



EVROPSKI PARLAMENT

2009 - 2014

---

*Odbor za industrijo, raziskave in energetiko*

---

**2012/0184(COD)**

26.4.2013

## **MNENJE**

Odbora za industrijo, raziskave in energetiko

za Odbor za promet in turizem

o predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o rednih tehničnih pregledih motornih vozil in njihovih priklopnikov ter razveljavitvi Direktive 2009/40/ES  
(COM(2012)0380 – C7-0186/2012 – 2012/0184(COD))

Pripravljavec mnenja: Krišjānis Kariņš

PA\_Legam

## KRATKA OBRAZLOŽITEV

Zaradi večje mobilnosti ljudi v Evropski uniji je potrebna boljša harmonizacija zakonodaje o tehničnih pregledih. Potrebna je ne le z vidika večje varnosti v cestnem prometu, ampak tudi zato, da bodo državljani imeli na razpolago ustrezne informacije o vozilih, kupljenih v drugi državi članici. Zaradi napredka tehnologije je treba prilagoditi zakonodajo za vozila, ki jih dosedanja ureditev ne zajema.

Pripravljaivec predlaga naslednje izboljšave besedila.

Potrdilo o tehničnem pregledu in protokol za tehnične preglede morata biti zainteresiranim stranem na voljo na spletu. Vanje spadajo inšpektor, ki izvaja cestne preglede tehnične brezhibnosti, center za izvajanje tehničnih pregledov vozil v državi članici, kjer je vozilo registrirano, pa tudi kupec vozila. Informacije o stanju kilometrskega števca so zelo pomembne za zagotavljanje, da ni prišlo do manipulacije števca.

Poleg tega že obstaja mehanizem za izmenjavo informacij med državami članicami – EUCARIS. Nov mehanizem za izmenjavo informacij torej ni potreben, prav tako ni treba razmisliti o izvedljivosti evropske elektronske informacijske platforme za vozila. Komisija mora namesto tega raziskati možnosti za razširitev okvira EUCARIS. Pripravljaivec mnenja meni, da bo to stroškovno učinkovitejša rešitev, ki se bo lahko najhitreje začela izvajati.

Slednjič pripravljavec mnenja meni, da bi bile sankcije za manipulacijo kilometrskega števca brezpredmetne, če bi bili odčitki na voljo zainteresiranim stranem. Razpoložljivost stanja kilometrskega števca bo zainteresirane strani odvrnila od ponarejanja.

## PREDLOGI SPREMEMB

Odbor za industrijo, raziskave in energetiko poziva Odbor za promet in turizem kot pristojni odbor, da v svoje poročilo vključi naslednje predloge sprememb:

### **Predlog spremembe 1** **Predlog uredbe**

#### **Uvodna izjava 7**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(7) Zanesljivi rezultati preiskave kažejo, da je 8 % nesreč, v katerih so udeleženi motoristi, posledica tehničnih napak ali pa so s slednjimi povezane. Motoristi so skupina udeležencev v cestnem prometu, za katere je značilno največje varnostno tveganje, število smrtnih žrtev med njimi pa narašča. **leta 2008 je na cestah umrlo več kot 1 400 voznikov.** Področje uporabe

*Predlog spremembe*

(7) Zanesljivi rezultati preiskave kažejo, da je 8 % nesreč, v katerih so udeleženi motoristi, posledica tehničnih napak ali pa so s slednjimi povezane. Motoristi so skupina udeležencev v cestnem prometu, za katere je značilno največje varnostno tveganje, število smrtnih žrtev med njimi pa narašča. Področje uporabe tehničnih pregledov vozil bi bilo zato treba razširiti

tehničnih pregledov vozil bi bilo zato treba razširiti tako, da bi vključevalo tudi najbolj tvegano skupino udeležencev v cestnem prometu, tj. motorizirana dvo- in trikolesna vozila.

tako, da bi vključevalo tudi najbolj tvegano skupino udeležencev v cestnem prometu, tj. motorizirana dvo- in trikolesna vozila. **Čeprav je med smrtnimi žrtvami največ voznikov mopedov, mopedi ne bi smeli biti vključeni, glede na to, da bi bilo tako široko področje uporabe rednih tehničnih pregledov nepraktično in v nasprotju z načelom sorazmernosti.**

#### *Obrazložitev*

*Vključitev mopedov bi bila nepraktična. Na primer, voznik mopeda na podeželju bi se moral do kraja opravljanja rednega tehničnega pregleda voziti daleč in po glavnih cestah. Pri tem bi voznik sebe in druge po nepotrebnem izpostavil nepotrebnemu tveganju.*

### **Predlog spremembe 2 Predlog uredbe Uvodna izjava 8**

#### *Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(8) Kmetijska vozila, katerih največja konstrukcijsko določena hitrost presega 40 km/h, se pri dejavnostih lokalnega prevoza čedalje bolj uporabljajo namesto tovornjakov. Njihova možnost tveganja je enaka možnosti tveganja tovornjakov, zato bi bilo treba to kategorijo vozil v zvezi s tehničnimi pregledi obravnavati enako kot tovornjake.

