



EURÓPSKA KOMISIA

V Bruseli 13. 7. 2012
COM(2012) 382 final

2012/0186 (COD)

Balík opatření o technickom stave vozidiel

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

**o cestnej technickej kontrole spôsobilosti úžitkových automobilov prevádzkovaných
v Únii a o zrušení smernice 2000/30/ES**

(Text s významom pre EHP)

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

- Dôvody a ciele návrhu

Cieľom tohto návrhu je stanoviť aktualizované harmonizované pravidlá o kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel s ohľadom na zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky a ochranu životného prostredia.

Zámerom návrhu je prispieť k dosiahnutiu cieľa zníženia počtu úmrtí na cestách do roku 2020 na polovicu, tak ako sa ustanovuje v politických usmerneniach pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2011 – 2020¹. Návrhom sa takisto prispeje k zníženiu emisií v rámci cestnej dopravy, ktoré vznikajú v súvislosti s nedostatočnou údržbou vozidiel.

- Všeobecný kontext

Skôr, ako vozidlo môže byť uvedené na trh, musí spĺňať všetky príslušné požiadavky na typové alebo individuálne schválenie, ktoré zaručujú optimálnu úroveň bezpečnostných a environmentálnych noriem. Každý členský štát je povinný prvýkrát zaevidovať každé vozidlo, ktoré získalo európske typové schválenie na základe osvedčenia zhody (Certificate of Conformity) vydaného výrobcom vozidla. Tento zápis do evidencie predstavuje úradné povolenie na používanie vozidla na verejných cestných komunikáciách a zároveň sa ním uplatňujú rôzne lehoty na plnenie rôznych požiadaviek na vozidlo.

Na základe tohto povolenia vozidlá v cestnej premávke podliehajú pravidelnej kontrole technického stavu. Cieľom týchto kontrol je zabezpečiť, aby vozidlá v cestnej premávke boli technicky spôsobilé, bezpečné a aby nepredstavovali nebezpečenstvo pre vodiča ani pre ostatných účastníkov cestnej premávky. Z tohto dôvodu sa kontroluje súlad vozidiel s určitými požiadavkami, ktorými sú napríklad požiadavky na bezpečnosť a ochranu životného prostredia, ako aj požiadavky týkajúce sa dodatočného vybavenia. Z dôvodu pravidelného a intenzívneho používania prevažne na komerčné účely sa vozidlá používané na profesionálnu prepravu tovaru s maximálnou prípustnou hmotnosťou vyššou ako 3,5 tony a vozidlá používané na profesionálnu prepravu cestujúcich s viac ako ôsmimi sedadlami okrem toho podrobujú v jednotlivých prípadoch cestným kontrolám, v rámci ktorých sa kedykoľvek a kdekoľvek v EÚ overuje ich súlad s environmentálnymi a technickými požiadavkami.

Počas svojej doby životnosti môže vozidlo podliehať povinnosti opätovnej evidencie z dôvodu zmeny vlastníctva alebo prenosu do iného členského štátu na účely trvalého používania. Podobne by sa mali zaviesť aj ustanovenia o postupe evidencie vozidiel, aby sa zabezpečilo, že sa v cestnej premávke nebudú používať vozidlá, ktoré predstavujú bezprostredné ohrozenie bezpečnosti na cestách. Hlavným cieľom cestných technických kontrol je zabezpečiť, aby úžitkové vozidlá v období medzi pravidelnou kontrolou technického stavu nepredstavovali významné riziko vo vzťahu k bezpečnosti cestnej

¹ KOM(2010) 389 v konečnom znení.

premávky. Cieľom je tiež vytvorenie rovnakých podmienok týkajúcich sa kvality údržby úžitkových vozidiel prevádzkovaných v rámci Únie a to tým, že odrádza nezodpovedných prevádzkovateľov od snahy získať konkurenčnú výhodu tým, že prevádzkujú vozidlá, ktorých údržba je neprimeraná.

- Existujúce ustanovenia v oblasti návrhu

Balík opatrení o technickom stave vozidiel preberie existujúce požiadavky ustanovené v existujúcom legislatívnom rámci týkajúcom sa systému kontroly technického stavu, ktorý zahŕňa kontrolu technického stavu², cestné kontroly³ a predpisy o registrácii vozidiel⁴.

V porovnaní s existujúcimi právnymi predpismi o cestných kontrolách spočíva hlavný cieľ tohto návrhu v zabezpečení systému hodnotenia rizikovosti, ktorý sa zameriava na kontroly vozidiel, ktoré prevádzkuje podnik s dokázanou nízkou úrovňou bezpečnosti, čo bude predstavovať odmenu pre vozidlá prevádzkované podnikmi, ktoré dbajú na bezpečnosť a životné prostredie. Tento návrh takisto stanovuje nové požiadavky na niekoľko otázok, ktoré sa týkajú noriem a kvality kontroly, predovšetkým kontrolného vybavenia, zručností a odborného vzdelávania kontrolných pracovníkov a dozoru nad systémom kontroly.

- Súlad s ostatnými politikami a cieľmi Únie

Tento návrh je v súlade s cieľom EÚ zabezpečiť bezpečnejšie cesty, tak ako je to uvedené v bielej knihe o dopravnej politike⁵, a má za cieľ zabezpečiť implementáciu konkrétnej stratégie, ktorá sa týka bezpečnejších vozidiel v rámci politických usmernení pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2011 – 2020.

