim sistemom baterije, dušilnika zvoka ali sistemov, povezanih z varnostjo, ki povzroči večje ali nevarne pomanjkljivosti, se kaznuje z učinkovitimi, sorazmernimi, odvratilnimi in nediskriminatornimi kaznimi.“;

- (13) v členu 16 se odstavek 2 nadomesti z naslednjim:

„2. Inšpektor po zaključku podrobnejšega pregleda sestavi poročilo v skladu s Prilogo IV. Države članice zagotovijo, da voznik vozila prejme elektronski izvod poročila o pregledu.“;

(14) člen 18 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Kadar se na vozilu, ki ni registrirano v državi članici, v kateri se izvaja pregled, ugotovijo večje ali nevarne pomanjkljivosti oziroma pomanjkljivosti, zaradi katerih se omeji ali prepove uporaba vozila, kontaktna točka o rezultatih tega pregleda obvesti kontaktno točko države članice, v kateri je bilo vozilo registrirano. To obvestilo vsebuje elemente iz poročila o cestnem pregledu iz Priloge IV in se prek sporočilnega sistema (sistema za obveščanje o cestnih pregledih) iz člena 3 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2017/2205***** posreduje kontaktni točki države članice, v kateri je bilo vozilo registrirano.

Komisija sprejme izvedbene akte, s katerimi določi podrobne predpise o postopkih obveščanja kontaktnih točk držav članic, v katerih so bila vozila registrirana, o vozilih z večjimi ali nevarnimi pomanjkljivostmi v skladu s prvim pododstavkom tega člena. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 23(2).

***** Izvedbena uredba Komisije (EU) 2017/2205 z dne 29. novembra 2017 o podrobnih pravilih glede postopkov obveščanja o gospodarskih vozilih z večjimi ali nevarnimi pomanjkljivostmi, ugotovljenimi med cestnim pregledom tehnične brezhibnosti (UL L 314, 30.11.2017, str. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj).“;

(b) doda se naslednji odstavek:

„3. Kadar država članica, ki uporablja zaznavanje na daljavo v skladu s členom 9a, identificira vozilo, registrirano v drugi državi članici, kot vozilo z visokimi emisijami, pri čemer uporablja mejne vrednosti in ravni točnosti, določene v izvedbenem aktu iz člena 9a(2), prek kontaktne točke iz člena 17 uradno obvesti pristojni organ države članice, v kateri je bilo vozilo registrirano, o rezultatih meritve z zaznavanjem na daljavo in po potrebi o naslednjem tehničnem cestnem pregledu. Če naslednji cestni pregled ni bil opravljen, lahko država članica, ki je izmerila emisije, od pristojnega organa države članice, v kateri je bilo vozilo registrirano, zahteva, da sprejme nadaljnje ukrepe, ki jih država članica, v kateri je bilo vozilo registrirano, šteje za ustrezne, kot je cestni pregled ali tehnični pregled vozila, ki vključuje merjenje zadevnih emisij.“;

(15) vstavi se naslednji člen 18a:

„Člen 18a

Izmenjava podatkov med organi držav članic

1. Države članice si med seboj pomagajo pri izvajanju te direktive. Izmenjujejo si informacije in podatke, zlasti z namenom, da bi med cestnim pregledom vozila preverile njegov pravni status in tehnično stanje, po potrebi v državi članici, v kateri je registrirano.
 - (a) Države članice pristojnim organom in centrom za izvajanje tehničnih pregledov, ki jih pooblastijo druge države članice, zagotovijo dostop do podatkov iz registrov vozil, podatkov o vsebini certifikatov o skladnosti, če so na voljo, rezultatov pregleda iz zadnjega potrdila o tehničnem pregledu, katerega koli začasnega potrdila EU o tehničnem pregledu, izdanega v zadnjih treh letih, poročil o tehničnem cestnem pregledu vsaj za zadnja tri leta ter zgodovine kilometrskega števca vozila, shranjene v nacionalnih podatkovnih zbirkah.

- (b) Države članice svoje elektronske sisteme o podatkih, ki so v potrdilih o tehničnem pregledu, in zgodovini kilometrskega števca medomrežno povežejo prek elektronskega sistema MOVE-HUB, ki ga je razvila Komisija, in sicer tako, da lahko pristojni organi vsake države članice v realnem času dostopajo do ustrezne podatkovne zbirke ali nacionalnega registra vozil vsake druge države članice.
- (c) Obveznost iz pododstavka (b) se šteje za izpolnjeno, če države članice uporabljajo lastne aplikacije ali aplikacije tretjih oseb, vključno z evropskim informacijskim sistemom za prometna in vozniška dovoljenja (Eucaris), za izmenjavo podatkov in povezavo z elektronskim sistemom MOVE-HUB.
2. Komisija do [VSTAVITI DATUM: 2 leti po začetku veljavnosti te direktive] sprejme izvedbene akte, s katerimi določi potrebne ureditve za izvajanje funkcionalnosti elektronskega sistema MOVE-HUB ter minimalne zahteve glede formata in vsebine informacij in podatkov, ki si jih države članice izmenjujejo v zvezi z vozili, za katera se opravljajo cestni pregledi. Ti izvedbeni akti zagotavljajo varstvo osebnih podatkov in se sprejmejo in se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 23(2).
3. Medomrežne povezave elektronskih sistemov iz odstavka 1 začnejo delovati v dveh letih po sprejetju izvedbenih aktov iz odstavka 2.“;

