EVROPSKA KOMISIJA

Bruselj, 13.7.2012
SWD(2012) 207 final

SVEŽENJ O TEHNIČNIH PREGLEDIH

DELOVNI DOKUMENT SLUŽB KOMISIJE
Spremni dokument k

UREDBI EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o rednih tehničnih pregledih motornih vozil in njihovih priklopnikov ter razveljavitvi Direktive 2009/40/ES
in
UREDBI EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o cestnem pregledu tehnične brezhibnosti gospodarskih vozil, ki vozijo v Uniji, ter razveljavitvi Direktive 2000/30/ES
in
DIREKTIVI EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o spremembi Direktive Sveta 1999/37/ES o dokumentih za registracijo vozil

Povzetek OCENE UČINKA

{COM(2012) 380 final}
{SWD(2012) 206 final}

DELOVNI DOKUMENT SLUŽB KOMISIJE
Spremni dokument k

UREDBI EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o rednih tehničnih pregledih motornih vozil in njihovih priklopnikov ter razveljavitvi Direktive 2009/40/ES
in
UREDBI EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o cestnem pregledu tehnične brezhibnosti gospodarskih vozil, ki vozijo v Uniji, ter razveljavitvi Direktive 2000/30/ES
in
DIREKTIVI EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o spremembi Direktive Sveta 1999/37/ES o dokumentih za registracijo vozil

Povzetek OCENE UČINKA

1. OPREDELITEV PROBLEMA

Direktiva 2009/40/ES določa minimalne standarde za redne tehnične preglede motornih cestnih vozil. Vloga rednih tehničnih pregledov je zagotoviti pravilno vzdrževanje in pregledovanje vozil v prometu, da njihovo delovanje ostane vso življenjsko dobo skladno s homologacijo[1]. Direktivo 2009/40/ES dopolnjuje Direktiva 2000/30/ES, ki določa zahtevo glede nadzora tehničnega stanja gospodarskih vozil v času med rednimi pregledi (cestni pregledi tehnične brezhibnosti).

Komisija je 20. julija 2010 sprejela usmeritve politike na področju varnosti v cestnem prometu, v katerih je napovedala uskladitev in postopno okrepitev zakonodaje EU o tehničnih pregledih in cestnih pregledih tehnične brezhibnosti, vključitev motoriziranih dvokolesnikov v preglede vozil in možno vzpostavitev evropske elektronske platforme za namen uskladitve in izmenjave podatkov o vozilih.

Na podlagi posvetovanja z zainteresiranimi stranmi in analize, ki jo je opravila Komisija, je bilo mogoče opredeliti glavni **problem** sistema rednih tehničnih pregledov v Evropi: na cestah je preveč vozil s tehničnimi napakami. Študije iz Združenega kraljestva in Nemčije kažejo, da ima do 10 % avtomobilov v katerem koli trenutku napako, zaradi katere ne bi uspešno opravili rednega tehničnega pregleda. Poleg tega se številne tehnične napake z resnimi posledicami za varnost (ki so v glavnem povezane z elektronskimi varnostnimi sestavnimi deli, kot sta ABS, ESC) na rednih tehničnih pregledih, ki se izvajajo v okviru veljavnih predpisov, niti ne preverjajo.

Tehnične napake v zelo veliki meri prispevajo k nesrečam: po ocenah naj bi zakrivile 6 % vseh nesreč, kar pomeni 2 000 smrtnih žrtev in še veliko več poškodb na leto. Tehnične napake pa tudi večajo emisije (npr. CO, HC, NO in CO_2) za približno 1,2 % in 5,7 % v povprečju ter do 20-krat za določena vozila.

Opredeljena sta bila dva temeljna vzroka **za ta problem**.