Okrem toho, pokiaľ ide o environmentálne aspekty tohto návrhu, predpokladané požiadavky prispievajú k zníženiu emisií CO₂ a iných látok znečisťujúcich ovzdušie, pochádzajúcich z motorových vozidiel na základe Európskej stratégie pre čisté a energeticky úsporné vozidlá a tiež na základe jednotnej politiky v oblasti energetiky a zmeny klímy takzvanej „stratégie 20-20-20“ a prispievajú aj k dosiahnutiu cieľov kvality ovzdušia stanovených v smernici 2008/50/ES⁶.

2. VÝSLEDKY KONZULTÁCIÍ SO ZAJAHOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

- Konzultácie so zainteresovanými stranami

² Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/40/ES zo 6. mája 2009 o kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel (Ú. v. EÚ L 141, 6.6.2009, s. 12).

³ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2000/30/ES zo 6. júna 2000 o cestnej technickej kontrole spôsobilosti úžitkových automobilov prevádzkovaných v Spoločenstve v znení neskorších predpisov (Ú. v. ES L 203, 10.8.2000, s. 1).

⁴ Smernica Rady 1999/37/ES z 29. apríla 1999 o registračných dokumentoch pre vozidlá (Ú. v. ES L 138, 1.6.1999, s. 57).

⁵ KOM(2011) 144 v konečnom znení.

⁶ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/50/ES z 21. mája 2008 o kvalite okolitého ovzdušia a čistejšom ovzduší v Európe (Ú. v. EÚ L 152, 11.6.2008, s. 1).

Konzultačné metódy

Pri vypracovávaní návrhu viedla Komisia konzultácie so zúčastnenými stranami viacerými spôsobmi:

- Formou všeobecných internetových konzultácií, kde boli zohľadnené všetky aspekty tohto návrhu.
- Experti a zainteresované strany sa zúčastnili na konzultáciách v rámci seminárov,
- Bola vypracovaná štúdia o budúcich možnostiach uplatňovania kontroly technického stavu v Európskej únii, aby bolo možné identifikovať možné opatrenia a vytvoriť nástroj na analýzu nákladov a prínosov vo vzťahu k účinkom kontroly technického stavu a cestných kontrol.

Zhrnutie odpovedí a spôsobu, akým sa zohľadnili:

V priebehu internetových konzultácií zúčastnené strany nastolili viacero otázok. V posúdení vplyvu, ktoré je súčasťou tohto návrhu, sú plne zohľadnené podstatné otázky, ktoré boli nastolené, a tiež spôsob, akým sa zohľadnili.

Od 29. júla 2010 do 24. septembra 2010 sa prostredníctvom internetu uskutočnili otvorené konzultácie. Komisia získala 9 653 odpovedí od občanov, orgánov členských štátov, dodávateľov zariadení, kontrolných stredísk, združení autoservisov a výrobcov vozidiel.

Výsledky sú dostupné na http://ec.europa.eu/transport/road_safety/take-part/public-consultations/pti_en.htm.

- Získavanie a využívanie expertízy

Príslušné vedecké/odborné oblasti

V návrhu sa vyžaduje posúdenie rozdielnych politických možností, ako aj súvisiace hospodárske, spoločenské a environmentálne vplyvy.

Použitá metodika

Štúdiu o vplyvoch rôznych politických možností vypracoval externý konzultant (Europe Economics) na základe niekoľkých vedeckých a hodnotiacich správ, ktoré použil predovšetkým ako zdroje modelov a údajov na to, aby náklady a prínosy rôznych politických možností vyjadril v peňažnej hodnote. Medzi najpoužívanéjšie štúdie patrí:

- Správa Komisie Rade a Európskemu parlamentu o uplatňovaní smernice Európskeho parlamentu a Rady 2000/30/ES zo 6. júna 2000 o cestnej technickej kontrole spôsobilosti úžitkových automobilov prevádzkovaných v Spoločenstve členskými štátmi – vykazované obdobia 2005 – 2006 a 2007 – 2008⁷,
- AUTOFORE (2007),

⁷ KOM(2010) 754 v konečnom znení.

- Správa ministerstva dopravy s názvom „MOT Scheme Evidence-base“ (Spojené kráľovstvo, 2008),
- Správa DEKRA o bezpečnosti cestnej premávky z roku 2008 – Stratégie na predchádzanie nehodám na európskych cestách,
- Správa DEKRA o bezpečnosti cestnej premávky vo vzťahu k nákladným vozidlám z roku 2009,
- Správa DEKRA o bezpečnosti cestnej premávky vo vzťahu k motocyklom z roku 2010,
- Správy TÜV z obdobia rokov 2009/2010.

Prostriedky použité na zverejnenie odborných odporúčaní

Všetky kompletné a schválené výskumné správy sú alebo budú k dispozícii na internetovej stránke GR pre mobilitu a dopravu.

