



EVROPSKA KOMISIJA

Bruselj, 13.7.2012
COM(2012) 382 final

2012/0186 (COD)

Sveženj o tehničnih pregledih

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

**o cestnem pregledu tehnične brezhibnosti gospodarskih vozil, ki vozijo v Uniji, in
razveljavitvi Direktive 2000/30/ES**

(Besedilo velja za EGP)

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

- Razlogi za predlog in njegovi cilji

Cilj predloga je določiti dopolnjene in usklajene predpise o cestnih pregledih motornih vozil in njihovih priklopnih vozil za povečanje varnosti v cestnem prometu in varstva okolja.

Namen predloga je prispevati k uresničitvi cilja glede zmanjšanja števila smrtnih žrtev v cestnem prometu za polovico do leta 2020, kot je določeno v Usmeritvah politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011–2020¹. Predlog bo prispeval tudi k zmanjšanju emisij v cestnem prometu, ki so povezane s slabim vzdrževanjem vozil.

- Splošno ozadje

Preden se vozilo lahko da na trg, mora izpolnjevati vse ustrezne zahteve glede homologacije ali posamične odobritve, s čimer se zagotovi optimalna raven varnosti in okoljskih standardov. Obveznost vsake države članice je, da prvič registrira vsako vozilo, ki je pridobilo evropsko homologacijo na podlagi „potrdila o skladnosti“, ki ga izda proizvajalec vozila. Ta registracija pomeni uradno dovoljenje za uporabo na javnih cestah in uveljavlja različne roke za uvedbo različnih zahtev za vozila.

Po tej homologaciji morajo cestna vozila redno opravljati tehnični pregled. Cilj teh pregledov je zagotoviti, da so avtomobili na cesti še naprej tehnično brezhibni in varni ter da ne predstavljajo nevarnosti vozniku in drugim udeležencem v prometu. Pri avtomobilih se zato preverja, ali so v skladu z določenimi zahtevami, na primer v zvezi z varnostjo in varstvom okolja, kakor tudi z zahtevami o naknadnem opremljanju. Vozila, ki se uporabljajo za prevoz blaga z maso obremenjenega vozila nad 3,5 tone in za prevoz potnikov, v katerih je prostor za več kot 8 oseb, morajo zaradi svoje redne in intenzivne uporabe zlasti v komercialne namene opraviti dodatne nenapovedane cestne preglede tehnične brezhibnosti, v okviru katerih se preverja njihova skladnost z okoljskimi in tehničnimi zahtevami kadar koli in kjer koli v EU.

V času življenjske dobe vozila se lahko zanj zahteva ponovna registracija zaradi spremembe lastništva ali prenosa v drugo državo članico za namen trajne uporabe. Podobno je treba uvesti določbe o postopku registracije vozil, da se zagotovi, da se vozila, ki predstavljajo takojšnje tveganje za varnost v cestnem prometu, ne uporabljajo na cesti. Glavni cilj cestnih pregledov tehnične brezhibnosti je zagotoviti, da gospodarska vozila v času med rednimi tehničnimi pregledi ne predstavljajo večjega tveganja za varnost v cestnem prometu. Cilj teh pregledov je tudi ustvariti enake konkurenčne pogoje glede kakovosti vzdrževanja gospodarskih vozil, ki vozijo v Uniji, z odvrčanjem neodgovornih prevoznikov od iskanja konkurenčne prednosti z uporabo neustrezno vzdrževanih vozil.

- Veljavne določbe na področju, na katero se nanaša predlog

¹ COM(2010) 389 final.

V „sveženj o tehničnih pregledih“ bodo prenesene obstoječe zahteve, določene v obstoječem zakonodajnem okviru o ureditvi na področju tehničnih pregledov, ki zajema tehnične preglede², cestne preglede³ in predpise o registraciji vozil⁴.

V primerjavi z obstoječo zakonodajo o cestnih pregledih je glavni cilj tega predloga vzpostaviti sistem ocene tveganja, ki bo usmerjen v preglede vozil, ki jih podjetja uporabljajo kljub slabi varnostni evidenci, s čimer bodo dejansko nagrajena vozila, ki jih uporabljajo varnostno in okoljsko ozaveščena podjetja. Predlog določa tudi nove zahteve pri več elementih, ki so povezani s standardom in kakovostjo pregledov, tj. pri opremi za preglede, spretnostih in usposabljanju izvajalcev pregledov ter nadzoru sistema pregledov.

- Usklajenost z drugimi politikami in cilji Unije

Predlog je skladen s ciljem EU glede doseganja večje varnosti v cestnem prometu, ki je opisan v beli knjigi o prometu⁵, usmerjen pa je v izvajanje posebne strategije, povezane z varnejšimi vozili, iz Usmeritev politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011–2020.

Kar zadeva okoljske vidike predloga, pa predvidene zahteve poleg tega prispevajo k zmanjšanju emisij CO₂ in drugih onesnaževal iz motornih vozil, in sicer na podlagi Evropske strategije za čista in energetske učinkovita vozila, kakor tudi celovite energetske in podnebne politike, tako imenovane „strategije 20-20-20“, ter prispevajo k doseganju ciljev glede kakovosti zraka, ki so določeni v Direktivi 2008/50/ES⁶.

2. REZULTATI POSVETOVANJ Z ZAINTERESIRANIMI STRANMI IN OCEN UČINKA

- Posvetovanje z zainteresiranimi stranmi

Metode posvetovanja

Komisija se je pri pripravi predloga posvetovala z zainteresiranimi stranmi na več načinov:

- organizirano je bilo splošno spletno posvetovanje, ki je zajelo vse vidike predloga;
- posvetovanja s strokovnjaki in zainteresiranimi stranmi so potekala v okviru delavnic;

² Direktiva 2009/40/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 6. maja 2009 o tehničnih pregledih motornih vozil in njihovih priklopnikov (UL L 141, 6.6.2009, str. 12)

³ Direktiva 2000/30/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 6. junija 2000 o cestnem pregledu tehnične brezhibnosti gospodarskih vozil, ki vozijo v Skupnosti, kakor je bila spremenjena (UL L 203, 10.8.2000, str. 1).