Prvič, področje uporabe zakonodaje EU je preozko, raven zahtev, ki jo zakonodaja EU določa, pa prenizka. Primerjalna analiza obstoječih nacionalnih sistemov rednih tehničnih pregledov kaže, da zakonodaja EU ne zadostuje, da bi bilo mogoče s 7 stebri tehničnih pregledov v EU pojavljanje napak spraviti na vzdržno raven:

[1] „Homologacija“ je opredeljena 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 vozila

– ne pregleduje se dovolj postavk (zlasti elektronske varnostne naprave niso temeljito pregledane);

– opredelitve napak so zastarele, ocenjevanje pa ni usklajeno;

– oprema, ki se uporablja za redne tehnične preglede, ni dovolj zmogljiva;

– usposobljenost inšpektorjev ni natančno opredeljena;

– pri številnih razredih vozil se pregled sploh ne opravlja (zlasti pri motornih kolesih, ki so udeležena v številnih nesrečah);

– pregledi vozil niso dovolj pogosti (zlasti pri starejših in gospodarskih vozilih z višjimi stopnjami škode);

– veliko držav članic ne izvaja zadostnega nadzora nad centri za izvajanje tehničnih pregledov.

Drugič, zadevni akterji ne izmenjujejo informacij in podatkov, ki so ključnega pomena za učinkovitost tehničnih pregledov in izvrševanje rezultatov pregledov. Zlasti:

– podatki za pregled elektronskih varnostnih sestavnih delov pogosto niso na voljo;

– stanje kilometrskih števcev se ne zbira na centraliziran način;

– potrdila o rednih tehničnih pregledih niso zaščitena pred goljufijami;

– podatki o rezultatih rednih tehničnih pregledov niso na voljo organom pregona, tj. policiji, ali organom za registracijo.

Nastanek problema (izhodiščni scenarij)

Pomanjkljivosti, ki veljajo za vzrok problema, so po naravi *regulativne*. Nizozemska in Združeno kraljestvo preučujeta možnosti za *zmanjšanje* pogostosti rednih tehničnih pregledov, da bi privarčevala stroške lastnikov vozil, vendar je to zelo skromen pokazatelj možnih prihodnjih sprememb v državah članicah EU. Na strani EU se bodo redno posodabljale tehnične priloge k Direktivi 2009/40/ES, da bi se upoštevali dosedanji tehnološki dosežki[2]. Ker pa direktiva omogoča dopolnitev seznama postavk za pregled in metod pregleda samo s postopkom v odboru, v izhodiščnem scenariju ni mogoče doseči nikakršne spremembe v obsegu in pogostosti pregledov ter okviru za izmenjavo podatkov.

Na podlagi razpoložljivih napovedi je mogoče zaključiti, da se bo vozni park v Evropi v prihodnosti še večal. Komisija ocenjuje, da se bo v scenariju, ki ne predvideva spremembe politike, število osebnih avtomobilov z 220,2 milijona v letu 2005 povečalo na 307,1 milijona v letu 2050[3]. Več vozil načeloma povečuje tveganje nesreč.

Obenem pa se pričakuje, da bodo velikopotezne politike, napovedane v Usmeritvah politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2010–2020, varnost v cestnem prometu povečale. Veliko se pričakuje zlasti od razvoja in izvajanja inteligentnih transportnih sistemov (ITS) ter povezanih razširjenih tehnologij in orodji. Po drugi strani pa bo slednje povečalo večplastnost elektronske opreme v vozilu, na kateri je pod sedanjimi pogoji težko izvajati preglede, saj tehnični podatki s strani proizvajalcev zaenkrat še niso na voljo v uporabni

[2] Zadnje spremembe so bile uvedene z Direktivo 2010/48/EU.

[3] Primes-Tremove, referenčni scenarij.

obliki. Na splošno se pričakuje, da se bo ohranil padajoči trend pri številu smrtnih žrtev[4], mogoče pa je tudi, da se bo delež nesreč zaradi tehničnih napak s sedanjih 6 % še povečal.

Kar zadeva okolje, se bodo emisije onesnaževal močno zmanjšale, saj gredo vozila, ki so skladna s starejšimi razredi EURO, postopoma v razrez, na trg pa so že dana nova vozila brez emisij. Učinek velikih onesnaževalcev (zaradi tehničnih napak) na kakovost zraka se bo dejansko sorazmerno večal.