- Posúdenie vplyvu

Pri hlavných aspektoch tohto návrhu sa zvažovali tieto možnosti:

- (a) Prístup „žiadna zmena politiky“ poskytuje referenčný prípad, vo vzťahu ku ktorému sa porovnávajú účinky ostatných politických možností. V rámci tejto možnosti by sa zachoval súčasný právny rámec EÚ.
- (b) Využitie prístupu tzv. soft law (právne nezáväzný nástroj) by spočívalo v lepšom vykonávaní a lepšom monitorovaní uplatňovania existujúcich právnych predpisov. Táto možnosť by nezaviedla nové právne predpisy, ale Komisia by vynakladala nové a väčšie úsilie zamerané na zlepšenie štandardov kontroly a uplatňovania, ako aj opatrení na stimulovanie výmeny údajov.
- (c) „Legislatívny prístup“ by sa zakladal na dvoch zložkách.
 - Aby bolo možné dosiahnuť konkrétny cieľ, ktorý spočíva vo zvýšení bezpečnosti vozidiel na cestách, prvý komponent predstavuje revíziu a zvýšenie minimálnych noriem EÚ pre pravidelné kontroly technického stavu vozidiel (PTI) a neočakávané cestné kontroly (RSI) a vymedzovanie povinných noriem. Je to dôležité preto, aby nedostatky systému neznížili účinnosť uplatňovania kontrol technického stavu ako celku.
 - Aby bolo možné dosiahnuť konkrétny cieľ, ktorý spočíva v sprístupnení potrebných údajov pre kontroly technického stavu a potrebných údajov pochádzajúcich z kontrol technického stavu, druhý komponent celého systému by vo svojej druhej fáze obsahoval možné založenie systému EÚ na výmenu harmonizovaných údajov, ktorý by spájal existujúce databázy s ohľadom na zlepšenie efektívnosti zavádzania balíka opatrení o technickom stave vozidiel v EÚ.

V niektorých členských štátoch vykonáva kontrolu technického stavu veľký počet súkromných oprávnených kontrolných stredísk. S cieľom zabezpečiť koherentný prístup by sa v právnych predpisoch mali stanoviť niektoré spoločné postupy, ako sú napríklad minimálne lehoty a povaha odovzdávaných informácií.

Z posúdenia vplyvu však vyplynuli výhody spojenia prístupu tzv. soft law s regulačným prístupom. Z tohto dôvodu sa opatrenia prístupu tzv. soft law, o ktorom sa uvažovalo v posúdení vplyvu, začlenili do znenia právnych predpisov.

3. PRÁVNE PRVKY NÁVRHU

- Zhrnutie navrhovaného opatrenia

Ľahké úžitkové vozidlá a ich prípojné vozidlá sa zahrnú do rozsahu činností cestnej kontroly, keďže táto skupina vozidiel nevykazuje klesajúci trend počtu smrteľných nehôd v cestnej premávke. Ostatné komerčne používané ľahké úžitkové vozidlá, ako sú vozidlá taxislužieb alebo sanitky, ktoré už podliehajú každoročnej kontrole technického stavu, nepredstavujú hlavný cieľ cestných kontrol, keďže tieto vozidlá vykazujú najnižší počet smrteľných nehôd.

Aby členské štáty dokázali lepšie organizovať cestné kontroly, každý rok sa vykoná kontrola určitého percenta z počtu registrovaných úžitkových vozidiel. Predpokladaný percentuálny podiel celkovo neprekročí počet kontrol technického stavu, ktoré sa už v Únii vykonávajú.

Výber vozidiel bude založený na profile rizikovosti prevádzkovateľov a bude sa zameriavať na vysoko rizikové podniky, aby sa znížilo zaťaženie takých prevádzkovateľov, ktorí svoje vozidlá riadne udržiavajú. V súvislosti s aktuálnymi ustanoveniami na základe smernice 2000/30/ES a v zmysle správy Komisie o jej vykonávaní⁸ vyplýva, že veľký počet vozidiel sa podrobuje cestným kontrolám, pri ktorých sa nezistia žiadne poruchy. Z posúdenia vplyvu vyplýva, že využitím postupu na základe rizikovosti by sa mohlo zabrániť nepotrebným kontrolám približne v prípade 2,3 milióna dobre udržiavaných vozidiel, čo dopravným podnikom môže ušetriť 80,4 miliónov EUR. Analýza rizikovosti podniku sa bude opierať o výsledky predchádzajúcich kontrol technického stavu a cestných kontrol podobajúcich sa systému, ktorý sa zaviedol smernicou 2006/22/ES⁹ v oblasti uplatňovania času vedenia vozidla a času odpočinku.

Budú sa vykonávať dôkladnejšie cestné kontroly, v rámci ktorých budú mobilné kontrolné jednotky alebo okolité kontrolné strediská používať kontrolné vybavenie. Cestné kontroly by sa mali zamerať aj na zabezpečenie nákladu. Zistené nedostatky sa vyhodnotia podľa harmonizovaných pravidiel, ktoré sa týkajú ich rizikovosti.

Úroveň znalostí a zručností technikov, ktorí vykonávajú cestné kontroly, musí dosahovať aspoň úroveň znalostí a zručností tých technikov, ktorí vykonávajú kontrolu technického stavu.

⁸ KOM(2010) 754.

⁹ Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 35.

Spolupráca medzi orgánmi členských štátov, zabezpečujúcimi dodržiavanie týchto predpisov, by ďalej mala byť podporovaná zosúladenými kontrolami, spoločnými iniciatívami odbornej prípravy, elektronickou výmenou informácií a výmenou poznatkov a skúseností. Členské štáty by mali úzko spolupracovať a organizovať pravidelné vzájomne zosúladené kontrolné činnosti, pričom každý členský štát by konal na svojom území a zameriaval by sa na zvolený cieľ koordinovanej akcie, napríklad na stav pneumatík alebo zabezpečenie nákladu.

Spolupráca a výmena informácií medzi členskými štátmi a Komisiou sa bude vykonávať účinnejšie prostredníctvom určených kontaktných miest v členských štátoch.

Správy sa budú Komisii zasielať prostredníctvom štandardizovaných vykazovacích formulárov.