⁴ Direktiva Sveta 1999/37/ES z dne 29. aprila 1999 o dokumentih za registracijo vozil (UL L 138, 1.6.1999, str. 57).

⁵ COM(2011) 144 final.

⁶ Direktiva 2008/50/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. maja 2008 o kakovosti zunanjega zraka in čistejšem zraku za Evropo (UL L 152, 11.6.2008, str. 1)

- opravljena je bila študija prihodnjih možnosti za opravljanje cestnih pregledov tehnične brezhibnosti v Evropski uniji, da bi se opredelili možni ukrepi in pripravilo orodje za analizo stroškov in koristi, povezano z učinki tehničnih in cestnih pregledov.

Povzetek in upoštevanje odgovorov

Med spletnim posvetovanjem so zainteresirane strani izpostavile več vprašanj. Ocena učinka, ki je priložena temu predlogu, izčrpno obravnava izpostavljena vsebinska vprašanja in navaja, kako so bila upoštevana.

Spletno javno posvetovanje je potekalo od 29. julija 2010 do 24. septembra 2010. Komisija je prejela 9 653 odzivov od državljanov, organov držav članic, dobaviteljev opreme, centrov za izvajanje tehničnih pregledov, združenj avtomehanikov in proizvajalcev vozil.

Rezultati so na voljo na spletni strani http://ec.europa.eu/transport/road_safety/take-part/public-consultations/pti_en.htm.

- Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj

Zadevna znanstvena/strokovna področja

Predlog je zahteval oceno različnih možnosti politike pa tudi povezanih gospodarskih, družbenih in okoljskih vplivov.

Uporabljena metodologija

Zunanji svetovalec (Europe Economics) je opravil študijo vplivov različnih možnosti politike z uporabo več znanstvenih in ocenjevalnih poročil, zlasti z viri modelov in podatkov za monetizacijo stroškov in koristi različnih možnosti politike. Študije, ki so se uporabljale v največji meri, vključujejo:

- Poročilo Komisije Svetu in Evropskemu parlamentu o uporabi Direktive 2000/30/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 6. junija 2000 o cestnem pregledu tehnične brezhibnosti gospodarskih vozil, ki vozijo v Skupnosti, s strani držav članic – Obdobji poročanja 2005–2006 in 2007–2008⁷,
- AUTOFORE (2007),
- „MOT Scheme Evidence-base“, Ministrstvo za promet (Združeno kraljestvo, 2008),
- Poročilo organizacije Dekra o varnosti v cestnem prometu 2008 – Strategije za preprečevanje nesreč na cestah Evrope,
- Poročilo organizacije Dekra o varnosti v cestnem prometu v zvezi s tovornjaki 2009,
- Poročilo organizacije Dekra o varnosti v cestnem prometu v zvezi z motornimi kolesi 2010

⁷ COM(2010) 754 final.

– Poročila TÜV 2009/2010.

Sredstva za javno objavo strokovnih nasvetov

Vsa zaključena in potrjena raziskovalna poročila so ali bodo na voljo na spletni strani GD za mobilnost in promet.

- Ocena učinka

Za namen glavnih vidikov predloga so bile preučene naslednje možnosti:

- (a) pristop „brez spremembe politike“ je referenčni primer, s katerim se primerjajo učinki drugih možnosti politike. S to možnostjo bi se ohranil sedanji pravni okvir EU.
- (b) „pristop s pravno nezavezujočimi akti“ bi vseboval boljše izvajanje in boljše spremljanje uporabe obstoječe zakonodaje. Ta možnost ne bi uvedla nove zakonodaje, prišlo pa bi do novih in večjih prizadevanj na strani Komisije za izboljšanje standardov pregledov in izvrševanja, kakor tudi do ukrepov za spodbujanje izmenjave podatkov;
- (c) „zakonodajni pristop“ bi temeljil na dveh sestavnih delih.
 - Za izpolnitev posebnega cilja glede povečanja varnosti vozil na cesti je namen prvega sestavnega dela poostri minimalne standarde EU za redne tehnične preglede vozil in nepričakovane cestne preglede tehnične brezhibnosti ter opredeliti obvezne standarde. To je bistvenega pomena zato, da se zaradi pomanjkljivosti v sistemu ne zmanjša učinkovitost izvrševanja tehničnih pregledov v celoti.
 - Za izpolnitev posebnega cilja glede zagotavljanja razpoložljivosti potrebnih podatkov za tehnične preglede in podatkov o tehničnih pregledih, bi drugi sestavni del celovite ureditve v drugi fazi vključeval možno vzpostavitev usklajenega sistema EU za izmenjavo podatkov, ki bi povezoval obstoječe baze podatkov in s tem izboljšal učinkovitost izvajanja svežnja EU o tehničnih pregledih.

Tehnične preglede v več državah članicah opravlja visoko število zasebnih odobrenih centrov za izvajanje tehničnih pregledov. Za zagotovitev skladnega pristopa je treba v zakonodaji opredeliti določene enotne postopke, kot so časovne omejitve in narava podatkov, ki jih je treba posredovati.

Vendar je ocena učinka pokazala koristi, ki jih prinaša kombinacija pristopa s pravno nezavezujočimi akti in regulativnega pristopa. Zato so pravno nezavezujoči ukrepi, pred tem predvideni v oceni učinka, vključeni v zakonodajna besedila.

3. PRAVNI ELEMENTI PREDLOGA

- Povzetek predlaganega ukrepa

Lahka gospodarska vozila in njihova priklopna vozila bodo vključena v okvir dejavnosti cestnih pregledov, saj se pri tej skupini vozil število smrtnih žrtev na cestah ne zmanjšuje. Druga lahka vozila, ki se uporabljajo za komercialne namene, kot so taksiji ali reševalna vozila, na katerih se že morajo opravljati letni tehnični pregledi, niso glavni cilj cestnih pregledov, glede na to, da so stopnje nesreč s smrtnim izidom pri njih najnižje.

Da bi se cestni pregledi bolje porazdelili po državah članicah, se vsako leto pregleda določen odstotek registriranih gospodarskih vozil. Predvideni odstotek v celoti ne bo presegal števila tehničnih pregledov, ki so bili že opravljeni v Uniji.

