

Bruselj, 25. april 2025  
(OR. en)

---

---

**Medinstitucionalna zadeva:  
2025/0096(COD)**

---

---

8259/25  
ADD 6

TRANS 146  
CODEC 473  
IA 31

### SPREMNI DOPIS

---

Pošiljatelj: za generalno sekretarko Evropske komisije:  
direktorica Martine DEPREZ

Datum prejema: 24. april 2025

Prejemnik: Thérèse BLANCHET, generalna sekretarka Sveta Evropske unije

---

Št. dok. Kom.: SWD(2025) 97 final

---

Zadeva: DELOVNI DOKUMENT SLUŽB KOMISIJE  
POVZETEK POROČILA O OCENI UČINKA  
Spremni dokument k  
Predlogu direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi  
Direktive 2014/45/EU o rednih tehničnih pregledih motornih vozil in  
njihovih priklopnih vozil ter spremembi Direktive 2014/47/EU o cestnem  
pregledu tehnične brezhibnosti gospodarskih vozil, ki vozijo v Uniji  
Predlogu direktive Evropskega parlamenta in Sveta o dokumentih za  
registracijo vozil in podatkih, vpisanih v nacionalne registre vozil, ter  
razveljavitvi Direktive Sveta 1999/37/ES

---

Delegacije prejmejo priloženi dokument SWD(2025) 97 final.

---

Priloga: SWD(2025) 97 final



EVROPSKA  
KOMISIJA

Bruselj, 24.4.2025  
SWD(2025) 97 final

**DELOVNI DOKUMENT SLUŽB KOMISIJE**  
**POVZETEK POROČILA O OCENI UČINKA**

*Spremni dokument k*

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

**Predlogu direktive Evropskega parlamenta in Sveta o dokumentih za registracijo vozil in podatkih, vpisanih v nacionalne registre vozil, ter razveljavitvi Direktive Sveta 1999/37/ES**

{COM(2025) 179 final} - {COM(2025) 180 final} - {SEC(2025) 119 final} -  
{SWD(2025) 96 final} - {SWD(2025) 98 final} - {SWD(2025) 99 final}

## **A. Nujnost ukrepanja**

### ***V čem je težava in zakaj je to težava na ravni EU?***

Namen te pobude je oceniti in dodatno izboljšati učinek treh direktiv iz svežnja o tehničnih pregledih na varnost v cestnem prometu in okoljsko učinkovitost vozil. Kljub obstoječi zakonodaji EU in izboljšavam tehnologije vozil, vključno z aktivno varnostjo in inteligentnimi sistemi za pomoč voznikom v novih vozilih, so na cestah EU še vedno prisotna nevarna vozila, ki prispevajo k nesrečam, bodisi kot glavni vzrok bodisi kot dejavnik. Nekatera nevarna vozila se odkrijejo pri rednih tehničnih pregledih ali cestnih pregledih, tj. vozila z večjimi ali nevarnimi pomanjkljivostmi. Druga morda niso odkrita, ker jih ni mogoče odkriti pri rednem tehničnem pregledu ali cestnem pregledu ali ker niso predmet pregleda. Ta vključujejo vozila z nedovoljenimi posegi, povezanimi z varnostjo, in vozila z nepravilno pritrjenim tovorom.

Druga težava je nezadosten nadzor nad emisijami onesnaževal zraka in hrupa iz vozil. Nekateri preskusi, ki se uporabljajo pri današnjih rednih tehničnih pregledih, niso več dovolj občutljivi za odkrivanje neustreznosti emisij, sedanji preskusni postopki pa niso primerni za doseganje ciljev politike EU glede onesnaževanja zraka in hrupa. Merjenje emisij dušikovega oksida (NO<sub>x</sub>) ali vrednosti števila delcev (PN) za nove avtomobile še vedno ni zajeto v sedanjem svežnju o tehničnih pregledih, trenutno pa ni določb EU za preverjanje prikrojevanja/okvare sistemov za zmanjšanje NO<sub>x</sub> ali filtrov za trdne delce pri dizelskih motorjih. Zaradi teh pomanjkljivosti je prispevek svežnja o tehničnih pregledih k zmanjšanju števila vozil z visokimi emisijami postal manj pomemben. Poleg tega direktive niso učinkovite pri izvrševanju pravil v čezmejnem prometu EU in trgovini z vozili.