Komisii je splnomocnená prispôbovať prílohy technickému pokroku prostredníctvom delegovaných aktov a spravovať osvedčenia a vykazovacie formuláre v úzkej spolupráci s členskými štátmi prostredníctvom vykonávacích aktov, okrem iného vrátane alternatívnych postupov kontroly na základe moderných systémov spracovania emisií na účely kontroly prevádzkových emisií NO_x a emisií pevných častíc, ktoré sú ešte vo vývoji.

- Právny základ

Právnym základom tohto návrhu je článok 91 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

- Zásada subsidiarity

Zásada subsidiarity sa uplatňuje, pokiaľ návrh nepatrí do výhradnej právomoci Únie.

Ciele návrhu nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov z tohto dôvodu: technické požiadavky na cestné kontroly boli na úrovni Únie stanovené na minimálnej úrovni a ich zavádzanie zo strany členských štátov viedlo k veľkej rôznorodosti požiadaviek v celej únii s negatívnymi vplyvmi ako na bezpečnosť cestnej premávky, tak aj na vnútorný trh.

Návrh je preto v súlade so zásadou subsidiarity.

- Zásada proporcionality

Návrh je v súlade so zásadou proporcionality z týchto dôvodov.

Ako sa uvádza v posúdení vplyvu, tento návrh je v súlade so zásadou proporcionality, pretože neprekračuje rámec toho, čo je potrebné na dosiahnutie cieľov týkajúcich sa zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky a ochrany životného prostredia prostredníctvom zvyšovania kvality a sprísnenia cestných kontrol a vytvorenia primeraného rámca na bezproblémový tok informácií.

- Výber nástrojov

Navrhované nástroje: nariadenie.

Nariadenie sa pokladá za vhodný spôsob na poskytnutie požadovaného zabezpečenia súladu bez toho, aby si vyžadovalo transpozíciu do právnych predpisov členských štátov.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Návrh nemá žiadny vplyv na rozpočet Únie.

5. NEPOVINNÉ PRVKY [AK JE TO POTREBNÉ]

- Zrušenie platných právnych predpisov

Prijatie návrhu bude viesť k zrušeniu existujúcich právnych predpisov.

- Európsky hospodársky priestor

Navrhovaný akt sa týka záležitostí EHP, a preto by sa mal rozšíriť na Európsky hospodársky priestor.

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

**o cestnej technickej kontrole spôsobilosti úžitkových automobilov prevádzkovaných
v Únii a o zrušení smernice 2000/30/ES**

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru¹,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov²,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) Komisia vo svojej bielej knihe z 28. marca 2011 s názvom „Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje“³ stanovuje cieľ „nulovej vízie“, v rámci ktorého by Únia mala do roku 2050 znížiť počet smrteľných nehôd v cestnej doprave takmer na nulu. Pri dosahovaní tohto cieľa sa očakáva, že technológia vozidiel vo veľkej miere prispeje k bezpečnosti v cestnej doprave.
- (2) Komisia vo svojom oznámení s názvom „Smerom k európskemu priestoru bezpečnosti cestnej premávky: politické usmernenia pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2011 – 2020“⁴ navrhla do roku 2020 ďalšie zníženie celkového počtu úmrtí na cestách Únie o polovicu, so začiatkom od roku 2010. S ohľadom na dosiahnutie tohto cieľa Komisia vymedzila sedem strategických cieľov vrátane opatrení pre bezpečnejšie

¹ Ú. v. EÚ C, s.

² Ú. v. EÚ C, s.

³ KOM(2011) 144 v konečnom znení.

⁴ KOM(2010) 389 v konečnom znení.

vozidlá, stratégie na zníženie počtu zranení a zvýšenie bezpečnosti zraniteľných účastníkov cestnej premávky, predovšetkým motocyklistov.

- (3) Kontrola technického stavu je súčasťou širšieho systému, ktorým sa zabezpečuje, aby sa vozidlá počas používania udržiavali v bezpečnom a environmentálne prijateľnom stave. Tento systém by mal zahŕňať pravidelné kontroly technického stavu všetkých vozidiel a cestné technické kontroly vozidiel používaných na obchodné činnosti v cestnej doprave, ako aj ustanovenia o postupe evidencie vozidiel s cieľom zabezpečiť, aby sa vozidlá, ktoré predstavujú bezprostredné ohrozenie bezpečnosti cestnej dopravy, nepoužívali na cestách.
- (4) V rámci Únie bolo prijatých niekoľko technických noriem a požiadaviek vo vzťahu k bezpečnosti vozidiel. Prostredníctvom systému neočakávaných cestných kontrol je však potrebné zabezpečiť, aby vozidlá po tom, čo boli uvedené na trh, aj naďalej spĺňali bezpečnostné normy počas celej životnosti.
- (5) Cestné technické kontroly, tak ako sa vymedzujú v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2000/30/ES zo 6. júna 2000 o cestnej technickej kontrole spôsobilosti úžitkových automobilov prevádzkovaných v Spoločenstve⁵, predstavujú kľúčový prvok na dosiahnutie nepretržitej vysokej úrovne spôsobilosti úžitkových automobilov počas ich používania. Takéto kontroly neprispievajú len k bezpečnosti cestnej premávky a znižovaniu emisií pochádzajúcich z vozidiel, ale tiež pomáhajú zabráňovať nekalej konkurencii v cestnej doprave z dôvodu akceptácie rozdielnej úrovne kontrol medzi členskými štátmi.
- (6) Cestná kontrola by sa mala vykonávať prostredníctvom systému hodnotenia rizikovosti. Členské štáty môžu používať systém hodnotenia rizikovosti zriadený v súlade s článkom 9 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES z 15. marca 2006 o minimálnych podmienkach vykonávania nariadení Rady (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85 o právnych predpisoch v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, a o zrušení smernice Rady 88/599/EHS⁶.
- (7) Toto nariadenie by sa malo vzťahovať na úžitkové vozidlá s konštrukčnou rýchlosťou presahujúcou 25 km/h zaradených do kategórií, ktoré sú vymedzené v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá⁷. To by však nemalo členským štátom brániť vo vykonávaní cestných kontrol vozidiel, na ktoré sa nevzťahuje toto nariadenie, alebo vykonávať kontrolu iných aspektov cestnej dopravy, predovšetkým tých, ktoré sa týkajú času vedenia vozidla a času odpočinku, alebo prepravy nebezpečného nákladu.
- (8) Zo správ o vykonávaní smernice 2000/30/ES⁸ jasne vyplýva dôležitosť cestných technických kontrol. V období rokov 2007 – 2008 bolo zaznamenaných takmer