Izbor vozil temelji na profilu tveganja prevoznikov in je usmerjen v podjetja z visokim tveganjem, da bi se zmanjšalo breme tistih prevoznikov, ki ustrezno vzdržujejo svoja vozila. Na podlagi veljavnih predpisov v skladu z Direktivo 2000/30/ES in kot je navedeno v poročilu Komisije o njenem izvajanju⁸, se za izvajanje cestnega pregleda ustavlja veliko število vozil, pri katerih ni najti nikakršnih okvar. Ocena vpliva je pokazala, da bi s pristopom ocenjevanja tveganja v primeru cestnih pregledov tehnične brezhibnosti bilo mogoče opraviti približno 2,3 milijona pregledov dobro vzdrževanih vozil manj, s čimer bi prevozniki lahko prihranili 80,4 milijona EUR. Določanje profila podjetja temelji na rezultatih prejšnjih tehničnih in cestnih pregledov, podobnih sistemu, ki je bil sprejet z Direktivo 2006/22/ES⁹ na področju izvrševanja predpisov o času vožnje in času počitka.

Natančnejše cestne preglede s pomočjo ustrezne opreme izvajajo bodisi mobilne enote za preglede ali bližnji centri za tehnične preglede. V cestne preglede se vključi tudi pritrditev tovora. Ugotovljene pomanjkljivosti se ocenjujejo v skladu z usklajenimi predpisi, ki se nanašajo na njihovo tveganje.

Znanje in usposobljenost inšpektorjev, ki izvajajo cestne preglede, dosegata vsaj stopnjo znanja in usposobljenosti tistih inšpektorjev, ki izvajajo tehnične preglede.

Sodelovanje med nadzornimi organi držav članic je treba nadalje spodbujati z usklajenimi preverjanji, skupnimi pobudami za usposabljanje, elektronsko izmenjavo informacij ter izmenjavo podatkov in izkušenj. Države članice tesno sodelujejo in redno izvajajo usklajene preglede, pri čemer vsaka država članica deluje na lastnem ozemlju in se osredotoča na izbrani cilj usklajenega ukrepa, kot je stanje pnevmatik ali pritrditev tovora.

Sodelovanje in izmenjava informacij med državami članicami in s Komisijo bosta potekala učinkoviteje prek določenih kontaktnih točk v državah članicah.

Komisija bo pri poročanju uporabljala standardizirane oblike poročanja.

Komisija je pooblaščen, da z delegiranimi akti dopolni priloge zaradi tehničnega napredka in določi certifikate in obrazce za poročanje v tesnem sodelovanju z državami članicami, med

⁸ COM(2010) 754.

⁹ UL L 102 z dne 11.4.2006, str. 35.

drugim z vključitvijo nadomestnih postopkov pregledov, ki temeljijo na sodobnih sistemih za naknadno obdelavo emisij za preverjanje NOx med uporabo ter skladnosti emisij delcev, ki se še razvijajo.

- Pravna podlaga

Pravna podlaga tega predloga je člen 91 Pogodbe o delovanju Evropske unije.

- Načelo subsidiarnosti

Načelo subsidiarnosti se uporablja, če predlog ni v izključni pristojnosti Unije.

Države članice ne morejo zadovoljivo doseči ciljev predloga zaradi naslednjih razlogov: tehnične zahteve za cestne preglede so na ravni Unije določene na minimalni ravni, njihovo izvajanje v državah članicah pa vodi do velike raznovrstnosti zahtev po vseh Uniji, kar negativno vpliva na varnost v cestnem prometu in notranji trg.

Predlog je zato skladen z načelom subsidiarnosti.

- Načelo sorazmernosti

Predlog je skladen z načelom sorazmernosti iz naslednjih razlogov.

Kot kaže ocena učinka, je predlog skladen z načelom sorazmernosti, saj ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje ciljev, povezanih z izboljšanjem varnosti v cestnem prometu in varstva okolja, z zviševanjem kakovosti in poostritvijo cestnih pregledov ter ustvarjanjem ustreznega okvira za brežhiben pretok informacij.

- Izbira instrumentov

Predlagani instrument: uredba.

Uporaba uredbe je primerna, ker zagotavlja zahtevano skladnost, hkrati pa ne zahteva prenosa v zakonodajo držav članic.

4. PRORAČUNSKÉ POSLEDICE

Predlog ne vpliva na proračun Unije.

5. NEOBVEZNI ELEMENTI [PO POTREBI]

- Razveljavitev veljavne zakonodaje

Sprejetje predloga bo razveljavilo veljavno zakonodajo.

- Evropski gospodarski prostor

Predlagani akt se nanaša na zadevo EGP in ga je zato treba razširiti na Evropski gospodarski prostor.

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

**o cestnem pregledu tehnične brezhibnosti gospodarskih vozil, ki vozijo v Uniji, in
razveljavitvi Direktive 2000/30/ES**

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

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

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po predložitvi osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora¹,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij²,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Komisija v svoji beli knjigi z dne 28 marca 2011 z naslovom „Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu“³, določa cilj, t.i. „vizijo nič“, v skladu s katero bi Unija do leta 2050 morala zmanjšati število nesreč s smrtnim izidom na skoraj nič. Da bi se ta cilj uresničil, se od tehnologije vozil pričakuje, da bo v veliki meri prispevala k izboljšanju varnosti v cestnem prometu.
- (2) Komisija je v svojem sporočilu z naslovom „Evropski prostor varnosti v cestnem prometu: usmeritve politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011–2020“⁴ predlagala, da se skupno število nesreč s smrtnim izidom v Uniji do leta 2020 zmanjša še za polovico, kar naj bi se pričelo leta 2010. Da bi se ta cilj dosegel, je Komisija opredelila sedem strateških ciljev, vključno z ukrepi za varnejša vozila,

¹ UL C, str.

² UL C, str.

³ COM(2011) 144 final.

⁴ COM(2010) 389 final.

strategijo za zmanjšanje števila poškodb in izboljšanje varnosti za ranljive udeležence v prometu, zlasti za motoriste.