Direktive iz svežnja o tehničnem pregledu so bile predmet naknadne ocene, ki je bila izvedena vzporedno z oceno učinka. V oceni je bilo ugotovljeno, da je bilo doseganje ciljev iz svežnja o tehničnih pregledih glede prispevanja k boljši varnosti v cestnem prometu in zmanjšanju emisij onesnaževal zraka iz cestnega prometa le delno uspešno. Okvarjena vozila morda še vedno niso vedno odkrita, saj se za nekatere kategorije vozil v nekaterih državah članicah redni tehnični pregled ali cestni pregled ne opravlja ali pa pogostost ali obseg pregledov nista prilagojena njihovem večjemu varnostnemu in okoljskemu tveganju. Zaradi ugotovljenih pomanjkljivosti v sedanjem svežnju o tehničnih pregledih je treba direktive prilagoditi tako, da z njimi ne bodo obravnavane le sedanje potrebe, temveč tudi prihodnji izzivi, kot je pregled naprednih sistemov za pomoč voznikom in avtomatiziranih sistemov.

Cestni promet, zlasti tovorni, je mednarodni sektor, homologacija in pregled vozil pa sta urejena na ravni EU in mednarodni ravni (UN/ECE). Zato ima po naravi močno čezmejno razsežnost. Ugotovljene težave se pojavljajo po vsej Uniji in izhajajo iz enakih temeljnih vzrokov.

### ***Kaj bi bilo treba doseči?***

Pobuda bo v skladu z evropskim zelenim dogovorom ter Strategijo za trajnostno in pametno mobilnost prispevala k izboljšanju varnosti v cestnem prometu v EU, trajnostni mobilnosti ter olajšala prosti pretok oseb in blaga v EU. V ta namen so specifični cilji pobude: (1) zagotoviti doslednost, objektivnost in kakovost tehničnih pregledov današnjih in prihodnjih vozil, (2) znatno zmanjšati nedovoljeno spreminjanje in izboljšati odkrivanje vozil s pomanjkljivostmi, da se omogoči odkrivanje okvarjenih/prirejenih varnostnih sistemov in sistemov za uravnavanje emisij (tj. onesnaževanje zraka in emisije hrupa) ter goljufij s kilometrskimi števci in (3) izboljšati elektronsko shranjevanje in izmenjavo posebnih podatkov o vozilu, s čimer bi se odpravila težava nezadostne razpoložljivosti takih podatkov in vzajemnega priznavanja s strani izvršilnih organov.

## ***Kakšna je dodana vrednost ukrepanja na ravni EU (subsidiarnost)?***

Ker cestni promet in avtomobilska industrija delujeta čezmejno na notranjem trgu in na mednarodni ravni, je obravnavanje vprašanj na ravni EU veliko učinkovitejše in uspešnejše kot na ravni držav članic. Čeprav se nacionalne prakse z zgodovinskega vidika razlikujejo, so določena minimalna raven harmonizacije pri preskušanju vozil in skupno dogovorjene rešitve za izmenjavo podatkov o vozilih med državami članicami učinkovitejše od več neusklajenih nacionalnih rešitev. S skupnimi pravili, ki se uporabljajo za preskušanje sodobnih tehnologij vozil (električna vozila, napredni sistem za pomoč voznikom in najnovejša oprema za uravnavanje emisij), bodo države članice uresničile ekonomijo obsega, proizvajalci opreme za preskušanje pa bodo lahko delovali na enotnejšem trgu.

## **B. Rešitve**

***Katere so različne možnosti za doseg ciljev? Ali ima katera od njih prednost? Če ne, zakaj ne?***

Za obravnavo težav so bile oblikovane štiri možnosti politike (MP1a, MP1b, MP2, MP3). Pri vseh možnostih politike je redni tehnični pregled prilagojen električnim vozilom, prek elektronskega rednega tehničnega pregleda pa so vključene nove postavke pregleda (vključno s preskušanjem celovitosti programske opreme sistemov, povezanih z varnostjo in emisijami). Poleg tega vključujejo nove metode pregleda emisij delcev in NO<sub>x</sub>, ki so potrebne za prilagoditev novejšim tehnologijam za uravnavanje emisij in za odkrivanje vozil z visokimi emisijami, tudi tistih, pri katerih so bili opravljeni nedovoljeni posegi. Pri vseh možnostih politike je tehnični pregled zahtevan po vsaki bistveni spremembi, ki vključuje na primer spremembo pogonskega sistema ali emisijskega razreda, prav tako pa digitalizacija potrdila o tehničnem pregledu, povezovanje nacionalnih registrov vozil in razširitev nabora usklajenih podatkov o vozilih v navedenih registrih. Vse možnosti politike uvajajo tudi zahtevo, da morajo države članice odčitke kilometrskih števecov zapisati v nacionalne podatkovne zbirke in jih v primeru ponovne registracije dati na voljo drugim državam članicam.