2. ANALIZA SUBSIDIARNOSTI

Pravica EU, da ukrepa na področju prometa, je določena v Pogodbi o delovanju Evropske unije. Člen 91 Pogodbe od zakonodajalcev namreč zahteva, da določijo ukrepe za izboljšanje varnosti v cestnem prometu.

Za cestni promet – osebni, potniški in zlasti komercialni – je značilen močan čezmejni vidik. To je zlasti pomembno za izvrševanje, kadar je učinkovitost odvisna od brezhibnega pretoka informacij o tehničnem stanju vozil, pretekli skladnosti in odkrivanju goljufij med različnimi organi različnih držav članic. Proizvodnja vozil je podobno globalne narave, zato je treba na najvišji možni ravni sprejeti ukrep, ki bo obravnaval pošiljanje podatkov s strani proizvajalcev za namen izvajanja rednih tehničnih pregledov.

Sedanji predpisi omogočajo državam članicam veliko prožnosti pri uporabi direktiv, kar jim predvsem omogoča, da določijo višje standarde za redne tehnične preglede. Izkušnje kažejo, da te priložnosti niso izkoristile vse države članice, kar je pripeljalo do različne kakovosti pregledov po celini. Ta trend se lahko obrne samo z usklajenim ukrepom na ravni EU.

Da bi se izognili pasti iskanja rešitev samo na ravni zakonodaje, je Komisija analizirala tudi vplive posredovanja, ki temeljijo zgolj na pravno nezavezujočih aktih ali na pristopu, ki združuje tako pravno nezavezujoče akte kot zakonodajni pristop.

Komisija verjame, da je treba nekatere vidike preučevanja sistema tehničnih pregledov prepustiti državam članicam, ki lahko učinkoviteje dosežejo cilj, zlasti pri organizaciji cestnih tehničnih pregledov, usposabljanju inšpektorjev in izvajanju nadzornih dejavnosti.

3. CILJI POBUDE EU

Splošni cilji te pobude so:

1. prispevati k uresničevanju cilja zmanjšanja skupnega števila smrtnih žrtev na cestah v Evropski uniji med letoma 2010 in 2020 za polovico ter zmanjšanja števila nesreč s smrtnim izidom v cestnem prometu na nič do leta 2050, in sicer z ukrepi, usmerjenimi v povečanje kakovosti in boljše usklajevanje sistemov rednih tehničnih pregledov ter cestnih pregledov, in

2. prispevati z zmanjšanju emisij toplogrednih plinov in onesnaževal zraka iz cestnega prometa z ukrepi, usmerjenimi v učinkovitejše odkrivanje in umika iz prometa tistih vozil, ki povzročajo čezmerne emisije zaradi tehničnih napak.

Iz teh splošnih ciljev se lahko izpeljeta dva posebna cilja:

– povečanje obsega in ravni zahtev za tehnične preglede in cestne preglede po vsej Evropski uniji;

[4] Cilj za naslednjih deset let, ki je določen v Usmeritvah politike na področju varnosti v cestnem prometu, je zmanjšati število smrtnih žrtev na leto za 50 %.

– oblikovanje ustreznega okvira za brezhiben pretok informacij med akterji in državami članicami, ki so vključeni v izvrševanje rezultatov rednih tehničnih pregledov.

Dva operativna cilja, ki ju je treba doseči tri leta po začetku veljavnosti vseh elementov nove zakonodaje (vključno z vzpostavitvijo sistema za izmenjavo podatkov), sta:

– zmanjšati število nesreč s smrtnim izidom zaradi tehničnih napak za skoraj 1 100 na leto, kar je bilo ocenjeno kot največja možnost, in

– premakniti se proti odpravi vozil z „bruto emisijami“ iz voznega parka v uporabi.

4. MOŽNOSTI POLITIKE

Upoštevan je bil niz možnosti politike: možnost brez spremembe politike (možnost politike 0); prekinitev ukrepanja EU; pristop s pravno nezavezujočimi akti (možnost politike 1); zakonodajni pristop (možnost politike 2); kombinacija pristopa s pravno nezavezujočimi akti in zakonodajnega pristopa (možnost politike 3). Možnost, ki predvideva prekinitev ukrepanja EU, je bila zgodaj opuščena, saj ne bi prispevala k ciljem in ne bi bila skladna z obstoječimi strategijami EU.