#### *Predlog spremembe*

(8) Kmetijska vozila, katerih največja konstrukcijsko določena hitrost presega 40 km/h, se pri dejavnostih lokalnega prevoza čedalje bolj uporabljajo namesto tovornjakov **in tako konkurirajo tradicionalnim načinom prevoza blaga.** Njihova možnost tveganja je enaka možnosti tveganja tovornjakov, zato bi bilo treba to kategorijo vozil v zvezi s tehničnimi pregledi obravnavati enako kot tovornjake.

#### *Obrazložitev*

*Ker je vedno več vozil kategorije T5 udeleženi v cestnem prometu, bi zanje moral biti obvezen temeljit tehnični pregled.*

### **Predlog spremembe 3 Predlog uredbe Uvodna izjava 9**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(9) Vozila zgodovinskega interesa naj bi ohranjala dediščino dobe, v kateri so bila izdelana, **in ker se na javnih cestah le malo** uporabljajo, bi bilo treba odločitev o podaljšanju roka rednih tehničnih pregledov za takšna vozila prepustiti državam članicam. Države članice bi morale s predpisi urediti tudi tehnične preglede drugih vrst specializiranih vozil.

*Predlog spremembe*

(9) Vozila zgodovinskega interesa naj bi ohranjala dediščino dobe, v kateri so bila izdelana. **So kulturna dediščina in se ne uporabljajo redno kot vozilo za vsak dan. Zato** bi bilo treba odločitev o podaljšanju roka rednih tehničnih pregledov za takšna vozila prepustiti državam članicam. **Vendar ta pravica ne sme privedi do uporabe strožjih standardov od tistih, ki so bili za to vozilo prvotno predvideni.** Države članice bi morale s predpisi urediti tudi tehnične preglede drugih vrst specializiranih vozil.

*Obrazložitev*

*Vozila zgodovinskega interesa so kulturna dediščina in se ne uporabljajo redno kot vozilo za vsak dan. Zato morajo zanje veljati drugačna pravila.*

**Predlog spremembe 4  
Predlog uredbe**

**Uvodna izjava 10**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(10) Tehnični pregledi so suverena dejavnost, zato bi jih morale opravljati države članice ali pooblaščen izvajalci pod njihovim nadzorom. Države članice bi morale biti še naprej odgovorne za **tehnične preglede** v vseh primerih, tudi če nacionalni sistem dovoljuje odobritev zasebnih organov, med drugim tudi tistim, ki izvajajo popravila.

*Predlog spremembe*

(10) Tehnični pregledi so suverena dejavnost, zato bi jih morale opravljati države članice ali pooblaščen izvajalci pod njihovim nadzorom. Države članice bi morale biti še naprej odgovorne za **organizacijo tehničnih pregledov** v vseh primerih, tudi če nacionalni sistem dovoljuje odobritev zasebnih organov, med drugim tudi tistim, ki izvajajo popravila.

**Predlog spremembe 5  
Predlog uredbe  
Uvodna izjava 11**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(11) Ključnega pomena za pregled vozil in

*Predlog spremembe*

(11) Ključnega pomena za pregled vozil in

zlasti za njihove elektronske varnostne sestavne dele, je dostop do tehničnih specifikacij vsakega posameznega vozila. Proizvajalci vozil naj torej ne bi zagotovili samo vseh podatkov, kot so zajeti v potrdilu o skladnosti, temveč tudi dostop do podatkov, ki so potrebni za preverjanje delovanja sestavnih **delov**, povezanih z varnostjo in okoljem. Določbe, povezane z dostopom do podatkov o popravilih in vzdrževanju se morajo za ta namen uporabljati na podoben način, kar centrom za izvajanje tehničnih pregledov omogoča dostop do tistih elementov informacij, ki so potrebni za tehnični pregled. To je ključnega pomena zlasti na področju elektronsko nadzorovanih sistemov in mora zajemati vse elemente, ki jih je vgradil proizvajalec.