⁵ Ú. v. ES L 203, 10.8.2000, s. 1.

⁶ Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 35.

⁷ Ú. v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1.

⁸ KOM(2010) 754 v konečnom znení.

300 000 vozidiel, ktoré boli podrobené cestným kontrolám v celej Únii a ktoré boli v takom zlom stave, že ich ďalšie používanie bolo zakázané. Tieto správy ukazujú aj veľmi významné rozdiely medzi výsledkami kontroly, ktorú vykonali členské štáty. V období rokov 2007 – 2008 sa rozdiely v podiele výskytu niektorých nedostatkov v susedných krajinách pohybovali v rozmedzí od 0,6 % do 41,4 %. Tieto správy nakoniec zdôrazňujú dôležité rozdiely v počte vykonaných cestných kontrol v jednotlivých členských štátoch. Aby bolo možné dosiahnuť vyváženejší prístup, členské štáty by sa mali zaviazat' k tomu, že vykonajú minimálny počet kontrol, úmerne k počtu úžitkových vozidiel, ktoré sú evidované na ich území.

- (9) V cestnej doprave sa čoraz častejšie používajú dodávky a ich prípojné vozidlá. Na tieto vozidlá sa nevzťahujú niektoré požiadavky, ako napríklad požiadavky kladené na odborné vzdelávanie vodičov z povolania alebo na montáž zariadení obmedzujúcich rýchlosť, čo má za následok relatívne vysoký počet cestných dopravných nehôd, ktorých účastníkmi sú práve tieto vozidlá. Preto by sa dodávky a ich prípojné zariadenia mali zahrnúť do rozsahu cestných kontrol.
- (10) S cieľom zabrániť zbytočnému administratívne zaťaženiu a nákladom a zlepšiť účinnosť kontrol, vozidlá prevádzkované podnikmi, ktoré nespĺňajú štandardy bezpečnosti cestnej premávky a environmentálne štandardy, by mali byť prednostne vybrané na vykonanie kontroly, zatiaľ čo vozidlá prevádzkované zodpovednými prevádzkovateľmi dbajúcimi na bezpečnosť, ktorí vykonávajú riadnu údržbu, by mali za odmenu podliehať menšiemu počtu kontrol.
- (11) Cestné technické kontroly by mali pozostávať z počiatočných kontrol a v prípade potreby aj z podrobnejších kontrol. V oboch prípadoch by sa mali kontroly zameriavať na všetky relevantné časti a systémy vozidiel. Aby bolo možné dosiahnuť zosúladenejšiu kontrolu, mali by sa pri všetkých možných prvkoch kontroly zaviesť metódy kontroly a príklady nedostatkov, spolu s ich hodnotením podľa ich závažnosti.
- (12) Správy o cestnej technickej kontrole sa v niektorých členských štátoch vyhotovujú prostredníctvom elektronických prostriedkov. V takomto prípade by sa mal výpis takejto správy o kontrole odovzdať vodičovi. Všetky údaje a informácie získané počas cestných kontrol by sa mali previesť do spoločnej databázy členského štátu, aby bolo možné údaje ľahšie spracovať a aby bolo možné prenos informácií vykonať bez dodatočnej administratívnej záťaže.
- (13) Používanie mobilných kontrolných jednotiek znižuje časové zdržania a náklady prevádzkovateľov, pretože je možné vykonať podrobnejšie kontroly priamo na cestnej komunikácii. Za určitých okolností je možné využiť aj kontrolné strediská s cieľom vykonať podrobnejšie kontroly.
- (14) Pracovníci vykonávajúci podrobnejšie cestné kontroly by mali mať aspoň také isté zručnosti a mali by spĺňať také isté požiadavky ako tie osoby, ktoré vykonávajú kontrolu technického stavu v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady

(EÚ) č. XX/XX/XX zo [dňa] o kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o zrušení smernice 2009/40/ES⁹.