Možnost politike 1 obsega večjo uporabo strokovnih ocen in pregled s strani Komisije ter preučitev optimalnih ravni naložb v redne tehnične preglede in cestne preglede, pri čemer se skupaj z državami članicami preuči obseg ureditve pregledov na podlagi tveganja. Možnost bi vključevala tudi preučitev izvrševanja pravnih odgovornosti posameznikov, ki ne opravljajo zahtevanih rednih tehničnih pregledov svojih vozil. Izvršni ukrepi bi vključevali kampanje za ozaveščanje lastnikov vozil, okrepitev cestnih pregledov in izvajanje pregledov in nadzora s strani držav članic. Možnost politike 1 bi vključevala tudi priporočila za prostovoljno ukrepanje za proizvajalce vozil.

Možnosti politike 2 in 3 sta bili nadalje razdeljeni na tri dodatne podmožnosti od a do c, od zmernega do najvišjega povečanja minimalnih standardov EU za redne tehnične preglede in cestne preglede. Vse tri podmožnosti so bile posebej analizirane.

Možnost politike 2a povečuje obseg cestnih pregledov tehnične brezhibnosti, ki ne obsegajo več samo preverjanja emisij in zavor; določa podrobne zahteve za opremo, ki naj bi se uporabljala za redne tehnične preglede; določa obveznost za ministrstva, ki morajo izvajati redna preverjanja kakovosti v centrih za izvajanje rednih tehničnih pregledov; med vozila, na katerih je treba opraviti redni tehnični pregled, vključuje motorna kolesa ($L_{3,4,5,7}$) in lahke priklopnike (O_2); datum prvega obveznega rednega pregleda s štirih let po registraciji spreminja na tri leta po registraciji ter določa zahteve za redno usposabljanje inšpektorjev za redne tehnične preglede in za cestne preglede tehnične brezhibnosti.

Možnost politike 2b poleg možnosti politike 2a določa višje standarde za opremo za preglede v centrih za izvajanje tehničnih pregledov (vključno za pregled elektronskih varnostnih sestavnih delov) in za cestne preglede tehnične brezhibnosti (pregled 15 % vozil v okviru cestnih pregledov z mobilnimi enotami za cestne preglede); povečuje zahteve za posebno usposabljanje inšpektorjev (za redne tehnične preglede in cestne preglede) na 4 dni na leto; med vozila, na katerih je treba opraviti redni tehnični pregled, vključuje mopede ($L_{1,2,6}$), med vozila, na katerih je treba opraviti cestni pregled tehnične brezhibnosti, pa dostavna vozila (N_1) z majhnimi priklopniki za komercialno uporabo ($O_{1,2}$); povečuje pogostost pregledov za starejša majhna vozila (vsako leto namesto vsaki dve leti za $M_1N_1O_{1,2}L_{3,4,5,7}$); določa minimalno zahtevo, v skladu s katero je treba cestni pregled tehnične brezhibnosti opraviti na 10 % gospodarskih vozil, ter povečuje kakovost nadzora centrov za izvajanje tehničnih pregledov.

Možnost politike 2c poleg možnosti politike 2b uvaja pregled emisij za vse kategorije vozil v okviru cestnih pregledov tehnične brezhibnosti z uporabo tehnologije daljinskega zaznavanja, katerega cilj je pregled 15 % vozil; v cestne preglede vključuje vse kategorije vozil ter povečuje pogostost pregledov lahkih vozil ($M_1N_1O_{1,2}$ $L_{3,4,5,7}$) na vsako leto, računano od trenutka registracije, za težja vozila ($M_{2,3}N_{2,3}O_{3,4}$) pa na vsake pol leta namesto vsako leto.