zlasti za njihove elektronske varnostne sestavne dele, je dostop do tehničnih specifikacij vsakega posameznega vozila. Proizvajalci vozil naj torej ne bi zagotovili samo vseh podatkov, kot so zajeti v potrdilu o skladnosti, temveč tudi dostop do podatkov, ki so potrebni za preverjanje delovanja sestavnih **sistemov**, povezanih z varnostjo in okoljem. **Podatki bi morali vključevati podrobnosti, s katerimi je možno nadzorovati delovanje varnostnih sistemov vozila na način, ki omogoča preglede v okviru rednih tehničnih pregledov, s čimer bi se ustvarila predvidljiva stopnja uspešnosti ali neuspešnosti.** Določbe, povezane z dostopom do podatkov o popravilih in vzdrževanju se morajo za ta namen uporabljati na podoben način, kar centrom za izvajanje tehničnih pregledov omogoča dostop do tistih elementov informacij, ki so potrebni za tehnični pregled. To je ključnega pomena zlasti na področju elektronsko nadzorovanih sistemov in mora zajemati vse elemente, ki jih je vgradil proizvajalec.

## **Predlog spremembe 6** **Predlog uredbe**

### **Uvodna izjava 17**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(17) Pogostost pregledov bi bilo treba prilagoditi vrsti vozila **in njegovi kilometrini**. Večja verjetnost tehničnih pomanjkljivosti pri vozilih se pojavi, ko dosežejo določeno starost **in kilometrino, zlasti kadar se intenzivno uporabljajo**. Zato je primerno **povečati pogostost pregledov starejših vozil in vozil z visoko kilometrino**.

*Predlog spremembe*

(17) Pogostost pregledov bi bilo treba prilagoditi vrsti vozila. Večja verjetnost tehničnih pomanjkljivosti pri vozilih se pojavi, ko dosežejo določeno starost. Zato je **starejša vozila primerno redno pregledovati**.

## **Predlog spremembe 7**

### **Predlog uredbe**

#### **Uvodna izjava 22**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(22) Po vsakem pregledu bi bilo treba izdati potrdilo o tehničnem pregledu, ki med drugim vključuje podatke, povezane z identiteto vozila, in podatke o rezultatih pregleda. Da bi se zagotovilo ustrezno nadaljnje spremljanje tehničnih pregledov, bi morale države članice takšne podatke zbirati in jih hraniti v bazi podatkov.

*Predlog spremembe*

(22) Po vsakem pregledu bi bilo treba izdati potrdilo o tehničnem pregledu, ki med drugim vključuje podatke, povezane z identiteto vozila, in podatke o rezultatih pregleda. Da bi se zagotovilo ustrezno nadaljnje spremljanje tehničnih pregledov, bi morale države članice takšne podatke zbirati in jih hraniti v bazi podatkov. ***Če je mogoče, bi bilo treba zainteresiranim stranem omogočiti tudi dostop do elektronske različice potrdila o tehničnem pregledu, a hkrati zagotoviti spoštovanje varstva osebnih podatkov.***

## **Predlog spremembe 8**

### **Predlog uredbe**

#### **Uvodna izjava 23**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(23) Goljufanje s kilometrskimi števci naj bi ***oškodovalo 5 do 12-odstotkov prodaje*** rabljenih avtomobilov, kar posledično pomeni zelo visok strošek za družbo, ki letno znaša več milijard evrov, ter netočno oceno tehničnega stanja vozila. Da bi se zoperstavili goljufanju s kilometrskimi števci, bi beleženje kilometrine v ***potrdilu o tehničnem pregledu skupaj z obveznostjo predložitve potrdila o prejšnjem pregledu*** omogočilo lažje odkrivanje nedovoljenih posegov v kilometrski števec ali njegove manipulacije. ***Goljufanje s kilometrskimi števci bi bilo treba tudi bolj sistematično obravnavati kot kaznivo dejanje, za katero je določena kazen.***

*Predlog spremembe*

(23) Goljufanje s kilometrskimi števci naj bi ***se pojavljalo pri 5 do 12 odstotkih domačih prodaj*** rabljenih avtomobilov, ***medtem ko je ta odstotek pri čezmejni prodaji znatno višji***, kar posledično pomeni zelo visok strošek za družbo, ki letno znaša več milijard evrov, ter netočno oceno tehničnega stanja vozila. Da bi se zoperstavili goljufanju s kilometrskimi števci, bi beleženje kilometrine ***in razpoložljivost odčitkov za zainteresirane strani v vsej EU*** omogočilo lažje odkrivanje nedovoljenih posegov v kilometrski števec ali njegove manipulacije. ***Države članice lahko s pomočjo centralnih podatkovnih zbirk, v katerih se sproti zajemajo kilometrine, ki jih zabeležijo posamezni akterji (prodajalci, serviserji, centri za izvajanje***

