



EVROPSKÁ KOMISE

V Bruselu dne 13.7.2012

COM(2012) 381 final

2012/0185 (COD)

Balíček předpisů týkajících se technické způsobilosti vozidel

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

kterou se mění směrnice Rady 1999/37/ES o registračních dokladech vozidel

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

- Odůvodnění a cíle návrhu

Cílem „balíčku předpisů týkajících se technické způsobilosti vozidel“ je podpořit a prosadit pravidla týkající se technických prohlídek motorových vozidel a jejich přípojných vozidel za účelem zvýšení bezpečnosti silničního provozu a ochrany životního prostředí.

Návrh má přispět k dosažení cíle snížení počtu smrtelných nehod o polovinu do roku 2020, jak stanoví směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020¹. Přispěje rovněž ke snížení emisí v silniční dopravě souvisejících se špatnou údržbou vozidel.

V této souvislosti má návrh je zlepšit prosazování technických prohlídek a silničních kontrol, zejména v případech, kdy technický stav vozidla představuje bezprostřední riziko pro bezpečnost silničního provozu, a to prostřednictvím opatření, jako je dočasné odejmutí nebo trvalé zrušení registrace vozidla.

- Obecné souvislosti

Než může být vozidlo uvedeno na trh, musí splňovat všechny příslušné požadavky na schválení typu nebo na jednotlivé schválení, které zaručují optimální úroveň bezpečnostních a environmentálních standardů. Každý členský stát má povinnost provést první registraci každého vozidla, jemuž bylo uděleno evropské schválení typu na základě prohlášení o shodě vydaného výrobcem vozidla. Tato registrace představuje úřední povolení k používání vozidla na veřejných komunikacích a uplatňuje různé lhůty pro zavádění různých požadavků na vozidla.

Po tomto schválení se u automobilů používaných v silničním provozu musí provádět pravidelné technické prohlídky. Cílem těchto prohlídek je zajistit, aby automobily používané v silničním provozu zůstávaly způsobilé, bezpečné a nepředstavovaly žádné nebezpečí pro řidiče a ostatní účastníky silničního provozu. Z toho důvodu se u automobilů kontroluje, zda jsou v souladu s určitými požadavky, např. požadavky na bezpečnost a ochranu životního prostředí, jakož i požadavky na dodatečné vybavení. U vozidel používaných k profesionální přepravě zboží s hmotností naloženého vozidla vyšší než 3,5 tuny a vozidel používaných k profesionální přepravě osob o kapacitě větší než 8 osob se navíc z důvodu jejich pravidelného a intenzivního používání k obchodním účelům musí provádět *ad hoc* silniční technické kontroly, kterými se kdykoli a kdekoli v EU ověřuje, zda tato vozidla splňují požadavky na ochranu životního prostředí a technické požadavky.

Během doby životnosti vozidla může být nutné provést novou registraci z důvodu změny vlastnictví nebo převodu do jiného členského státu k trvalému používání. Podobně by měla být zavedena ustanovení o postupu registrace vozidel, aby bylo zajištěno, že na silnicích nebudou používána vozidla, která bezprostředně ohrožují bezpečnost silničního provozu.

¹ KOM(2010) 389 v konečném znění.

Účelem registrace vozidla je schválit uvedení vozidla do provozu, schválit jeho používání v silniční dopravě. Toto schválení je zviditelněno umístěním registrační značky na vozidlo; kromě toho se vydá osvědčení o registraci.

- Platné předpisy vztahující se na oblast návrhu

Návrh změny současné požadavky týkající se registračních dokladů vozidel, které jsou stanoveny ve stávajícím legislativním rámci².

Ve srovnání se stávajícím aktem návrh stanoví přesnější definice ohledně místa registrace vozidel, odejmutí a zrušení registrací. Návrh rovněž stanoví nové požadavky ohledně elektronických rejstříků registrace vozidel a následných postupů po oznámení týkajících se výsledků technických prohlídek, nové registrace a likvidace vozidel.