Poleg skupnih ukrepov je **MO1a** osredotočena na učinkovitejšo uporabo podatkov o vozilu (registracija in stanje), vključno z izdajanjem potrdil o registraciji v digitalni obliki. **MP1b** je osredotočena na učinkovitejše tehnične preglede z uporabo tehnologije zaznavanja na daljavo, ki omogoča opredeljevanje potencialnih vozil z visokimi emisijami, ki jih je mogoče (i) pregledati pri naslednjem cestnem preverjanju takoj, ko so opredeljena, ali (ii) je lahko zanje izdano povabilo na preizkus emisij, ki se opravi v centru za izvajanje tehničnih pregledov. Z njo bi se odpravila tudi možnost izvzetja motornih koles iz rednih tehničnih pregledov, zahtevalo letno preizkušanje emisij lahkih gospodarskih vozil in uvedel obvezen pregled pritrjenosti tovora. Z MP1b se uvajajo tudi obvezni letni redni tehnični pregledi za vozila, stara deset ali več let. Z MP1b bi se olajšal prosti pretok oseb zaradi zahteve, da država članica, v kateri je bilo vozilo registrirano, za obdobje do šestih mesecev prizna potrdilo o rednem tehničnem pregledu, ki ga je izdala druga država članica, če se naslednji redni tehnični pregled opravi v državi članici, v kateri je bilo vozilo registrirano.

**MP2** združuje večino ukrepov, predlaganih pri MP1a in MP1b. Vključuje dodaten ukrep o upravljanju podatkov, namen katerega je opredeliti postopke in načine dostopa do tehničnih informacij o vozilu (vključno s podatki v vozilu). Z njo bi bili uvedeni tudi cestni pregledi lahkih gospodarskih vozil. **MP3** je najbolj ambiciozna možnost politike, saj pomeni še korak naprej pri harmonizaciji področja uporabe in metod tehničnih pregledov ter vzajemnem priznavanju potrdil o rednih tehničnih pregledih. Ukrepom, vključenim v MP2, MP3 dodaja

nadaljnjo razširitev področja uporabe rednega tehničnega pregleda na vsa motorna kolesa brez izjeme in lahka priklopna vozila, cestne preglede pa razširja na motorna kolesa. Vključuje tudi zahtevo, da država članica, v kateri je bilo vozilo registrirano, brez omejitev prizna potrdila o rednih tehničnih pregledih, izdana v kateri koli drugi državi članici.

MP2 je prednostna možnost politike glede na to, da se šteje za uspešno pri doseganju ciljev politike, zagotavlja visoko učinkovitost in neto koristi ter je skladna z uveljavljenimi nacionalnimi politikami na tem področju.

### ***Kakšna so stališča različnih deležnikov? Kdo podpira katero možnost?***

Prednostno možno politiko podpirajo industrija rednih tehničnih pregledov (CITA, FSD in drugi) ter potrošniki (FIA), proizvajalci opreme za preskušanje (EGEA) in proizvajalci motornih koles (ACEM). Podpirajo jo tudi nekatere države članice, zlasti tiste, ki se zanašajo na tisoče manjših centrov za izvajanje tehničnih pregledov. Kar zadeva dostop do informacij in njihovo izmenjavo, so različni anketiranci (vključno s CITA, EGEA in EReg) poudarili pomen prostega in enostavnega dostopa do podatkov v vozilu, da se omogoči ustrezen pregled vozil. Strožje zahteve glede pritrjenosti tovora, vključene v to možnost, močno podpira logistična industrija.

### **C. Učinki prednostne možnosti**

#### ***Kakšne so koristi prednostne možnosti (če obstaja, sicer glavnih možnosti)?***

MP2 bo prispevala k povečanju varnosti v cestnem prometu v EU, pri čemer naj bi bil njen učinek glede na izhodiščni scenarij v obdobju 2026–2050 6 912 rešenih življenj in preprečenih 64 885 primerov hudih poškodb. Z zmanjšanjem emisij onesnaževal zraka in hrupa bo prispevala tudi k trajnostni mobilnosti, kar bo privedlo do prihrankov z vidika zunanjih stroškov, ocenjenih na 83,4 milijarde EUR (izraženo kot sedanja vrednost v obdobju 2026–2050 glede na izhodiščni scenarij). Z odpravo ovir za ponovno registracijo vozil v drugi državi članici in (omejenim) priznavanjem potrdil o rednih tehničnih pregledih na ravni EU bo prispevala k lažjemu prostemu pretoku oseb in blaga v EU.