- (15) Na dosiahnutie zosúladienejšieho systému cestných technických kontrol v celej Únii je kľúčovou podmienkou spolupráca a výmena osvedčených postupov medzi členskými štátmi. Preto by členské štáty mali užšie spolupracovať aj v rámci prevádzkových aktivít. Takáto spolupráca by mala takisto zahŕňať pravidelné organizovanie koordinovaných cestných kontrol.
- (16) Aby bolo možné zabezpečiť účinnú výmenu informácií medzi členskými štátmi, každý členský štát by mal určiť jeden orgán, ktorý by bol kontaktným miestom na styk s ostatnými dotknutými príslušnými orgánmi. Uvedený orgán by mal tiež zostavovať príslušné štatistiky. Okrem toho by členské štáty mali na svojom území uplatňovať konzistentnú národnú stratégiu presadzovania týchto predpisov a môžu určiť jeden orgán, ktorý bude koordinovať jej vykonávanie. Príslušné orgány v každom členskom štáte by mali stanoviť postupy, ktoré by vymedzovali lehoty a obsah informácií, ktoré sa majú odovzdávať.
- (17) Aby bolo možné monitorovať systém cestných kontrol realizovaný v Únii, členské štáty by mali Komisii každé dva roky poskytovať výsledky vykonaných cestných kontrol. Komisia by mala Európskemu parlamentu poskytovať správu o získaných údajoch.
- (18) Členské štáty by mali stanoviť pravidlá týkajúce sa sankcií uplatniteľných pri porušení ustanovení tohto nariadenia a zabezpečiť ich vykonávanie. Tieto sankcie by mali byť účinné, primerané, odrádzajúce a nediskriminačné.
- (19) Aby bolo možné toto nariadenie doplniť o ďalšie technické detaily, Komisii by sa mala udeliť právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie s cieľom zohľadňovať vývoj právnych predpisov o typovom schválení ES vo vzťahu ku kategóriám vozidiel, ako aj s ohľadom na potrebu prispôbovať prílohy technickému pokroku. Je mimoriadne dôležité, aby Komisia viedla náležité konzultácie v priebehu prípravných prác vrátane konzultácií na expertnej úrovni. Pri príprave a vypracúvaní delegovaných aktov by Komisia mala zabezpečiť súčasné, včasné a vhodné postúpenie príslušných dokumentov Európskemu parlamentu a Rade.
- (20) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tohto nariadenia by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci. Tieto vykonávacie právomoci by sa mali uplatňovať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie¹⁰.
- (21) Keďže cieľ tohto nariadenia, a to stanovenie minimálnych spoločných požiadaviek a harmonizovaných pravidiel týkajúcich sa vykonávania cestných kontrol vozidiel prevádzkovaných v Únii, nemožno uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov,

⁹ Ú. v. EÚ L xxx.

¹⁰ Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13.

a preto ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie uvedeného cieľa.

- (22) Toto nariadenie rešpektuje základné práva a dodržiava zásady uznané Chartou základných práv Európskej únie, ako sa uvádza v článku 6 Zmluvy o Európskej únii.
- (23) Týmto nariadením sa rozširuje rozsah pôsobnosti smernice 2000/30/ES a aktualizujú sa jej technické požiadavky. Preto by sa táto smernica mala zrušiť. Okrem toho, do tohto nariadenia sa začleňujú predpisy uvedené v odporúčaní Komisie 2010/379/EÚ z 5. júla 2010, ktoré sa týka posúdenia rizika v prípade nedostatkov zistených počas cestných technických kontrol (úžitkových automobilov) v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2000/30/ES¹¹,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

KAPITOLA I

PREDMET ÚPRAVY, VYMEDZENIE POJMOV A ROZSAH PÔSOBNOSTI

Článok 1

Predmet úpravy

Týmto nariadením sa zriaďuje systém cestných kontrol úžitkových vozidiel prevádzkovaných na území členských štátov.

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

1. Toto nariadenie sa vzťahuje na úžitkové vozidlá s konštrukčnou rýchlosťou presahujúcou 25 km/h zaradených do nasledujúcich kategórií, ktoré sú vymedzené v smernici 2007/46/ES Európskeho parlamentu a Rady:
 - motorové vozidlá používané na prepravu cestujúcich s viac než ôsmimi sedadlami okrem sedadla vodiča – kategória vozidiel M2 a M3,
 - motorové vozidlá s minimálne štyrmi kolesami, bežne používané na cestnú prepravu tovaru s maximálnou prípustnou hmotnosťou nepresahujúcou 3 500 kg – kategória vozidiel N1,
 - motorové vozidlá používané na cestnú prepravu tovaru s maximálnou prípustnou hmotnosťou presahujúcou 3 500 kg – kategórie vozidiel N2 a N3,

¹¹ Ú. v. EÚ L 173, 8.7.2010, s. 97.

- prípojné vozidlá a návesy s maximálnou prípustnou hmotnosťou nepresahujúcou 3 500 kg – kategórie vozidiel O1 a O2,
 - prípojné vozidlá a návesy s maximálnou prípustnou hmotnosťou presahujúcou 3 500 kg – kategórie vozidiel O3 a O4.
2. Toto nariadenie nemá vplyv na právo členských štátov vykonávať cestné kontroly vozidiel, na ktoré sa nevzťahuje toto nariadenie.