- Soulad s ostatními politikami a cíli Unie

Návrh je v souladu s cílem EU učinit silniční dopravu bezpečnější, jak je uvedeno v bílé knize o dopravě³, a je zaměřen na provádění specifické strategie pro bezpečnější vozidla v rámci směru politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020.

Návrh je v souladu s doporučeními týkajícími se znovuoživení jednotného trhu, která jsou uvedena v Montiho zprávě z května 2010⁴, v oblasti snížení administrativních překážek pro přeshraniční pohyb ojetých automobilů.

2. VÝSLEDKY KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

- Konzultace zúčastněných stran

Metody konzultací

Při přípravě návrhu balíčku předpisů týkajících se technické způsobilosti vozidel Komise konzultovala zúčastněné strany několika způsoby.

- Proběhla všeobecná konzultace prostřednictvím internetu, která zohlednila všechny aspekty návrhu.
- Konzultace s odborníky a zúčastněnými stranami proběhly v rámci seminářů.
- Byla provedena studie o budoucích možnostech prosazování technické způsobilosti vozidel v Evropské unii, jejímž cílem bylo určit možná opatření a vypracovat analýzu nákladů a přínosů týkající se účinků technických prohlídek vozidel.

Shrnutí odpovědí a způsob, jakým byly vzaty v úvahu

² Směrnice Rady 1999/37/ES ze dne 29. dubna 1999 o registračních dokladech vozidel, ve znění pozdějších předpisů.

³ KOM(2011) 144 v konečném znění.

⁴ http://ec.europa.eu/internal_market/strategy/docs/monti_report_final_10_05_2010_cs.pdf.

V průběhu internetové konzultace vznesly zúčastněné strany několik otázek. Posouzení dopadů, které je součástí tohoto návrhu, plně zohledňuje podstatné otázky, jež byly vzneseny, a uvádí způsob, jakým byly zohledněny.

V době od 29. července 2010 do 24. září 2010 proběhla na internetu otevřená konzultace. Komise obdržela 9 653 odpovědí od občanů, orgánů členských států, dodavatelů zařízení, stanic technické kontroly, sdružení autoservisů a výrobců vozidel.

Výsledky jsou k dispozici na internetové adrese http://ec.europa.eu/transport/road_safety/take-part/public-consultations/pti_en.htm.

- Sběr a využití výsledků odborných konzultací

Příslušné vědecké/odborné oblasti

Návrh si vyžádal posouzení různých variant řešení a souvisejících ekonomických, sociálních a environmentálních dopadů.

Použitá metodika

Studii o dopadech různých variant řešení provedl externí konzultant (Europe Economics) s použitím několika vědeckých a hodnotících zpráv, jež posloužily zejména jako zdroj modelů a údajů pro vyčíslení nákladů a přínosů jednotlivých variant řešení. Nejvíce se čerpalo z těchto studií:

- Zpráva Komise Radě a Evropskému parlamentu o uplatňování směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES ze dne 6. června 2000 o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných ve Společenství ze strany členských států – Období 2005–2006 a 2007–2008 (KOM(2010) 754 v konečném znění),
- AUTOFORE (2007),
- „MOT Scheme Evidence-base“ Ministerstvo dopravy (Spojené království, 2008),
- Zpráva organizace Dekra o bezpečnosti silničního provozu za rok 2008 – Strategie pro prevenci nehod na evropských silnicích,
- Zpráva organizace Dekra o bezpečnosti silničního provozu nákladních automobilů za rok 2009,
- Zpráva organizace Dekra o bezpečnosti silničního provozu motocyklů za rok 2010,
- Zprávy organizace TÜV 2009/2010.

Prostředky použité pro zveřejnění odborných stanovisek

Všechny hotové a schválené vědecké zprávy jsou nebo budou k dispozici na internetových stránkách GŘ pro mobilitu a dopravu.