*tehničnih pregledov), nadzirajo pravilnost kilometrin med celotno uporabno življenjsko dobo vozila. Države članice bi morale odčitke s kilometrskih števcov dati na voljo z izmenjavo podatkov v elektronski obliki, a hkrati zagotoviti spoštovanje varstva osebnih podatkov.*

## **Predlog spremembe 9** **Predlog uredbe**

### **Uvodna izjava 25**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(25) Tehnični pregledi so del širše ureditvene sheme, ki zajema vozila skozi njihovo celotno življenjsko dobo od odobritve, prek registriranja, pregledov in razreza. Razvoj in medsebojna povezanost nacionalnih elektronskih baz podatkov o vozilih in elektronskih baz podatkov proizvajalcev bi načeloma morala prispevati k izboljšanju učinkovitosti celotne upravne verige na področju vozil in zmanjšati stroške ter upravna bremena. Komisija bi torej morala **za ta namen** opraviti študijo o izvedljivosti, stroških in koristih vzpostavitve evropske elektronske informativne platforme za vozila.

## **Predlog spremembe 10** **Predlog uredbe**

### **Člen 2 – odstavek 1 – alineja 7**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

– dvo- ali trikolesna vozila – vozila kategorij **L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e** in

*Predlog spremembe*

(25) Tehnični pregledi so del širše ureditvene sheme, ki zajema vozila skozi njihovo celotno življenjsko dobo od odobritve, prek registriranja, pregledov in razreza. Razvoj in medsebojna povezanost nacionalnih elektronskih baz podatkov o vozilih in elektronskih baz podatkov proizvajalcev bi načeloma morala prispevati k izboljšanju učinkovitosti celotne upravne verige na področju vozil in zmanjšati stroške ter upravna bremena. Komisija bi torej morala opraviti študijo o izvedljivosti, stroških in koristih vzpostavitve evropske elektronske informativne platforme za vozila **ter o možnostih širitve funkcionalnosti obstoječih sistemov izmenjave podatkov z namenom v platformo vključiti izmenjavo odčitkov s kilometrskih števcov in preučiti možnosti za nadaljnjo širitev izmenjave podatkov.**

*Predlog spremembe*

– dvo- ali trikolesna vozila – vozila



*Obrazložitev*

*Vključitev mopedov bi bila nepraktična. Na primer, voznik mopeda na podeželju bi se moral do kraja opravljanja rednega tehničnega pregleda voziti daleč in po glavnih cestah. Pri tem bi voznik sebe in druge po nepotrebnem izpostavil nepotrebnemu tveganju. Poleg tega bi to povzročilo nepotrebno upravno breme.*

**Predlog spremembe 11****Predlog uredbe****Člen 3 – odstavek 1 – točka 7 – alinea 2***Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

vzdržuje se z uporabo nadomestnih delov, ki **so podobni** nekdanjim sestavnim delom vozila;

*Predlog spremembe*

– vzdržuje **ali restavrira** se z uporabo nadomestnih delov, ki **ustrezajo** nekdanjim sestavnim delom vozila **ali so izdelani v isti dobi**;

*Obrazložitev*

*Vozila zgodovinskega interesa so kulturna dediščina. Tako morajo biti tudi zahteve za njihovo opredelitev jasne. Le resnično zgodovinska vozila pričajo o zgodovinskem razvoju. Opredelitev v tej uredbi je prva opredelitev zgodovinskih vozil v evropskih zakonodaji. Ker bi kot taka lahko bila podlaga za nadaljnjo zakonodajo, je še posebej potrebna jasnost.*

**Predlog spremembe 12****Predlog uredbe****Člen 3 – odstavek 1 – točka 7 – alinea 3***Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

**na njem ni bilo opravljenih nobenih sprememb tehničnih** značilnosti glavnih sestavnih delov, kot so motor, zavore, krmilo ali vzmetenje, **in**

*Predlog spremembe*

– **tehnične** značilnosti **njegovih** glavnih sestavnih delov, kot so motor, zavore, krmilo, **tip vozila** ali vzmetenje, **so nespremenjene ali ustrezajo dobi vozila**,

**Predlog spremembe 13****Predlog uredbe****Člen 3 – odstavek 1 – točka 7 – alinea 4**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*njegova podoba se ni spremenila;*

*Predlog spremembe*

*– njegov zunanji videz je nespremenjen ali ustreza dobi vozila;*

**Predlog spremembe 14**  
**Predlog uredbe**

**Člen 3 – odstavek 1 – točka 7 – alineja 4 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*- dobi vozila ustrezajo:*