- (3) Tehnični pregledi so del širše ureditve, ki zagotavlja varno in okoljsko sprejemljivo stanje vozil ves čas njihove uporabe. Ta ureditev bi morala zajemati tehnične preglede vseh vozil in cestne preglede tehnične brezhibnosti vozil, ki se uporabljajo za dejavnosti komercialnega cestnega prevoza, ter določbe o postopku registracije vozil, ki bi zagotavljale, da se vozila, ki predstavljajo takojšnje tveganje za varnost v cestnem prometu, ne bi uporabljala na cesti.
- (4) V Uniji so bili sprejeti številni tehnični standardi in zahteve za varnost vozil. Z nenapovedanimi cestnimi pregledi pa je treba zagotoviti, da bodo vozila, ko bodo dana na trg, izpolnjevala varnostne standarde skozi celotno življenjsko dobo.
- (5) Cestni pregledi tehnične brezhibnosti, kot je določeno v Direktivi 2000/30/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 6. junija 2000 o cestnem pregledu tehnične brezhibnosti gospodarskih vozil, ki vozijo v Skupnosti⁵, so ključni element za doseganje trajne visoke stopnje tehnične brezhibnosti gospodarskih vozil v času njihove uporabe. Takšni pregledi ne prispevajo samo k varnosti v cestnem prometu in zmanjšanju emisij vozil, temveč pomagajo tudi pri izogibanju nepošteni konkurenci v cestnem prometu zaradi sprejemanja različnih ravni pregledov med državami članicami.
- (6) Cestni pregledi se morajo izvajati s sistemom ocenjevanja tveganja. Države članice lahko uporabljajo sistem za oceno tveganja, ki je vzpostavljen v skladu s členom 9 Direktive 2006/22/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o minimalnih pogojih za izvajanje uredb Sveta (EGS) št. 3820/85 in (EGS) št. 3821/85 o socialni zakonodaji v zvezi z dejavnostmi v cestnem prometu in razveljavitvi Direktive Sveta 88/599/EGS⁶.
- (7) Ta uredba bi morala veljati za komercialna vozila s konstrukcijsko določeno hitrostjo nad 25 km/h, ki spadajo v kategorije, opredeljene v Direktivi 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007 o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila⁷. Vendar pa državam članicam ne sme preprečiti izvajanja cestnih pregledov na vozilih, ki jih ta uredba ne zajema, ali preverjanja drugih vidikov cestnega prometa, zlasti tistih, ki so povezani s časom vožnje in časom počitka, ter prevoz nevarnega blaga.
- (8) Poročila o izvajanju Direktive 2000/30/ES⁸ jasno prikazujejo pomen cestnih pregledov tehnične brezhibnosti. Po poročilih iz obdobja 2007–2008 je bilo skoraj 300 000 vozil, na katerih so bili opravljeni cestni pregledi po vsej Uniji, v tako slabem stanju, da jih je bilo treba odstraniti iz prometa. Navedena poročila kažejo tudi na zelo velike razlike med rezultati pregledov, ki so jih opravile države članice. Razlike v odstotkih

⁵ UL L 203, 10.8.2000, str. 1.

⁶ UL L 102, 11.4.2006, str. 35.

⁷ UL L 263, 9.10.2007, str. 1.

⁸ COM(2010) 754 final.

nekaterih pomanjkljivosti so med sosednjimi državami v obdobju 2007–2008 segale od 0,6 % do 41,4 %. Navedena poročila poudarjajo tudi pomembne razlike v številu opravljenih cestnih pregledov med državami članicami. Da bi dosegle bolj usklajen pristop, bi se države članice morale zavezati izvajanju minimalnega števila pregledov, ki bi bilo sorazmerno s številom gospodarskih vozil, registriranih na njihovem ozemlju.

- (9) Dostavna vozila in njihova priklopna vozila se v cestnem prometu uporabljajo pogosteje. Za ta vozila ne veljajo nekatere zahteve, kot so zahteve glede usposabljanja poklicnih voznikov ali vgradnje naprav za omejevanje hitrosti, posledica tega pa je sorazmerno visoko število prometnih nesreč, v katere so vključena takšna vozila. Dostavna vozila in njihova priklopna vozila bi zato bilo treba vključiti v področje uporabe cestnih pregledov.
- (10) Da bi se bilo mogoče izogniti nepotrebnemu upravnemu bremenu in stroškom ter da bi se izboljšala učinkovitost pregledov, bi bilo treba prednostno obravnavati vozila tistih podjetij, ki ne upoštevajo standardov varnosti v cestnem prometu in okoljskih standardov, medtem ko bi bilo treba ustrezno vzdrževana vozila odgovornih prevoznikov, ki skrbijo za varnost, nagraditi z manj pogostimi pregledi.
- (11) Cestni pregledi tehnične brezhibnosti bi morali vključevati začetne in, kadar je to potrebno, podrobnejše preglede. V obeh primerih morajo ti pregledi vključevati vse ustrezne dele in sisteme vozila. Da bi bili pregledi bolj usklajeni, bi bilo treba za vse možne postavke pregleda uvesti metode pregleda, primere pomanjkljivosti in ocenjevanje slednjih glede na njihovo resnost.
- (12) Poročila o cestnih pregledih tehnične brezhibnosti se v več državah članicah pripravijo v elektronski obliki. V takšnih primerih je treba vozniku izročiti izpis poročila o pregledu. Vse podatke in informacije, zbrane med cestnimi pregledi, bi bilo treba prenesti v skupno zbirko države članice, da bi se lahko lažje obdelovali in da bi se prenos informacij lahko opravil brez dodatnega upravnega bremena.
- (13) S pomočjo mobilnih inšpekcijskih enot se zmanjšajo zamude in stroški prevoznikov, saj se podrobnejši pregledi lahko izvajajo neposredno na cesti. V nekaterih primerih se podrobnejši pregledi lahko izvajajo tudi v centrih za izvajanje tehničnih pregledov.
- (14) V skladu z Uredbo (EU) št. XX/XX/XX Evropskega parlamenta in Sveta z dne [datum] o tehničnih pregledih motornih vozil in njihovih priklopnih vozil ter razveljavitvi Direktive 2009/40/ES⁹ bi morale biti osebe, ki izvaja podrobnejše cestne preglede, vsaj enako usposobljene in bi morale izpolnjevati iste zahteve kot osebe, ki izvaja tehnične preglede.
- (15) Sodelovanje in izmenjava najboljših praks med državami članicami sta ključnega pomena za doseganje bolj usklajenega sistema cestnih pregledov tehnične brezhibnosti po vsej Uniji. Zato bi morale države članice tesneje sodelovati tudi med operativnimi dejavnostmi. V to sodelovanje bi bilo treba vključiti tudi redno organiziranje usklajenih cestnih pregledov.