Článok 3 **Vymedzenie pojmov**

Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

- 1) „vozidlo“ je akékoľvek nekoľajové motorové vozidlo alebo jeho prípojné vozidlo alebo náves;
- (2) „motorové vozidlo“ je akékoľvek motorové vozidlo na kolesách, ktoré sa pohybuje vlastnými prostriedkami, s najvyššou konštrukčnou rýchlosťou presahujúcou 25 km/h;
- (3) „prípojné vozidlo“ je vozidlo bez vlastného pohonu na kolesách, ktoré je projektované a vyrobené tak, aby ho mohlo ťahať motorové vozidlo;
- (4) „náves“ je akékoľvek prípojné vozidlo navrhnuté tak, aby bolo pripojené k motorovému vozidlu takým spôsobom, že časť návesu spočíva na motorovom vozidle a podstatnú časť jeho hmotnosti a hmotnosti jeho nákladu nesie motorové vozidlo;
- (5) „náklad“ predstavuje všetky predmety uložené vo vozidle alebo na vozidle bez toho, aby boli trvalo pripevnené k tomuto vozidlu, vrátane predmetov umiestnených v nosičoch nákladov, ako sú výmenné nadstavby alebo kontajnery na vozidlách;
- (6) „úžitkové vozidlo“ je motorové vozidlo a jeho prípojné vozidlo, ktoré sú určené na prepravu tovaru alebo cestujúcich na podnikateľské účely;
- (7) „vozidlo evidované v členskom štáte“ je vozidlo, ktoré je evidované alebo uvedené do prevádzky v členskom štáte;
- (8) „držiteľ osvedčenia o evidencii“ je osoba, na ktorej meno je vozidlo evidované;
- (9) „cestná kontrola“ je neočakávaná kontrola technického stavu úžitkových vozidiel prevádzkovaných na verejných pozemných komunikáciách na území členského štátu, ktorú uskutočňujú orgány alebo ktorá sa uskutočňuje pod ich priamom dohľadom;
- (10) „kontrola technického stavu“ je overenie toho, či časti a komponenty vozidla spĺňajú bezpečnostnú a environmentálnu charakteristiku platnú v čase schválenia, prvej registrácie alebo v čase uvedenia do prevádzky alebo v čase montáže dodatočného vybavenia;

- (11) „príslušný orgán“ je orgán alebo verejný orgán, ktorý je zodpovedný za riadenie vnútroštátneho systému cestných kontrol.
- (12) „technik“ je osoba oprávnená členským štátom na vykonávanie cestných kontrol;
- (13) „nedostatky“ sú technické poruchy a iné prípady nesúladu zistené počas cestnej kontroly;
- (14) „koordinovaná cestná kontrola“ je cestná kontrola, ktorá je zároveň organizovaná dvomi alebo viacerými členskými štátmi.

KAPITOLA II

SYSTÉM CESTNEJ KONTROLY A VŠEOBECNÉ POVINNOSTI

Článok 4

Systém cestnej kontroly

Systém cestnej kontroly pozostáva z počiatočných cestných kontrol podľa článku 9 a podrobnejších cestných kontrol podľa článku 10 ods. 1.

Článok 5

Percentuálny podiel kontrolovaných vozidiel

Každý členský štát v každom kalendárnom roku vykoná celkový počet počiatočných cestných kontrol, ktorý zodpovedá minimálne 5 % celkového počtu vozidiel podľa článku 3 ods. 1, ktoré sú evidované na jeho území.

Článok 6

Hodnotenie rizikovosti na účely cestných kontrol

1. Na vnútroštátnej úrovni sa zavedie systém hodnotenia rizikovosti na účely cestných kontrol, založený na počte a závažnosti nedostatkov zistených na vozidlách, ktoré prevádzkujú jednotlivé podniky. Systém hodnotenia rizikovosti spravuje príslušný orgán členského štátu.
2. Každému podniku určenému v rámci systému hodnotenia rizikovosti na účely cestných kontrol sa priradí rizikový profil s použitím kritérií, ktoré sú uvedené v prílohe I.

Podniky sa zatriedia podľa tohto rizikového profilu:

- vysoké riziko,
- stredné riziko,

– nízke riziko.

3. Pokiaľ ide o implementáciu systému hodnotenia rizikovosti na účely cestných kontrol, členské štáty môžu používať systém hodnotenia rizikovosti zriadený v súlade s článkom 9 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES.

Článok 7 **Povinnosti**

1. Vodiči vozidla, ktoré je evidované v členskom štáte, musia mať na palube vozidla osvedčenie o technickej kontrole, ktoré zodpovedá poslednej technickej kontrole, ako aj správu o poslednej cestnej kontrole, ak je k dispozícii.
2. Vodič vozidla, ktoré je predmetom cestnej kontroly, spolupracuje s technikmi a poskytne prístup k vozidlu a jeho častiam na účely vykonania kontroly.
3. Jednotlivé podniky zabezpečia, aby vozidlá, ktoré prevádzkujú, boli vždy v dobrom technickom stave.

Článok 8 **Technici**

1. Technici sa pri výbere vozidiel, ktoré majú byť predmetom cestnej kontroly, a počas vykonávania cestnej kontroly musia zdržať akejkoľvek diskriminácie z dôvodu štátnej príslušnosti vodiča alebo krajiny registrácie alebo uvedenia vozidla do prevádzky.
2. Technik, ktorý vykonal kontrolu technického stavu vozidla, sa nesmie zúčastniť následnej cestnej kontroly toho istého vozidla.
3. Technik musí byť nestranný a nesmie byť v konflikte záujmov, a to predovšetkým s ohľadom na hospodárske, osobné alebo rodinné vzťahy s vodičom, prevádzkovateľom alebo držiteľom osvedčenia o evidencii kontrolovaného vozidla.
4. Technici nesmú byť žiadnym spôsobom odmeňovaní za počet alebo výsledky vykonaných cestných kontrol.