Na začetku so bile preučene tudi tri tehnične rešitve za zagotavljanje izmenjave podatkov o rednih tehničnih pregledih in za te preglede: centralizirano shranjevanje podatkov, centralno opredeljeno shranjevanje podatkov s celovito reprodukcijo vseh podatkov za vsako državo članico ter centralno opredeljeno, toda regionalno upravljano shranjevanje samo lokalnih podatkov. Uvodna analiza je pokazala, da bi zaradi posebnih zahtev v okviru rednih tehničnih pregledov prvi dve rešitvi bili predragi, najboljši pa ne bi bili niti z operativnega vidika. Zato je bila za nadaljnjo analizo ohranjena samo tretja rešitev, ki je bila vključena v možnosti politike 2a–c in 3a–c.

Tabela 1: povzetek možnosti politike

	Minimalni standardi EU za redne tehnične preglede in cestne preglede	***Izmenjava podatkov***
Možnost politike 0	*Brez spremembe politike*	
Možnost politike 1	*Pravno nezavezujoči akti*	
Možnost politike 2	*Zakonodajni pristop*	
Možnost politike 2a	Zmerno povečanje minimalnih standardov za redne tehnične preglede in cestne preglede	Platforma za izmenjavo podatkov
Možnost politike 2b	Višje povečanje minimalnih standardov za redne tehnične preglede in cestne preglede	
Možnost politike 2c	Najvišje povečanje minimalnih standardov za redne tehnične preglede in cestne preglede	
Možnost politike 3	*Pravno nezavezujoči akti + zakonodajni pristop*	
Možnost politike 3a	možnost politike 2a + možnost politike 1	možnost politike 2 + možnost politike 1
Možnost politike 3b	možnost politike 2b + možnost politike 1	
Možnost politike 3c	možnost politike 2c + možnost politike 1	

5. OCENA VPLIVOV

Analiza učinkov sledi logiki delne analize stroškov in koristi. Glavni gospodarski, družbeni in okoljski vplivi so razvrščeni glede na to, ali ustvarjajo stroške ali koristi. Seveda strošek za eno skupino lahko pomeni korist za drugo. Na primer, dodatni redni tehnični pregledi ustvarjajo stroške za lastnike vozil in koristi za mehanične delavnice. Spodaj navedena analiza zato obravnava to, kar je mogoče razumeti kot *družbene* stroške in koristi. Na koncu oddelka so podrobno opredeljeni vplivi, ki se nanašajo na določene skupine zainteresiranih strani, tj. vplivi na MSP, državljane in javne organe.

Vsi stroški so predstavljeni v monetizirani obliki. Na strani koristi je bila monetizirana večina vplivov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu in okoljem, količinsko pa so opredeljene tudi koristi v smislu novih delovnih mest. Nekaterih pomembnih koristi ni bilo mogoče opredeliti količinsko, zato so predstavljene z vidika njihove kakovosti.

Stroški so v glavnem povezani z:

– dodatno opremo in zaposlenimi v centrih za izvajanje rednih tehničnih pregledov: stroške nosijo mehanične delavnice, ki so večinoma MSP;

– pogostejšimi pregledi širšega obsega vozil: stroške nosijo lastniki vozil;

– nadzorom mehaničnih delavnic in vzpostavitvijo sistema za izmenjavo podatkov: stroške nosijo javni organi.

Koristi so v glavnem povezane z:

– večjo varnostjo v cestnem prometu (skoraj vse koristi vsake možnosti in podmožnosti politike);

– zmanjšanim vplivom na okolje;

– dodatnim zaposlovanjem;

– razpoložljivostjo boljših statistik za namen oblikovanja politike in boljšega delovanja notranjega trga.

Spodnja preglednica prikazuje povzetek stroškov in koristi vsake od možnosti.

Tabela 2: **stroški in koristi različnih možnosti**

Možnost politike	Strošek (v mio. EUR)	Monetizirana korist (v mio. EUR)	Monetizirano razmerje med stroški in koristmi	Druge koristi
Možnost politike 1	**0,28**, od tega: 0,2: kampanje obveščanja 0,08: strokovne ocene	184 (večinoma povezana z varnostjo v	656:1	Povečan povprečen obseg in raven izvajanja rednih tehničnih pregledov in cestnih pregledov tehnične brezhibnosti zaradi dodatnih strokovnih ocen in preverjanj ter preučitve optimalnih ravni za naložbe v redne tehnične preglede in cestne