*spremembe, ki si bile pravno in tehnično možne deset let po izdelavi vozila,*

**Predlog spremembe 15**  
**Predlog uredbe**

**Člen 3 – odstavek 1 – točka 9**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*(9) „tehnični pregled“ pomeni preverjanje, da so vsi deli in sestavni deli vozila skladni z varnostnimi in okoljskimi značilnostmi, veljavnimi v času odobritve, prve registracije ali dajanja v uporabo ter v času naknadnega opremljanja;*

*(9) „tehnični pregled“ pomeni preverjanje, ali varnostne in okoljske značilnosti vozila zagotavljajo potrebno funkcionalnost za uporabo v javnem cestnem prometu;*

*Obrazložitev*

*Opredelitev izraza bi morala biti bolj prilagojena preskušanju neoporečnega delovanja sistemov vozila, povezanih z varnostjo in okoljem.*

**Predlog spremembe 16**  
**Predlog uredbe**

**Člen 3 – odstavek 1 – točka 16 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*(16a) „podatkovna zbirka kilometrin“ pomeni podatkovno zbirko, ki jo vzpostavi*

*država članica in v kateri se shranjujejo kilometrine vozil, registriranih v tej državi članici;*

## **Predlog spremembe 17** **Predlog uredbe**

### **Člen 4 – odstavek 3**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

3. Proizvajalci vozil centrom za izvajanje tehničnih pregledov ali, kadar je ustrezno, pristojnim organom zagotovijo dostop do tehničnih podatkov, potrebnih za izvajanje tehničnih pregledov, ki so določeni v Prilogi I. Komisija sprejme podrobne predpise o postopkih za dostop do tehničnih podatkov iz Priloge I v skladu s postopkom pregleda iz člena 16(2).

*Predlog spremembe*

3. Proizvajalci vozil centrom za izvajanje tehničnih pregledov ali, kadar je ustrezno, pristojnim organom **ter delavnicam in proizvajalcem opreme za preskušanje in vsem zainteresiranim stranem** zagotovijo **enak** dostop do tehničnih podatkov, potrebnih za izvajanje tehničnih pregledov, ki so določeni v Prilogi I. Komisija sprejme podrobne predpise o postopkih za dostop do tehničnih podatkov iz Priloge I v skladu s postopkom pregleda iz člena 16(2).

*Obrazložitev*

*Dostop do podatkov je za redne tehnične preglede zelo pomemben. Treba bi bilo omogočiti enak dostop za vse zainteresirane strani, kakor je že določeno tudi v zakonodaji v zvezi z diagnostiko na vozilih. To je treba zagotoviti, da se omogoči poštena konkurenca.*

## **Predlog spremembe 18** **Predlog uredbe**

### **Člen 5 – odstavek 1 – alineja 1**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

– vozila kategorij **L1e, L2e**, L3e, L4e, L5e, L6e in L7e: štiri leta po datumu, ko je bilo vozilo prvič registrirano, nato **čez** dve leti, **nato pa vsako leto**;

*Predlog spremembe*

– vozila kategorij L3e, L4e, L5e, L6e in L7e: štiri leta po datumu, ko je bilo vozilo prvič registrirano, nato **pa vsaki** dve leti;

*Obrazložitev*

*Pogostost tehničnih pregledov motornih koles bi bilo treba oceniti tudi z vidika finančne in upravne obremenitve njihovih imetnikov. Ker predlog ne sodi v izključno pristojnost EU, velja*

načelo subsidiarnosti. Za mopede in skuterje z najvišjo hitrostjo do 45 km/h bi morale države članice še naprej same odločati, ali želijo zanje obvezne redne tehnične preglede.

## **Predlog spremembe 19** **Predlog uredbe**

### **Člen 5 – odstavek 1 – alinea 2**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

– vozila kategorije M1, N1 in O2: štiri leta po datumu, ko je bilo vozilo prvič registrirano, nato **čez** dve leti, **nato pa vsako leto**;

*Predlog spremembe*

– vozila kategorije M1, N1 in O2: štiri leta po datumu, ko je bilo vozilo prvič registrirano, nato **pa vsaki** dve leti;

*Obrazložitev*

*V skladu z načeloma subsidiarnosti in sorazmernosti je treba državam članicam omogočiti, da same presodijo o možnosti uvedbe pogostejših tehničnih pregledov za vozila kategorij M1, N1 in O2.*

## **Predlog spremembe 20** **Predlog uredbe**

### **Člen 5 – odstavek 2**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

**2. Kadar kilometrina vozila kategorije M1 ali N1 ob prvem tehničnem pregledu po prvi registraciji vozila znaša 160 000 km, se nadaljnji tehnični pregledi vozila izvajajo vsako leto.**