⁹

UL L [XXX].

- (16) Za zagotovitev učinkovite izmenjave informacij med državami članicami bi bilo treba v vsaki državi članici vzpostaviti enoten organ, ki bi deloval kot kontaktna točka za povezovanje z drugimi ustreznimi pristojnimi organi. Navedeni organ bi moral pripravljati tudi ustrezne statistične podatke. Države članice bi na svojem ozemlju morale uporabljati tudi skladno nacionalno strategijo izvrševanja in lahko imenujejo en organ za usklajevanje njenega izvajanja. Pristojni organi bi v vsaki državi članici morali opredeliti postopke, ki bi določali časovne omejitve in vsebino informacij, ki jih je treba predložiti.
- (17) Da bi bilo možno spremljati ureditev cestnih pregledov, ki se izvaja v Uniji, bi države članice morale vsaki dve leti Komisiji sporočiti rezultate opravljenih cestnih pregledov. Komisija bi morala zbrane podatke poslati Evropskemu parlamentu.
- (18) Države članice bi morale določiti pravila za kazni, ki se uporabijo za kršitve določb te uredbe, in zagotoviti njihovo izvajanje. Navedene kazni bi morale biti učinkovite, sorazmerne, odvračilne in nediskriminatorne.
- (19) Za dopolnitev te uredbe z dodatnimi tehničnimi podrobnostmi bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastila za sprejemanje aktov v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije, da bi se, kadar je to primerno, upoštevali razvoj zakonodaje ES o homologaciji v zvezi s kategorijami vozil ter potrebe po dopolnitvi prilog zaradi tehničnega napredka. Zlasti je pomembno, da Komisija med svojim pripravljalnim delom opravi ustrezna posvetovanja, tudi na ravni strokovnjakov. Komisija bi morala pri pripravi in oblikovanju delegiranih aktov zagotoviti, da so ustrezni dokumenti predloženi Evropskemu parlamentu in Svetu sočasno, pravočasno in na ustrezen način.
- (20) Da bi se zagotovili enotni pogoji za izvajanje te uredbe, bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila. Izvedbena pooblastila se morajo izvajati v skladu z Uredbo (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 Komisije¹⁰.
- (21) Ker cilja te uredbe, in sicer določitve minimalnih skupnih zahtev in usklajenih predpisov v zvezi z izvajanjem cestnih pregledov vozil, ki vozijo v Uniji, države članice ne morejo zadovoljivo doseči in se ta cilj lahko bolje doseže na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za dosego navedenega cilja.
- (22) Ta uredba spoštuje temeljne pravice in upošteva načela, priznana z Listino Evropske unije o temeljnih pravicah, kakor je navedeno v členu 6 Pogodbe o Evropski uniji.
- (23) Ta uredba širi področje uporabe Direktive 2000/30/ES in dopolnjuje njene tehnične zahteve. Zato bi bilo treba to direktivo razveljaviti. Poleg tega ta uredba vključuje predpise iz Priporočila Komisije 2010/379/EU z dne 5. julija 2010 glede ocene tveganja pomanjkljivosti, odkritih med cestnimi pregledi tehnične brezhibnosti

¹⁰ UL L 55, 28.2.2011, str. 13.

(gospodarskih vozil) v skladu z Direktivo 2000/30/ES Evropskega parlamenta in Sveta¹¹ –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

POGLAVJE I

PREDMET, OPREDELITEV POJMOV IN PODROČJE UPORABE

Člen 1

Predmet

So to uredbo se vzpostavlja ureditev cestnih pregledov gospodarskih vozil, ki vozijo na ozemlju držav članic.

Člen 2

Področje uporabe

1. Ta uredba velja za gospodarska vozila s konstrukcijsko določeno hitrostjo nad 25 km/h, ki spadajo v naslednje kategorije, ki so opredeljene v Direktivi 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta:
 - motorna vozila za prevoz potnikov z več kot osmimi sedeži razen vozniškega sedeža – vozila kategorij M2 in M3,
 - motorna vozila z vsaj štirimi kolesi, ki se običajno uporabljajo za cestni prevoz blaga, z največjo dovoljeno maso do vključno 3 500 kg – vozila kategorije N1,
 - motorna vozila za prevoz blaga, z največjo dovoljeno maso večjo od 3 500 kg – vozila kategorij N2 in N3,
 - priklopna vozila in polpriklopniki z največjo dovoljeno maso do vključno 3 500 kg – vozila kategorij O1 in O2,
 - priklopna vozila in polpriklopniki z največjo dovoljeno maso večjo od 3 500 kg – vozila kategorij O3 in O4.
2. Ta uredba ne vpliva na pravice držav članic, da izvajajo cestne preglede na vozilih, ki jih ta uredba ne zajema.

¹¹ UL L 173, 8.7.2010, str. 97.