- Posouzení dopadů

U hlavních aspektů návrhu byly zvažovány tyto možnosti:

- (a) „Varianta beze změny politiky“ slouží jako referenční případ, se kterým se porovnávají účinky ostatních variant řešení. V rámci této varianty by byl zachován současný právní rámec EU. Rovněž by nedošlo ke krátkodobému přizpůsobení technické přílohy směrnice 2009/40/ES, neboť tato příloha byla nedávno změněna postupem projednávání ve výborech (směrnicí 2010/48/EU). Z toho důvodu nedojde k žádné změně rozsahu a četnosti technických prohlídek a nebudou přijata žádná další opatření týkající se výměny informací. Stále tak nebude existovat žádný rámec pro výměnu údajů.
- (b) V případě „varianty právně nevynutitelných předpisů“ by stávající právní předpisy byly lépe prováděny a jejich uplatňování by bylo lépe sledováno. V rámci této varianty by nebyly zavedeny nové právní předpisy, přinesla by však nové a větší úsilí Komise zlepšit úroveň technických prohlídek a jejich prosazování, jakož i opatření k podněcování výměny údajů.
- (c) „Varianta právních předpisů“ by se skládala ze dvou složek.
- Aby byl splněn specifický cíl zvýšit bezpečnost vozidel na silnici, představuje první složka zvýšení minimálních norem EU pro pravidelné technické prohlídky a neočekávané silniční technické kontroly a stanovení závazných norem. To je nezbytné, má-li se zajistit, aby nedostatky systému nesnižovaly účinnost prosazování technické způsobilosti vozidel jako celku.
 - Aby byl splněn specifický cíl zpřístupnit údaje, které jsou potřeba pro účely technických prohlídek nebo jsou jejich výsledkem, druhá složka celkového rámce by zahrnovala – ve druhé fázi – případné zřízení harmonizovaného systému EU pro výměnu údajů, který by propojil stávající databáze s cílem zlepšit účinnost provádění balíčku předpisů EU týkajících se technické způsobilosti vozidel.

3. PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU

- Shrnutí navrhovaných opatření

Návrh definuje odejmutí a zrušení registrací.

Toto opatření zajistí, aby na silnici nemohla být používána vozidla, která z důvodu nebezpečných závad představují bezprostřední riziko pro bezpečnost silničního provozu, a to odejmutím jejich registrace do té doby, než úspěšně projdou novou technickou prohlídkou. Pro snížení administrativní zátěže by poté, co bylo odejmutí opět zrušeno, nemělo být nutné znovu absolvovat celý proces registrace.

Návrh dále přichází s jistou mírou automatizace celého systému, kdy dojde k automatickému zrušení původní registrace vozidla poté, co bylo nově registrováno v jiném členském státě. Tím se zabrání tomu, aby existovalo více registrací téhož vozidla v různých členských státech. Povinnost podrobení vozidla pravidelným technickým prohlídkám se váže k členskému státu registrace. Proto pokud by bylo vozidlo registrováno vícekrát v různých členských státech, znamenalo by to, že ve všech těchto státech muselo podstoupit technickou prohlídku.

Registrace vozidel, která by na základě výsledků pravidelné technické prohlídky musela být zlikvidována, a vozidel „s ukončenou životností“ se po vydání příslušného oznámení zruší.

Na základě návrhu mají být rovněž zavedeny elektronické rejstříky registrací obsahující všechny informace týkající se registrace vozidla. Tyto informace budou zpřístupněny pro účely technických prohlídek, neboť v osvědčení o registraci se uvádí pouze část těchto informací. Rejstřík umožní sledovat provádění následných opatření, která mají být přijata po oznámení výsledků technických prohlídek, nové registraci a likvidaci vozidla.

Komise je oprávněna aktualizovat přílohy s ohledem na vývoj právních předpisů EU týkajících se schvalování typu v souvislosti s obsahem prohlášení o shodě a s ohledem na technický pokrok prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci.

- Právní základ

Právním základem tohoto návrhu je článek 91 Smlouvy o fungování Evropské unie.

- Zásada subsidiarity

Uplatní se zásada subsidiarity, jelikož návrh nespadá do výlučné pravomoci Unie.