*Predlog spremembe*

**črtano**

*Obrazložitev*

*Glede na povečanje povprečno prevoženih razdalj s sodobnimi vozili M1 in N1 brez občutnega poslabšanja varnostne in okoljske učinkovitosti in glede na tehnične možnosti manipulacije kilometrskega števca pogostost pregledov ne bi smela biti vezana na število prevoženih kilometrov.*

## **Predlog spremembe 21** **Predlog uredbe**

### **Člen 5 – odstavek 4 – alinea 3**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*v primeru spremembe imetnika potrdila o registraciji vozila.*

*črtano*

**Predlog spremembe 22**  
**Predlog uredbe**

**Člen 5 – odstavek 4 – alineja 3 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*– po cestnem pregledu.*

**Predlog spremembe 23**  
**Predlog uredbe**

**Člen 6 – odstavek 2**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

2. Pristojni organi države članice ali center za izvajanje tehničnih pregledov za vsako področje iz odstavka 1 **opravi** tehnični **preglede**, ki zajema vsaj postavke in **uporabo metod** za preskušanje navedenih postavk, kot **je določeno** v točki 3 Priloge II.

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 II. Pri tem gre izključno za preverjanje delovanja. Za nehomologirane sestavne in nadomestne dele, ki zaznavno vplivajo na lastnosti, povezane z varnostjo in okoljem, se lahko gotovi, da so pomanjkljivi. Pri tem organi uporabijo metode** za preskušanje navedenih postavk, kot **so določene** v točki 3 Priloge II.

*Obrazložitev*

*Z rednimi tehničnimi pregledi se preverja delovanje in ne homologacija nadomestnih delov na splošno. V praksi to sploh ni mogoče, saj so nekateri nadomestni deli tako skriti, da jih ni mogoče pregledati. Le če so vgrajeni nehomologirani sestavni deli, ki na varnostne in okoljske značilnosti vplivajo opazno negativno, je to mogoče grajati. Proste preskrbe z nadomestnimi deli se ne sme posredno omejiti.*

**Predlog spremembe 24**  
**Predlog uredbe**

**Člen 8 – odstavek 4**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

4. Za namene preverjanja stanja kilometrskega števca ***in kadar ta podatek ni bil sporočen po elektronski poti po*** prejšnjem tehničnem pregledu inšpektor od osebe, ki pripelje vozilo na tehnični pregled, zahteva, da pokaže potrdilo, ki je bilo izdano po prejšnjem tehničnem pregledu.

*Predlog spremembe*

4. Za namene preverjanja stanja kilometrskega števca, ***če je običajno vgrajen, se informacije o*** prejšnjem tehničnem pregledu ***dajo inšpektorju na voljo v elektronski obliki. Dokler se ne vzpostavi elektronski prenos informacij,*** inšpektor od osebe, ki pripelje vozilo na tehnični pregled, zahteva, da pokaže potrdilo, ki je bilo izdano po prejšnjem tehničnem pregledu. ***Stanje kilometrskega števca, odčitano na zadnjem tehničnem pregledu, je zainteresiranim stranem na voljo v elektronski obliki. Tovrstne informacije ne smejo vsebovati osebnih podatkov.***

**Predlog spremembe 25**  
**Predlog uredbe**

**Člen 8 – odstavek 5 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

***5 a. Potrdila o tehničnih pregledih se v vseh državah članicah vzajemno priznavajo za potrebe ponovne registracije vozila, pripeljanega iz ene države članice v drugo, če je potrdilo skladno s pogoji o pogostosti pregledov v državi članici, kjer se bo vozilo ponovno registriralo.***

*Obrazložitev*

*Priznavanje tehničnih potrdil vseh držav članic v vseh drugih državah članicah je pomemben korak za dokončanje notranjega trga.*

**Predlog spremembe 26**  
**Predlog uredbe**

**Člen 8 – odstavek 5 b (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

**5b. Za potrebe ponovne registracije vozila, prepeljanega iz ene države članice v drugo, vse države članice vzajemno priznavajo potrdilo o tehničnem pregledu, pod pogojem, da je veljavno v skladu s pogoji o pogostosti pregledov, ki veljajo v državi članici ponovne registracije. Podlaga za to je pregled, ki v vseh državah članicah izpolnjuje enake standarde.**

*Obrazložitev*

*Vzajemno priznavanje je smiselno tudi pri prijavi v drugi državi ali čezmejnih prodajah. Zato morajo v vseh državah članicah EU veljati primerljivi standardi. Podlaga za to je pregled, ki v vseh državah članicah izpolnjuje enake standarde.*