Člen 3 Opredelitev pojmov

V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

- 1) „vozilo“ pomeni vsako motorno vozilo ali njegovo priklopno vozilo ali polpriklopnik, ki ni tirno vozilo;
- (2) „motorno vozilo“ pomeni vsako vozilo na kolesih z lastnim motornim pogonom in največjo konstrukcijsko določeno hitrostjo, ki presega 25 km/h;
- (3) „priklopno vozilo“ pomeni vozilo na kolesih brez lastnega pogona, ki je načrtovano in izdelano za vleko z motornim vozilom;
- (4) „polpriklopnik“ pomeni vsako priklopno vozilo, ki je načrtovano za priključitev na motorno vozilo tako, da se del polpriklopnika opira na motorno vozilo, pri tem pa precejšen del njegove mase in mase njegovega tovora nosi motorno vozilo;
- (5) „tovor“ pomeni vse predmete v vozilu ali na njem, ki niso trajno pritrjeni na vozilo, vključno s predmeti v nosilcih tovora, kot so menjalni kesoni ali zabojniki na vozilih;
- (6) „gospodarsko vozilo“ pomeni motorno vozilo in njegovo priklopno vozilo, namenjeno za poklicni prevoz blaga ali potnikov;
- (7) „vozilo, registrirano v državi članici“, pomeni vozilo, ki je registrirano ali dano v uporabo v državi članici;
- (8) „imetnik potrdila o registraciji“ pomeni osebo, na ime katere je vozilo registrirano;
- (9) „cestni pregled“ pomeni nenapovedan pregled tehnične zmogljivosti gospodarskega vozila, ki vozi na cestah, odprtih za javni promet, na ozemlju države članice, ki ga izvajajo organi ali ki se izvaja pod njihovim neposrednim nadzorom;
- (10) „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 ali v času naknadnega opremljanja;
- (11) „pristojni organ“ pomeni organ ali javno organizacijo, pristojno za upravljanje nacionalnega sistema cestnih pregledov;
- (12) „inšpektor“ pomeni osebo, ki jo država članica pooblasti za izvajanje cestnih pregledov;
- (13) „pomanjkljivosti“ pomenijo tehnične napake in druge neskladnosti, ugotovljene med cestnim pregledom;
- (14) „usklajen cestni pregled“ pomeni cestni pregled, ki ga hkrati organizirata dve ali več držav članic.

POGLAVJE II

SISTEM CESTNIH PREGLEDOV IN SPLOŠNE OBVEZNOSTI

Člen 4

Sistem cestnih pregledov

Sistem cestnih pregledov vključuje začetne cestne preglede iz člena 9 ter podrobnejše cestne preglede iz člena 10(1).

Člen 5

Odstotek vozil, ki jih je treba pregledati

Vsaka država članica vsako koledarsko leto opravi skupno število začetnih cestnih pregledov, ki ustreza vsaj 5 % skupnega števila vozil iz člena 3(1), ki so registrirana na njenem ozemlju.

Člen 6

Sistem ocenjevanja tveganja pri cestnih pregledih

1. Na nacionalni ravni se uvede sistem ocenjevanja tveganja pri cestnih pregledih, ki temelji na številu in resnosti pomanjkljivosti, ugotovljenih na vozilih posameznih podjetij. Sistem ocenjevanja tveganja upravlja pristojni organ države članice.
2. Vsakemu podjetju se pripiše profil tveganja, ki se opredeli v okviru sistema ocenjevanja tveganja pri cestnih pregledih z merili iz Priloge I.

Podjetja se razvrstijo v skladu z naslednjim profilom tveganja:

- visoko tveganje,
 - srednje tveganje,
 - nizko tveganje.
3. Države članice lahko za vzpostavitev sistema ocenjevanja tveganja pri cestnih pregledih uporabljajo sistem ocenjevanja tveganja, ki je vzpostavljen v skladu s členom 9 Direktive 2006/22/ES Evropskega parlamenta in Sveta.

Člen 7

Odgovornosti

1. Vozniki vozila, ki je registrirano v državi članici, na vozilu hranijo potrdilo o tehničnem pregledu, ki se nanaša na zadnji tehnični pregled, ter poročilo o zadnjem cestnem pregledu, kadar sta na voljo.

2. Voznik vozila, na katerem je treba opraviti cestni pregled, sodeluje z inšpektorji ter zagotovi dostop do vozila in njegovih delov za namene pregleda.
3. Posamezna podjetja zagotovijo, da so njihova vozila ves čas v dobrem, tehnično brezhibnem stanju.

Člen 8 **Inšpektorji**

1. Inšpektorji se pri izbiri vozila za cestni pregled in med opravljanjem pregleda vzdržijo vsakršne diskriminacije na podlagi narodnosti voznika ali države registracije ali začetka uporabe vozila.
2. Inšpektor, ki je opravil tehnični pregled vozila, ni vključen v nadaljnji cestni pregled istega vozila.
3. Inšpektor je nepristranski in se izogiba vsakršnemu navzkrižju interesov, zlasti glede ekonomskih, osebnih ali družinskih povezav z voznikom, prevoznikom ali imetnikom potrdila o registraciji pregledanega vozila.
4. Inšpektorji ne prejmejo nikakršnih nagrad za število opravljenih cestnih pregledov ali njihove rezultate.

POGLAVJE III

POSTOPKI PREGLEDOV

Člen 9

Izbira vozil za začetni cestni pregled

Pri ugotavljanju, na katerih vozilih je treba opraviti cestni pregled, inšpektorji v prednostno skupino uvrstijo vozila podjetij z visokim profilom tveganja iz člena 6(2). Druga vozila se izberejo za preglede, kadar obstaja sum, da predstavljajo tveganje za varnost v cestnem prometu.

Člen 10

Vsebina in metode cestnih pregledov

1. Na vozilih, ki se izberejo za cestne preglede v skladu s členom 9, se opravi začetni cestni pregled.

Inšpektor pri vsakem začetnem cestnem pregledu vozila:

- (a) preveri potrdilo o tehničnem pregledu in, kadar je na voljo, poročilo o cestnem pregledu, ki se hranita v vozilu v skladu s členom 7(1);
- (b) opravi vizualno oceno stanja vozila in njegovega tovora.

Če so v poročilu o prejšnjem cestnem pregledu navedene pomanjkljivosti, inšpektor preveri, ali so bile te pomanjkljivosti odpravljene.

2. Na podlagi rezultata začetnega pregleda se inšpektor lahko odloči, ali je treba na vozilu ali njegovem priklopnem vozilu opraviti podrobnejši cestni pregled.

Podrobnejši cestni pregled vključuje vsaj naslednja področja:

- zavorno opremo,
- krmiljenje,
- osi, kolesa, pnevmatike, obesitev koles,
- emisije.

Pregled vsakega od teh področij zajema eno, več ali vse postavke, ki so navedene v Prilogi II in ustrezajo tem področjem.