Z uvedbo metod pregleda električnih vozil, izboljšanim preizkušanjem emisij (NO<sub>x</sub> in merjenje števila delcev) ter uvedbo metod pregleda za napredni sistem za pomoč voznikom in druge varnostne sisteme naj bi MP2 zagotovila znatne koristi. Letno preskušanje vozil, starejših od deset let, ne bo zagotovilo le velikih koristi za varnost in okolje, temveč bo ustvarilo na tisoče novih delovnih mest, zlasti v državah članicah, kjer se delovna mesta v avtomobilski industriji ukinjajo. Koristi se pričakujejo tudi zaradi uvedbe obveznih pregledov pritrjenosti tovora in ukrepov za upravljanje podatkov. Novi načini preskušanja, kot sta nadzor izpušnih plinov in zaznavanje na daljavo za pregledovanje emisij onesnaževal in hrupa pri velikem številu vozil, bodo znatno povečali učinkovitost odkrivanja vozil z visokimi emisijami.

MP2 naj bi izboljšala odkrivanje takih vozil in tako vodila v manjše število okvarjenih vozil in vozil z nedovoljenimi posegi, tudi z razširitvijo cestnih pregledov na lahka gospodarska vozila. Pričakuje se, da se bodo zaradi obveznosti zapisovanja odčitkov kilometrskega števca in omogočanja dostopa do evidenc v primeru ponovne registracije znatno zmanjšali nedovoljeni posegi v kilometrski števec. Koristi bi morala zagotoviti tudi zaradi obveznega elektronskega potrdila o tehničnem pregledu, uvedbe dokumenta o registraciji vozila v digitalni obliki, dostopa do poročil o rednih tehničnih pregledih v nacionalnih podatkovnih zbirkah in razširitve ustreznih podatkov o vozilu, vključenih v nacionalne registre vozil. Skupne koristi prednostne

možne politike so ocenjene na 391,6 milijarde EUR, izraženo kot sedanja vrednost v obdobju 2026–2050 glede na izhodiščni scenarij.

### ***Kakšni so stroški prednostne možnosti (če obstaja, sicer glavnih možnosti)?***

Skupni stroški prednostne možne politike (MP2) naj bi znašali 65,9 milijarde EUR, izraženo kot sedanja vrednost v obdobju 2026–2050 glede na izhodiščni scenarij. Od teh predstavljajo največji delež stroškov upravni stroški za druga podjetja (tj. lastnike vozil), povezani z dodatnimi rednimi tehničnimi pregledi in sodelovanjem z javnimi organi pri cestnih pregledih (kar predstavlja približno 39 % skupnih stroškov pri MP2), sledijo pa stroški prilagoditve centrov za izvajanje rednih tehničnih pregledov (za opremo, usposabljanje in dodatne inšpektorje za izvajanje pregledov), ki predstavljajo približno 35 % skupnih stroškov pri MP2. Upravni stroški za nacionalne javne uprave so večinoma povezani z vzpostavitvijo podatkovne zbirke za odčitke kilometrskih števcov in delovanjem sistema (3,6 % skupnih stroškov pri MP2). Upravni stroški za državljane so po drugi strani ocenjeni na 21 % skupnih stroškov prednostne možne politike in izhajajo iz obveznega letnega preskušanja vozil, starejših od deset let, uvedbe cestnih pregledov za motorna kolesa in dodatnih preizkusov emisij za vozila, za katera je bilo ugotovljeno, da povzročajo velike emisije. Drugi stroški predstavljajo razmeroma majhen delež skupnih stroškov.