**Predlog spremembe 27**  
**Predlog uredbe**

**Člen 8 – odstavek 5 c (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

**5c. Center za izvajanje tehničnih pregledov ali pristojni organ, ki je izvedel tehnični pregled, zabeleženo kilometrino po vsakem tehničnem pregledu posreduje v podatkovno zbirko kilometrin, če je to ustrezno.**

**Predlog spremembe 28**  
**Predlog uredbe**

**Člen 12 – odstavek 1**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

1. Tehnične preglede izvajajo inšpektorji, ki izpolnjujejo minimalne zahteve glede kompetenc in usposabljanja iz Priloge VI.

1. Tehnične preglede izvajajo inšpektorji, ki izpolnjujejo minimalne zahteve glede kompetenc in usposabljanja iz Priloge VI. **Države članice, ki imajo strožje zahteve, bi morale imeti možnosti, da jih ohranijo.**

## Obrazložitev

Prvič bodo določene zahtevane kvalifikacije za inšpektorice in inšpektorje. Države članice EU, ki so določile strožje standarde, morajo imeti možnost, da jih ohranijo.

### **Predlog spremembe 29**

#### **Predlog uredbe**

#### **Člen 12 – odstavek 1 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

***1a. Države članice spodbujajo ustrezno izobraževanje inšpektorjev glede na zahtevane kvalifikacije.***

## Obrazložitev

*Glede na zahtevane kvalifikacije bi države članice morale spodbujati ustrezno izobraževanje.*

### **Predlog spremembe 30**

#### **Predlog uredbe**

#### **Člen 12 – odstavek 4**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

4. Inšpektor pri izvajanju tehničnega pregleda ne sme biti v nikakršnem navzkrižju interesov, zlasti kar zadeva ekonomske, osebne ali družinske povezave z imetnikom potrdila o registraciji vozila, ki opravlja tehnični pregled.

4. Inšpektor pri izvajanju tehničnega pregleda ne sme biti v nikakršnem navzkrižju interesov, zlasti kar zadeva ekonomske, osebne ali družinske povezave z imetnikom potrdila o registraciji vozila, ki opravlja tehnični pregled. ***Pogoj za to so ustrezni standardi za certifikacijo, na primer ustrezni standard ISO.***

## Obrazložitev

*Da se zagotovi primerljivost in neodvisnost rednih tehničnih pregledov, bi se morali v EU dogovoriti o enakih standardih za certifikacijo, na primer o ustreznem standardu ISO.*

### **Predlog spremembe 31**

#### **Predlog uredbe**

#### **Člen 15 – odstavek 1**



*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

Komisija preuči **izvedljivost, stroške in koristi** vzpostavitve elektronske informativne platforme za **vozila za** namen izmenjave informacij o podatkih, povezanih s tehničnimi pregledi, in sicer med **pristojnimi** organi držav članic, pristojnimi za tehnične preglede, registracijo in odobritev vozila, centri za izvajanje tehničnih pregledov in proizvajalci vozil.

*Predlog spremembe*

Komisija preuči, **kateri so najbolj uspešni in učinkoviti načini** vzpostavitve elektronske informativne platforme **in sicer s koriščenjem obstoječih in že uporabljenih rešitev na področju IT, povezanih z mednarodno izmenjavo podatkov, da se stroški čim bolj zmanjšajo in ne pride do podvajanja. Komisija razmisli o najprimernejšem načinu povezave obstoječih nacionalnih sistemov** za namen izmenjave informacij o podatkih, povezanih s tehničnimi pregledi **in odčitki kilometrskih števecov**, in sicer med organi držav članic, pristojnimi za tehnične preglede, registracijo in odobritev vozila, centri za izvajanje tehničnih pregledov, **proizvajalci opreme, ki se uporablja za tehnične preglede**, in proizvajalci vozil. **Ta bi morala vsem zainteresiranim stranem omogočati enak dostop do podatkov o vozilih.**

*Obrazložitev*

*Dostop do podatkov je za redne tehnične preglede zelo pomemben. Treba bi bilo omogočiti enak dostop za vse zainteresirane strani, kakor je že določeno tudi v zakonodaji v zvezi z diagnostiko na vozilih.*

**Predlog spremembe 32**  
**Predlog uredbe**

**Člen 15 – odstavek 2**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

Na podlagi te preučitve predloži in **oceni različne možnosti politike, vključno z možnostjo umika zahteve** za dokazilo o opravljenem tehničnem pregledu, kot določa člen 10. Komisija v dveh letih po datumu začetka uporabe te uredbe Evropskemu parlamentu in Svetu **poroča o rezultatih preučitve in k poročilu** predloži zakonodajni predlog, **če je to primerno.**