		cestnem prometu)		preglede.
Možnost politike 2a	**459,5**, od tega: 125: povečana pogostost pregledov 150: pregledi več kategorij vozil 95: potreba po večjem številu zaposlenih	1,622 (večinoma povezana z varnostjo v cestnem prometu)	3,53:1	*– 1 450 dodatnih delovnih mest;* *– povečanje stopnje ugotovljenih napak zaradi boljšega usposabljanja inšpektorjev in nadzora centrov za izvajanje rednih tehničnih pregledov;* *– več odkritih „resnih kršiteljev“ med cestnimi pregledi tehnične brezhibnosti zaradi usmerjenih cestnih pregledov;* *– boljše izvrševanje rezultatov rednih tehničnih pregledov s strani organov zaradi izmenjave podatkov;* – boljše oblikovanje politike in zanesljivejši trg rabljenih vozil zaradi izmenjave podatkov.
Možnost politike 2b	**3,347**, od tega: 1,681: povečana pogostost pregledov 273: pregledi več kategorij vozil 263: potreba po večjem številu zaposlenih	5,623 (večinoma povezana z varnostjo v cestnem prometu)	1,68:1	Koristi možnosti politike 2a in: – 12 000 dodatnih delovnih mest; *– povečano odkrivanje napak med cestnimi pregledi tehnične brezhibnosti zaradi povečanega obsega (ciljne številke in preverjanje vseh kategorij vozil);* – večje povečanje stopnje ugotovljenih napak zaradi boljšega usposabljanja inšpektorjev.
Možnost politike 2c	**9,227**, od tega: 8,541: povečana pogostost pregledov 281: pregledi več kategorij vozil 273: potreba po večjem številu zaposlenih	7,027 (večinoma povezana z varnostjo v cestnem prometu)	0,76:1	Koristi možnosti politike 2b in: – 34 260 dodatnih delovnih mest.
Možnost politi	**460**, od tega: 125: povečana pogostost	1,806 (večinoma	3,93:1	Koristi možnosti politike 1 in možnosti politike 2a

ke 3a	pregledov 150: pregledi več kategorij vozil 95: potreba po večjem številu zaposlenih	povezana z varnostjo v cestnem prometu)		
Možnost politike 3b	**3,347**, od tega: 1,681: povečana pogostost pregledov 273: pregledi več kategorij vozil 263: potreba po večjem številu zaposlenih	5,807 (večinoma povezana z varnostjo v cestnem prometu)	1,73:1	Koristi možnosti politike 1 in možnosti politike 2b
Možnost politike 3c	**9,227**, od tega: 8,541: povečana pogostost pregledov 281: pregledi več kategorij vozil 273: potreba po večjem številu zaposlenih	7,211 (večinoma povezana z varnostjo v cestnem prometu)	0,78:1	Koristi možnosti politike 1 in možnosti politike 2c

6. PRIMERJAVA MOŽNOSTI

Možnost politike 1 omogoča, da se doseže „sadež na najnižji veji“, tj. omejeno povečanje varnosti v cestnem prometu in varstva okolja za zelo nizko ceno. A tu še zdaleč ne gre za izkoriščanje celotnega potenciala sistema tehničnih pregledov v smislu njegovega prispevka k povečanju varnosti v cestnem prometu, ki po ocenah različnih študij znaša 900–1 100 nesreč s smrtnim izidom manj na leto. Orodja v okviru možnosti politike 2a so veliko učinkovitejša, saj se s pomočjo njih število nesreč s smrtnim izidom na leto zmanjša za 749. Možnost politike 2b – po upoštevanju možnega dovoljenega odstopanja pri oceni vplivov – verjetno vodi k sprostitvi celotnega potenciala sistemov tehničnih pregledov pri zmanjšanju števila nesreč, poškodb in smrtnih žrtev. Možnost politike 2c s 1 441 nesrečami s smrtnim izidom manj presega to, kar je mogoče šteti za „normalen“ potencial, kar pojasnjuje njen zelo visok strošek.