Členské státy nemohou dostatečně dosáhnout cílů návrhu z tohoto důvodu: stávající požadavky jsou v jednotlivých členských státech prováděny různým způsobem, přičemž v oblasti prosazování systému technických prohlídek a silničních kontrol existuje vysoká míra nejednotnosti, což má negativní dopad na bezpečnost silničního provozu, ale i na vnitřní trh. Pro plynulý tok informací v budoucnosti mezi členskými státy v souvislosti s registrací vozidel je nutné ve všech členských státech zavést rejstříky registrací s harmonizovaným obsahem.

Návrh je proto v souladu se zásadou subsidiarity.

- Zásada proporcionality

Návrh je v souladu se zásadou proporcionality z těchto důvodů:

Jak vyplývá z posouzení dopadů, je návrh v souladu se zásadou proporcionality, jelikož nepřesahuje rámec toho, co je nezbytné k dosažení cílů týkajících se zvýšení bezpečnosti silničního provozu a ochrany životního prostředí díky prosazení systému technických prohlídek a vytvořením vhodného rámce pro plynulý tok informací.

- Volba nástroje

Navrhované nástroje: změna stávající směrnice.

Změna stávající směrnice se považuje za vhodnou.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Návrh nemá žádné důsledky pro rozpočet Unie.

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

kterou se mění směrnice Rady 1999/37/ES o registračních dokladech vozidel

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 91 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru⁵,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů⁶,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Technická prohlídka je součástí komplexnějšího systému, který zajišťuje, aby vozidla byla při používání udržována v bezpečném stavu, přijatelném z hlediska ochrany životního prostředí. Tento systém by měl zahrnovat pravidelné technické prohlídky všech vozidel a silniční technické kontroly u vozidel používaných v komerční silniční dopravě, jakož i ustanovení o postupu registrace vozidel, aby bylo zajištěno, že vozidla, která představují bezprostřední riziko pro bezpečnost silničního provozu, nejsou na pozemních komunikacích používána.
- (2) Registrace vozidla představuje povolení k používání vozidla na veřejných pozemních komunikacích. Směrnice 1999/37/ES ze dne 29. dubna 1999 o registračních dokladech vozidel⁷ se vztahuje pouze na udělování registrace vozidel. Přesto by však zejména v případech, kdy by vzhledem k technickému stavu vozidla představovalo jeho použití na veřejných pozemních komunikacích riziko, mělo být možné registraci na určitou dobu odejmout. Pro snížení administrativní zátěže spojené s odejmutím registrace by poté, co bylo odejmutí opět zrušeno, nemělo být nutné znovu absolvovat celý proces registrace.

⁵ Úř. věst. C, s.

⁶ Úř. věst. C, s.

⁷ Úř. věst. L 138, 1.6.1999, s. 57.

- (3) Měla by být zavedena možnost zrušení registrace vozidla v případech, kdy bylo vozidlo například nově zaregistrováno v jiném členském státě, nebo rozebráno a zlikvidováno.
- (4) Pro snížení administrativní zátěže a usnadnění výměny informací mezi členskými státy by informace týkající se vozidel měly být uchovávány ve vnitrostátních rejstřících.
- (5) V případech, kdy jsou při technické prohlídce zjištěny nebezpečné nedostatky, by příslušné orgány měly odejmout registraci do doby, než vozidlo projde novou technickou prohlídkou.
- (6) Pro doplnění této směrnice o další technické podrobnosti by na Komisi měla být přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, aby byly aktualizovány přílohy s ohledem na vývoj právních předpisů EU o schvalování typu v souvislosti s obsahem prohlášení o shodě a s ohledem na technický pokrok. Je zvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni. Při přípravě a vypracovávání aktů v přenesené pravomoci by Komise měla zajistit, aby byly příslušné dokumenty předány současně, včas a vhodným způsobem Evropskému parlamentu a Radě.
- (7) Členské státy se v souladu se Společným politickým prohlášením členských států a Komise o informativních dokumentech ze dne 28. září 2011 zavázaly, že v odůvodněných případech doplní oznámení o opatřeních přijatých za účelem provedení směrnice do vnitrostátního práva o jeden či více dokumentů s informacemi o vztahu mezi jednotlivými složkami směrnice a příslušnými částmi vnitrostátních nástrojů pro provedení směrnice do vnitrostátního práva. Ve vztahu k této směrnici považuje zákonodárce předložení těchto dokumentů za odůvodněné,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Směrnice 1999/37/ES se mění takto:

1. Ustanovení čl. 1 prvního pododstavce se nahrazuje tímto:

„Tato směrnice se vztahuje na registrační doklady vozidel používané členskými státy.“

2. V článku 2 se doplňují nová písmena, která znějí:

„e) „odejmutím registrace“ rozumí omezená doba, kdy vozidlo není schváleno k provozu na pozemních komunikacích, přičemž po jejím uplynutí se neprovádí nová registrace;

f) „zrušením registrace“ rozumí trvalé zrušení schválení vozidla k provozu na pozemních komunikacích, jež vyžaduje nový proces registrace.“

3. V článku 3 se doplňuje nový odstavec, který zní:

„4. Členské státy uchovávají údaje o všech vozidlech registrovaných na jejich území v elektronickém rejstříku. Údaje v tomto rejstříku zahrnují všechny prvky podle přílohy I, jakož i výsledky povinných technických prohlídek podle nařízení XX/XX/XX [o pravidelných technických prohlídkách]. Technické údaje vozidel zpřístupní členské státy příslušným orgánům nebo stanicím technické kontroly, které jsou zapojeny do systému technických prohlídek.“

3. Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 3a

1. V případě, že registrační orgán členského státu obdrží oznámení o technické prohlídce, v němž se uvádí, že u vozidla byly při prohlídce zjištěny nebezpečné nedostatky v souladu s článkem 7 nařízení XX/XX/XX [o pravidelných technických prohlídkách], odejme se registrace a provede se dodatečná technická prohlídka.

Odejmutí trvá, dokud vozidlo neprojde novou technickou prohlídkou. Po úspěšném výsledku technické prohlídky registrační orgán neprodleně znovu schválí vozidlo k provozu na pozemních komunikacích.

2. V případě, že registrační orgán členského státu obdrží oznámení, že vozidlo bylo zpracováno jako vozidlo s ukončenou životností v souladu se směrnicí 2000/53/ES⁸, registrace se zruší a tato informace se zaznamená v elektronickém rejstříku daného orgánu.“

4. V článku 5 se doplňuje nový odstavec, který zní:

„3. V případě, že členský stát obdrží oznámení, že byla provedena nová registrace vozidla v jiném členském státě, zruší registraci tohoto vozidla na svém území.“

5. Články 6 a 7 se nahrazují tímto:

„Článek 6

Akty v přenesené pravomoci

Komise je zmocněna k přijímání aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 7, pokud jde o přizpůsobení příloh technickému pokroku.

Článek 7

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci svěřená Komisi podléhá podmínkám stanoveným v tomto článku.

⁸ Úř. věst. L 269, 21.10.2000, s. 34.

2. Přenesení pravomocí uvedené v článku 6 je svěřeno Komisi na dobu neurčitou ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost.
3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomocí uvedené v článku 6 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomocí v něm blíže určených. Rozhodnutí nabývá účinku dnem následujícím po jeho zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti žádného z již platných aktů v přenesené pravomoci.
4. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
5. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle článku 6 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.“

Článek 2 **Provedení**

1. Členské státy přijmou a zveřejní právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do [XXXX]. Neprodleně sdělí Komisi jejich znění.

Použijí tyto předpisy ode dne [36 měsíců po vstupu této směrnice v platnost].

Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.
2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 3 **Vstup v platnost**

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 4 **Určení**

Tato směrnice je určena členskými státy.

V Bruselu dne [...].

Za Evropský parlament
předseda

Za Radu
předseda