*Predlog spremembe*

Na podlagi te preučitve predloži **predloge za povečano interoperabilnost in standardizacijo elektronskih dokumentov in umakne zahtevo** za dokazilo o opravljenem tehničnem pregledu, kot določa člen 10, **in uvedbe sistema za izmenjavo podatkov o kilometrinah med državami članicami pri čezmejni prodaji. Komisija v dveh letih po datumu začetka**

*uporabe te uredbe Evropskemu parlamentu in Svetu predloži primeren zakonodajni predlog.*

**Predlog spremembe 33**  
**Predlog uredbe**

**Člen 18 – odstavek 2**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

2. Pooblastilo iz člena 17 se podeli za **nedoločen čas** od [datum začetka veljavnosti te uredbe].

*Predlog spremembe*

2. Pooblastilo iz člena 17 se podeli za **obdobje petih let** od [datum začetka veljavnosti te uredbe]. **Komisija pripravi poročilo o prenosu pooblastila najpozneje devet mesecev pred koncem petletnega obdobja.** Prenos pooblastila se samodejno podaljša za enako obdobje, razen če Evropski parlament ali Svet nasprotuje temu podaljšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.

**Predlog spremembe 34**  
**Predlog uredbe**

**Člen 18 – odstavek 5 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

**5a. Komisija Evropskemu parlamentu redno poroča o izvajanju uredbe ter učinku izvajanja na notranji trg in industrijsko proizvodnjo v Uniji.**

*Obrazložitev*

*Gre za občutljiv sektor evropskega nacionalnega gospodarstva – večja preglednost in preverjanje sta nujna.*

**Predlog spremembe 35**  
**Predlog uredbe**

**Člen 19 – odstavek 2**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

**2. Vsaka država članica sprejme potrebne ukrepe, s katerimi zagotovi, da**

**črtano**

***manipulacija ali nedovoljeni posegi v  
kilometrski števec veljajo za kaznivo  
dejanje, za katero so določene učinkovite,  
sorazmerne, odvračilne in  
nediskriminatorne kazni.***

*Obrazložitev*

*Sankcije ne bodo zaustavile goljufij s kilometrskimi števci. Razpoložljivost informacij o zadnjem odčitku števca pa bi take goljufije morda preprečile brez sankcij ali kazni.*

## POSTOPEK

<b>Naslov</b>	Redni tehnični pregledi motornih vozil in njihovih priklopnikov
<b>Referenčni dokumenti</b>	COM(2012)0380 – C7-0186/2012 – 2012/0184(COD)
<b>Pristojni odbor</b> Datum razglasitve na zasedanju	TRAN 11.9.2012
<b>Mnenje pripravil</b> Datum razglasitve na zasedanju	ITRE 11.9.2012
<b>Pripravljaivec/-ka mnenja</b> Datum imenovanja	Krišjānis Kariņš 25.10.2012
<b>Obraznava v odboru</b>	18.3.2013
<b>Datum sprejetja</b>	25.4.2013
<b>Izid končnega glasovanja</b>	+: 42 –: 4 0: 3
<b>Poslanci, navzoči pri končnem glasovanju</b>	Jean-Pierre Audy, Zigmantas Balčytis, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Fabrizio Bertot, Jan Březina, Reinhard Bütikofer, Maria Da Graça Carvalho, Giles Chichester, Jürgen Creutzmann, Pilar del Castillo Vera, Vicky Ford, Gaston Franco, Adam Gierek, Norbert Glante, Robert Goebbels, Fiona Hall, Jacky Hélin, Edit Herczog, Romana Jordan, Krišjānis Kariņš, Philippe Lamberts, Judith A. Merkies, Angelika Niebler, Jaroslav Paška, Aldo Patriciello, Vittorio Prodi, Teresa Riera Madurell, Michèle Rivasi, Jens Rohde, Paul Rübig, Amalia Sartori, Salvador Sedó i Alabart, Konrad Szymański, Britta Thomsen, Evžen Tošenovský, Catherine Trautmann, Ioanis A. Cukalas (Ioannis A. Tsoukalas), Claude Turmes, Marita Ulvskog, Adina-Ioana Vălean, Kathleen Van Brempt, Alejo Vidal-Quadras
<b>Namestniki, navzoči pri končnem glasovanju</b>	Elisabetta Gardini, Jolanta Emilia Hibner, Bernd Lange, Vladimír Remek, Algirdas Saudargas, Silvia-Adriana Țicău