### ***Kakšen bo vpliv na MSP in konkurenčnost?***

Centri MSP za izvajanje pregledov bodo imeli dodatne stroške zaradi prilagoditve električnim in hibridnim vozilom, vključitve elektronskega rednega tehničnega pregleda za preverjanje skladnosti z uredbo o splošni varnosti, obveznega preskušanja števila delcev in NOx, dodatnih preizkusov emisij za lahka gospodarska vozila in preskušanja hrupa motornih koles. Ti dodatni stroški se nanašajo na usposabljanje inšpektorjev in nakup potrebne opreme. Vendar dodatni stroški opreme pomenijo dodatne prihodke za proizvajalce servisne opreme, med katerimi so številni tudi MSP. Hkrati si bodo lahko gospodarski subjekti, ki izvajajo redne tehnične preglede, morebitno povečanje stroškov povrnili s pristojbinami za redne tehnične preglede, s čimer bodo ohranili svoje stopnje dobička, hkrati pa pridobili nove vire prihodkov. Predvsem MSP bodo imeli koristi od 19 000 do 20 000 novih delovnih mest, ki bodo ustvarjena zaradi pogostejšega in bolj izpopolnjenega preskušanja. Čeprav imajo lahko veliki izvajalci rednih tehničnih pregledov več koristi kot manjši, bi morali načeloma vsi imeti koristi. Učinkovitejše izvrševanje okvira za tehnične preglede bo zagotovilo pravičnejšo konkurenco, zmanjšalo možnosti za pridobitev cenovne prednosti na podlagi nižjih standardov za vozila in za izogibanje potrebnemu vzdrževanju vozil.

### ***Ali bo prišlo do znatnih učinkov na nacionalne proračune in uprave?***

Zaradi prednostne možne politike naj bi organi držav članic imeli enkratne in ponavljajoče se upravne stroške, ocenjene na 2,39 milijarde EUR, izraženo kot sedanja vrednost v obdobju 2026–2050. Ti stroški bodo posledica ukrepa, ki obravnava goljufije s kilometrskimi števci, pri čemer bo treba razviti sistem za zapisovanje odčitkov kilometrskih števcov vozil v delavnicah za popravilo cestnih vozil in drugih popravilnicah. Skupni enkratni in ponavljajoči se upravni stroški, izraženo kot sedanja vrednost v obdobju 2026–2050, so zaradi tega ukrepa ocenjeni na 2,12 milijarde EUR. Poleg tega bodo cestni pregledi dostavnih vozil povzročili ponavljajoče se upravne stroške (tj. stroške dela za dodatne preglede), ocenjene na 107,5 milijona EUR, izraženo kot sedanja vrednost v obdobju 2026–2050 glede na izhodiščni

scenarij.

Skupni stroški prilagoditve za prednostno možno politiko so ocenjeni na 207,2 milijona EUR, izraženo kot sedanja vrednost v obdobju 2026–2050 glede na izhodiščni scenarij, od tega je 29,7 milijona EUR enkratnih stroškov. Najpomembnejši dodatni stroški prilagajanja za organe nastanejo zaradi uvedbe zaznavanja na daljavo in možnosti uporabe nadzora izpušnih plinov za merjenje emisij NO<sub>x</sub> iz tovornjakov ter namestitve zvočnih kamer. To vključuje enkratne stroške za nakup potrebne opreme, vzpostavitev ustrezne informacijske infrastrukture in s tem povezano usposabljanje inšpektorjev ter ponavljajoče se stroške vzdrževanja opreme in upravljanja podatkov ter stroške dela za inšpektorje, ki izvajajo nadzor izpušnih plinov. Skupni stroški prilagoditve zaradi tega ukrepa v obdobju 2026–2050 so ocenjeni na 192,9 milijona EUR, izraženo kot sedanja vrednost glede na izhodiščni scenarij.

Pobuda naj bi nacionalnim upravam zagotovila tudi prihranke pri stroških, ki izhajajo iz uvedbe potrdila o tehničnem pregledu v elektronski obliki, medsebojnega povezovanja nacionalnih registrov vozil in izdajanja digitalnih potrdil o registraciji. Pričakuje se, da bodo prihranki znatni in v obdobju 2026–2050 dosegli 5,23 milijarde EUR, izraženo kot sedanja vrednost.

### ***Sorazmernost***

Prednostna možna politika se šteje za sorazmerno glede na to, kar je potrebno za doseganje splošnih ciljev politike. Področje uporabe te možnosti je omejeno na to, kar je mogoče najbolje doseči na ravni EU (v smislu harmonizacije metod in obsega pregleda ter iskanja skupnih rešitev za zagotovitev učinkovite izmenjave potrebnih podatkov o vozilu in dostopa do njih). Čeprav so nekateri ukrepi povezani z znatnimi stroški, koristi v veliki meri odtehtajo stroške.

## **D. Spremljanje**

### ***Kdaj se bo politika pregledala?***

Komisija pet let po začetku uporabe revidirane zakonodaje izvede oceno svežnja o tehničnih pregledih, da preveri, v kolikšni meri so bili doseženi cilji pobude, v poročilu Svetu in Evropskemu parlamentu pa navede svoje glavne ugotovitve glede izvajanja. Poročilu se po potrebi priložijo ustrezna priporočila.