Na podlagi zgornjih premislekov in glavnih ciljev EU v smislu varnosti v cestnem prometu je mogoče zaključiti naslednje:

- možnost politike 1 je stroškovno zelo učinkovita, vendar ne prispeva dovolj k ciljem EU na področju varnosti v cestnem prometu in okolja;

- možnost politike 2a je stroškovno razmeroma učinkovita in omogoča precejšnja izboljšanja pri varnosti v cestnem prometu in varstvu okolja, vendar pa še ne dosega potenciala, ki je ocenjen kot „običajen“ potencial;

- možnost politike 2b omogoča izkoriščanje celotnega „običajnega“ potenciala tehničnih pregledov pri povečanju varnosti v cestnem prometu in varstvu okolja, poleg tega pa še naprej ohranja pozitivno razmerje med stroški in koristmi;

- možnost politike 2c ustvarja nekoliko boljše rezultate kot možnost politike 2b, vendar so njeni stroški precej višji (razmerje med stroški in koristmi pod 1);

- možnost politike 3 v vseh svojih različicah združuje prednost stroškovne učinkovitosti možnosti politike 1 z učinkovitostjo možnosti politike 2.

Možnost politike 3b zato velja za najboljšo možnost. Izračuni, na katerih temelji ta izbira, so razmeroma grobi, kot kažejo rezultati analize občutljivosti.

7. SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE

Komisija bo v petih letih po začetku veljavnosti vseh elementov nove zakonodaje (vključno z vzpostavitvijo sistema za izmenjavo podatkov) poročala Svetu in Parlamentu o učinkovitosti ukrepov pri uresničevanju ciljev. Komisija bo v skladu z operativnimi cilji zlasti naročila znanstveno študijo, da bi ocenila, ali sta se število in delež nesreč, poškodb, smrtnih žrtev in emisij, ki so posledica tehničnih napak, zmanjšala in v kolikšnem obsegu.

Komisija bo uporabila rezultate, pridobljene iz nacionalnih sistemov za oceno tveganja podjetij za cestni prevoz, za spremljanje skladnosti gospodarskih vozil z zahtevami za tehnično brezhibnost in njenega vpliva na število in delež nesreč, povezanih s to kategorijo vozil.

Komisija bo uporabila potencialne sinergije, ki izhajajo iz spremembe zakonodaje o homologaciji motornih koles[5]. Ta nova uredba o homologaciji motoriziranih dvo- in trikolesnikov predvideva zahteve glede ukrepov proti nedovoljenim spremembam vozila. Kot je navedeno v priloženem poročilu o oceni učinka, bo izvrševanje teh ukrepov povezano z izvajanjem tehničnih pregledov (tako rednih tehničnih pregledov kot cestnih pregledov tehnične brezhibnosti), skupaj z elementi, povezanimi s tržnim nadzorom, pa bo še dodatno prispevalo k spremljanju.

Dodatne sinergije se bodo uporabile za spremljanje in ocenjevanje v tesni povezanosti z nedavno začeto pripravno na zakonodajno pobudo o ponovni registraciji[6]. Razpoložljivost podatkov, kot eden glavnih problemov pri ponovni registraciji, se bo reševal prek Upravne platforme za vozila, ki bo zagotavljala temeljit vpogled v delovanje izmenjave informacij znotraj EU in omogočala spremljanje sistema v realnem času.

Komisija bo obstoječi sistem poročanja uporabila tudi za cestne preglede tehnične brezhibnosti, kot zahteva člen 6 Direktive 2000/30/ES o cestnem pregledu tehnične

---

[5] Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji in tržnem nadzoru dvo- ali trikolesnih vozil in štirikolesnikov, COM(2010) 542 final.

[6] Registracija motornih vozil, predhodno registriranih v drugi državi članici http://ec.europa.eu/enterprise/policies/single-market-goods/files/car_registration/roadmap_en.pdf.

brezhibnosti, da bi spremljala izvajanje zahtevanega števila pregledov gospodarskih vozil s strani držav članic. Ta poročila bodo omogočala tudi spremljanje sprememb pri pogostosti pojavljanja napak, ki izhaja iz okrepljenega sistema rednih tehničnih pregledov.