Inšpektor lahko poleg tega preveri tudi druga področja pregleda, ki so navedena v točki 1 Priloge II in zajemajo eno, več ali vse postavke iz te priloge.

Kadar je iz potrdila o tehničnem pregledu ali poročila o cestnem pregledu razvidno, da je bil pregled ene izmed postav Priloge II opravljen v predhodnem mesecu, inšpektor to postavko pregleda samo, če to upravičuje očitna pomanjkljivost.

4. Inšpektor med izvajanjem cestnega pregleda uporablja metode pregledov iz Priloge II.
5. Podrobnejše cestne preglede izvajajo samo inšpektorji, ki izpolnjujejo minimalne zahteve glede usposobljenosti in usposabljanja iz člena 12 in Priloge VI k Uredbi (EU) št. XXX/XXX Evropskega parlamenta in Sveta z dne [datum] o tehničnih pregledih motornih vozil in njihovih priklopnih vozil.

Člen 11

Prostori za preglede

1. Podrobnejši cestni pregledi se izvajajo z mobilnimi enotami za preglede ali v centru za izvajanje tehničnih pregledov, kot je določeno v Uredbi (EU) št. XXX/XXX Evropskega parlamenta in Sveta z dne [datum] o tehničnih pregledih vozil in njihovih priklopnih vozil.
2. Kadar je preglede treba opraviti v centru za izvajanje tehničnih pregledov, kraj začetnega cestnega pregleda ni oddaljen več kot 10 km od tega centra.
2. Mobilne enote za preglede so ustrezno opremljene za izvajanje cestnih pregledov in imajo vsaj opremo, potrebno za ocenjevanje stanja zavor, krmiljenja, obesitve koles in emisij vozila.

Člen 12

Ocena pomanjkljivosti

1. Inšpektor za vsako postavko, ki jo je treba pregledati, uporabi seznam možnih pomanjkljivosti in njihove resnosti, ki je določen v Prilogi III.
2. Inšpektor pri izvajanju cestnega pregleda vsaki pomanjkljivosti pripiše ugotovljeno raven resnosti in jo razvrsti v eno od naslednjih skupin:
 - manjše pomanjkljivosti brez pomembnega učinka na varnost vozila in druge manjše neskladnosti,
 - večje pomanjkljivosti, ki lahko okrnijo varnost vozila ali ogrozijo druge udeležence na cesti, ali druge večje neskladnosti,
 - nevarne pomanjkljivosti, ki pomenijo neposredno in takojšnje tveganje za varnost v cestnem prometu, tako da se vozilo v nobenih okoliščinah ne sme uporabljati na cesti.
3. Vozilo s pomanjkljivostmi, ki spadajo v več kot eno skupino pomanjkljivosti iz odstavka 2, se uvrsti v skupino, ki ustreza najresnejšim pomanjkljivostim. Vozilo z več pomanjkljivostmi iz iste skupine se uvrsti v naslednjo resnejšo skupino, če skupen učinek navedenih pomanjkljivosti pomeni večje tveganje za varnost v cestnem prometu.

Člen 13

Posebna pravila glede pregleda pritrjenosti tovora

Inšpektor lahko zahteva, da se na vozilu opravi pregled pritrjenosti tovora v skladu s Prilogo IV. V primeru velikih ali nevarnih pomanjkljivosti, povezanih s pritrjenostjo tovora, se uporabljajo tudi naknadni postopki iz člena 14.

Člen 14

Naknadni postopki v primeru velikih ali nevarnih pomanjkljivosti

1. Vse velike pomanjkljivosti, ki se ugotovijo med začetnim ali podrobnejšim pregledom, se odpravijo nemudoma in v bližini kraja pregleda.
2. Inšpektor lahko zahteva, da se na vozilu opravi tehnični pregled v času, ki ga določi sam, če je to vozilo registrirano v državi članici, v kateri je opravljen cestni pregled. Če je vozilo registrirano v drugi državi članici, lahko inšpektor zaprosi pristojni organ te države članice, da opravi nov tehnični pregled tega vozila v skladu s postopkom iz člena 18(3).
3. Kadar inšpektor pri vozilu ugotovi nevarne pomanjkljivosti, tega vozila ne odobri za uporabo, dokler se takšne pomanjkljivosti ne odpravijo na kraju pregleda. Inšpektor lahko odobri takšno vozilo za uporabo samo do najbližje delavnice, v kateri je mogoče navedene pomanjkljivosti odpraviti, a pod pogojem, da so bile nevarne pomanjkljivosti popravljene v tolikšni meri, da je vozilo mogoče pripeljati do te

delavnice in da pri tem ni nikakršnega neposrednega tveganja za varnost oseb v vozilu ali drugih udeležencev v cestnem prometu.

Inšpektor lahko vozilo z nevarnimi pomanjkljivostmi odobri za uporabo neposredno do najbližje lokacije, kjer je to vozilo mogoče popraviti ali zaseči.

Člen 15

Pristojbine za preglede

Kadar so med podrobnejšim pregledom ugotovljene velike ali nevarne pomanjkljivosti, države članice lahko zahtevajo plačilo pristojbine. Znesek pristojbine je razumen in ne presega zneska pristojbine, ki jo je treba plačati za tehnični pregled istega tipa vozila.

Člen 16

Poročilo o pregledu in podatkovna baza o cestnih pregledih

1. Inšpektor po zaključku podrobnejšega pregleda sestavi poročilo v skladu s Prilogo V. Voznik vozila prejme izvod poročila o pregledu ali izpis poročila, če se slednje pripravi v elektronski obliki.
2. Inšpektor sporoči pristojnemu organu rezultate podrobnejših cestnih pregledov v razumnem času po teh pregledih. Pristojni organ hrani te podatke 36 mesecev od datuma njihovega prejema.
3. Rezultati cestnega pregleda se sporočijo organu za registracijo vozila.