(16) člen 20 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 20

Sporočanje informacij Komisiji

1. Države članice Komisiji do 31. marca 2030 in nato vsako tretje leto do 31. marca prek spletne platforme za poročanje iz člena 28 Uredbe (EU) 2018/1999 Evropskega parlamenta in Sveta***** (v nadaljnjem besedilu: e-platforma) sporočijo podatke, zbrane za vsako od predhodnih treh koledarskih let o vozilih, pregledanih na njihovem ozemlju. Ti podatki vključujejo naslednje informacije za koledarsko leto:
 - (a) skupno število pregledanih vozil,
 - (b) število pregledanih vozil po kategoriji,
 - (c) državo, v kateri je bilo posamezno vozilo registrirano,
 - (d) pri podrobnejših pregledih pregledana področja in postavke, ki so bile ocenjene kot neustrezne, v skladu s točko 10 Priloge IV k tej direktivi.Komisija o zbranih podatkih poroča Evropskemu parlamentu in Svetu.
2. Komisija sprejme izvedbene akte, s katerimi določi podrobne predpise o formatu za sporočanje podatkov iz odstavka 1 prek e-platforme. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 23(2). Do začetka veljavnosti takšnih predpisov države članice uporabljajo standardni obrazec za poročanje, ki je določen v Prilogi V.

3. Države članice, ki so Komisijo uradno obvestile o uporabi zaznavanja na daljavo v skladu s členom 9a(1), Komisiji v enem letu od takega obvestila sporočijo ravni emisij izpušnih plinov ali hrupa, kadar je to ustrezno, po kategorijah vozil ter zahteve glede točnosti, kot so ponovljene meritve, ki so jih določile za identifikacijo vozil z visokimi emisijami, skupaj s povzetki s tem povezanih rezultatov meritev. Države članice Komisiji sporočijo vse spremembe teh ravni in zahtev.“;

***** Uredba (EU) 2018/1999 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2018 o upravljanju energetske unije in podnebnih ukrepov, spremembi uredb (ES) št. 663/2009 in (ES) št. 715/2009 Evropskega parlamenta in Sveta, direktiv 94/22/ES, 98/70/ES, 2009/31/ES, 2009/73/ES, 2010/31/EU, 2012/27/EU in 2013/30/EU Evropskega parlamenta in Sveta, direktiv Sveta 2009/119/ES in (EU) 2015/652 ter razveljavitvi Uredbe (EU) št. 525/2013 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 328, 21.12.2018, str. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).“;

- (17) V členu 21 se druga in tretja alineja nadomestita z naslednjim:

„– posodobitev točke 3 Priloge II v zvezi z metodami v primeru razpoložljivosti učinkovitejših in uspešnejših metod tehničnih pregledov, brez širjenja seznama postavk, ki jih je treba pregledati,

– prilagoditev točke 3 Priloge II po pozitivni oceni zadevnih stroškov in koristi v zvezi s seznamom postavk, ki jih je treba pregledati, metodami, razlogi za neustreznost in oceno pomanjkljivosti v primeru sprememb obveznih zahtev, pomembnih za homologacijo, v zakonodaji Unije o varnosti ali okoljski zakonodaji;“;

(18) člen 24 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 24

Poročanje

Komisija do 31. marca 2032 Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o izvajanju in učinkih te direktive. V poročilu analizira zlasti njen učinek v smislu izboljšanja varnosti v cestnem prometu in zmanjšanja emisij.“;

(18a) vstavi se naslednji člen 24a:

„Člen 24a

Pregled

Komisija po prejemu poročil o zaznavanju na daljavo v skladu s členom 20(3) od vsaj petih držav članic oceni učinkovitost zaznavanja na daljavo v skladu s členom 9a.“;

(19) Priloge II, III, IV in V se spremenijo v skladu s Prilogo II k tej direktivi.

Člen 3

1. Države članice uveljavijo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, do [VSTAVITI DATUM: 3 leta po začetku veljavnosti te direktive]. Komisiji takoj sporočijo besedilo teh predpisov.

Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.

2. Države članice Komisiji sporočijo besedila temeljnih predpisov nacionalnega prava, sprejetega na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 4

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

Člen 5

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju,