POGLAVJE IV

SODELOVANJE IN IZMENJAVA INFORMACIJ

Člen 17

Določitev kontaktnih točk

1. Države članice določijo kontaktno točko, ki:
 - skrbi za usklajevanje s kontaktnimi točkami, ki jih določijo druge države članice, v zvezi z ukrepi, sprejetimi v skladu s členom 18,
 - Komisiji pošljejo podatke iz člena 20,
 - so pristojne za izmenjavo informacij in pomoč pristojnim organom drugih držav članic.
2. Države članice imena in kontaktne podatke svojih kontaktnih točk pošljejo Komisiji najpozneje [eno leto po začetku veljavnosti te uredbe] in jo nemudoma obvestijo o vseh spremembah teh podatkov. Komisija sestavi seznam vseh nacionalnih kontaktnih točk in ga pošlje državam članicam.

Člen 18

Sodelovanje med državami članicami

1. Kadar se na vozilu, ki ni registrirano v državi članici, v kateri se izvaja pregled, ugotovijo velike ali nevarne pomanjkljivosti, zlasti tiste, zaradi katerih se prepove uporaba vozila, kontaktna točka o rezultatih tega pregleda obvesti pristojni organ države članice, v kateri je bilo vozilo registrirano. Te informacije vsebujejo elemente iz poročila o cestnem pregledu, ki so določeni v Prilogi VI. Komisija sprejme podrobne predpise o postopkih obveščanja pristojnih organov držav članic, v katerih so bila vozila registrirana, o vozilih z velikimi ali nevarnimi pomanjkljivostmi v skladu s postopkom pregleda iz člena 23(2).
2. Kadar se na vozilu ugotovijo velike ali nevarne pomanjkljivosti, kontaktna točka države članice, v kateri je bil opravljen pregled vozila, lahko zaprosi pristojni organ države članice, v kateri je bilo vozilo registrirano, da sprejme ustrezne nadaljnje ukrepe, kot je naknadni tehnični pregled vozila, kot je določeno v členu 14.

Pristojni organ države članice, v kateri je bilo vozilo registrirano, obvesti državo članico, v kateri je bil opravljen pregled, o sprejetem ukrepu.

Člen 19

Usklajeni cestni pregledi

Države članice vsaj šest krat letno izvajajo usklajene dejavnosti cestnih pregledov. Države članice lahko te dejavnosti združujejo z dejavnostmi, določenimi v členu 5 Direktive 2006/22/ES.

Člen 20

Pošiljanje informacij Komisiji

1. Države članice do 31. marca vsakega drugega leta po elektronski poti pošljejo Komisiji zbrane podatke o pregledanih vozilih za predhodni koledarski leti. V teh podatkih je navedeno:
 - (a) število pregledanih vozil;
 - (b) kategorija pregledanih vozil v skladu s točko 6 Priloge V;
 - (c) država članica, v kateri je bilo vozilo registrirano;
 - (d) pregledane postavke in ugotovljene pomanjkljivosti v skladu s točko 8 Priloge V.

Prvo poročilo zajema obdobje dveh let z začetkom 1. januarja [leto].

2. Komisija sprejme podrobne predpise o pošiljanju informacij iz odstavka 1 v skladu s postopkom pregleda iz člena 22(2). Do sprejetja takšnih predpisov se uporablja standardna oblika poročanja, ki je določena v Prilogi VI.

Komisija zbrane podatke pošlje Evropskemu parlamentu.

POGLAVJE V

DOLOČBE O PRENESENIH IN IZVEDBENIH POOBLASTILIH

Člen 21

Delegirani akti

Komisija je v skladu s členom 22 pooblaščen za sprejemanje delegiranih aktov za:

- dopolnitev člena 2(1), kakor je ustrezno, da bi se upoštevale spremembe pri kategorijah vozil, ki izhajajo iz sprememb zakonodaje iz navedenega člena,
- dopolnitev prilog v luči tehničnega napredka ali da bi se upoštevale spremembe mednarodne zakonodaje ali zakonodaje Unije.

Člen 22

Izvajanje pooblastila

1. Pooblastilo za sprejetje delegiranih aktov se Komisiji podeli pod pogoji iz tega člena.
2. Pooblastilo iz člena 21 se podeli za nedoločen čas od [*datum začetka veljavnosti te uredbe*].
3. Prenos pooblastila iz člena 21 lahko Evropski parlament ali Svet kadar koli prekliče. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz tega sklepa. Sklep začne veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije* ali na dan, ki je v njem naveden. Odločitev ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.
4. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o tem hkrati obvesti Evropski parlament in Svet.
5. Delegirani akt, sprejet v skladu s členom 21, začne veljati le, če niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje delegiranemu aktu v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o navedenem aktu, ali če sta pred iztekom navedenega roka Evropski parlament in Svet obvestila Komisijo, da ne bosta nasprotovala. Navedeni rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

Člen 23

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga odbor. Navedeni odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.
2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011. Kadar je treba mnenje odbora pridobiti s pisnim postopkom, se pisni postopek zaključi brez izida, če v roku za predložitev mnenja tako odloči predsednik odbora ali če to zahteva navadna večina članov odbora.

POGLAVJE VI

KONČNE DOLOČBE

Člen 24

Kazni

1. Države članice določijo pravila glede kazni, ki se uporabljajo pri kršitvi določb te uredbe, in sprejmejo vse potrebne ukrepe, da bi zagotovile izvrševanje teh kazni. Navedene kazni so učinkovite, sorazmerne, odvračilne in nediskriminatorne.
2. Predpisi, določeni v skladu z odstavkom 1, vključujejo kazni za primer, kadar voznik ali prevoznik ne sodelujeta s inšpektorjem, ali kadar se ne odpravijo pomanjkljivosti, ki so bile ugotovljene med pregledom.
3. Države članice obvestijo Komisijo o teh pravilih najpozneje do [*eno leto od datuma začetka uporabe te uredbe*] in tudi nemudoma obvestijo Komisijo o vseh poznejših spremembah, ki vplivajo na ta pravila.

Člen 25

Razveljavitev

Direktiva 2000/30/ES se razveljavi z učinkom od [*datum začetka uporabe te uredbe*].

Člen 26

Začetek veljavnosti in uporaba

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

Uporablja se od [*12 mesecev po začetku njene veljavnosti*].

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju,

Za Evropski parlament
Predsednik

Za Svet
Predsednik