KAPITOLA III

POSTUPY PRI KONTROLE

Článok 9

Výber vozidiel na počiatočnú cestnú kontrolu

Pri určovaní vozidiel, ktoré sa majú podrobiť cestnej kontrole, sa technici v prvom rade zamerajú na vozidlá, ktoré prevádzkujú podniky s vysokým rizikovým profilom podľa

článku 6 ods. 2. Ostatné vozidlá je možné vybrať na účely vykonania kontroly vtedy, keď existuje podozrenie, že vozidlo ohrozuje bezpečnosť cestnej premávky.

Článok 10

Obsah a metódy cestných kontrol

1. Vozidlá vybrané na účely vykonania cestnej kontroly v súlade s článkom 9, sa podrobia počiatočnej cestnej kontrole.

Technik pri každej počiatočnej cestnej kontrole vozidla:

- a) kontroluje osvedčenie o technickej kontrole a správu o cestnej kontrole, ak je k dispozícii, ktorá sa nachádza vo vozidle v súlade s článkom 7 ods. 1;
- b) vykonáva vizuálne hodnotenie stavu vozidla a jeho nákladu.

Ak je v správe o predchádzajúcej cestnej kontrole uvedený nedostatok alebo nedostatky, technik preverí, či takýto nedostatok alebo takéto nedostatky boli odstránené.

2. Technik môže na základe výsledku počiatočnej kontroly rozhodnúť o tom, či sa má vozidlo alebo jeho prípojné vozidlo podrobiť podrobnejšej cestnej kontrole.

Podrobnejšia cestná kontrola sa týka minimálne týchto oblastí:

- brzdové zariadenie,
- riadenie,
- nápravy, kolesá, pneumatiky a zavesenie náprav,
- zaťaženie životného prostredia.

Kontrola každej z týchto oblastí zahŕňa jednu, niekoľko alebo všetky položky, ktoré sú uvedené v prílohe II a ktoré sú vo vzťahu k týmto oblastiam relevantné.

Technik môže okrem toho skontrolovať aj iné oblasti kontroly uvedené v prílohe II bode 1 a môže sa zamerať na jednu, niekoľko alebo všetky položky uvedené v tejto prílohe.

Ak je v osvedčení o technickej kontrole alebo v správe o cestnej kontrole uvedené, že sa počas predchádzajúceho mesiaca vykonala kontrola jednej z položiek, ktoré sú uvedené v prílohe II, technik túto položku skontroluje len v odôvodnenom prípade na základe existencie zjavného nedostatku.

4. Technik pri vykonávaní cestnej kontroly používa metódy kontroly uvedené v prílohe II.
5. Podrobnejšie cestné kontroly vykonávajú len technici, ktorí spĺňajú minimálne požiadavky na spôsobilosť a odborné vzdelanie, ktoré sú uvedené v článku 12

a v prílohe VI k nariadeniu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. XXX/XXX zo [dňa] o kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel.

Článok 11

Kontrolné zariadenia

1. Podrobnejšia cestná kontrola sa vykoná prostredníctvom mobilnej kontrolnej jednotky alebo v kontrolnom stredisku podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. XXX/XXX zo [dňa] o kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel.
2. Ak sa má kontrola vykonať v kontrolnom stredisku, miesto počiatočnej cestnej kontroly sa nesmie nachádzať viac než 10 km od tohto strediska.
2. Mobilné kontrolné jednotky musia byť vybavené vhodným zariadením na vykonanie cestnej kontroly, ku ktorému patria minimálne zariadenia potrebné na vyhodnotenie stavu brzd, riadenia, zavesenia náprav a emisií vozidla.

Článok 12

Hodnotenie nedostatkov

1. Technik pri každej kontrolovanej položke používa zoznam možných nedostatkov a ich úrovni závažnosti podľa prílohy III.
2. Technik pri vykonávaní cestnej kontroly priradí každému zistenému nedostatku úroveň závažnosti a zaradí ho do jednej z týchto skupín:
 - malé nedostatky, ktoré nemajú výrazný vplyv na bezpečnosť vozidla, ako aj iné menej významné prípady nesúladu;
 - veľké nedostatky, ktoré môžu ovplyvniť bezpečnosť vozidla alebo ohroziť iných účastníkov cestnej premávky, ako aj iné významnejšie prípady nesúladu;
 - nebezpečné nedostatky, ktoré predstavujú priame a bezprostredné riziko pre bezpečnosť cestnej premávky, v dôsledku ktorého sa vozidlo za žiadnych okolností nesmie používať v cestnej premávke.
3. Vozidlo, na ktorom sa zistia nedostatky patriace do viac než jednej skupiny nedostatkov podľa odseku 2, sa zaradí do skupiny, ktorá zodpovedá najzávažnejšiemu nedostatku. Vozidlo, na ktorom sa zistilo niekoľko nedostatkov v rámci tej istej skupiny, sa zaradí do najbližšej závažnejšej skupiny v prípade, že kombinovaný účinok týchto nedostatkov vyúsťuje do vyššieho stupňa ohrozenia bezpečnosti cestnej premávky.

Článok 13

Konkrétne predpisy týkajúce sa kontroly zabezpečenia nákladu

Technik môže podrobiť vozidlo kontrole zabezpečenia nákladu podľa prílohy IV. Následné postupy uvedené v článku 14 sa uplatňujú aj v prípade veľkých alebo nebezpečných nedostatkov, ktoré sa týkajú zabezpečenia nákladu.

Článok 14

Následné opatrenia v prípade veľkých alebo nebezpečných nedostatkov

1. Každý veľký nedostatok zistený počas počiatočnej alebo podrobnejšej kontroly sa v blízkosti miesta kontroly bezodkladne odstráni.
2. Technik môže rozhodnúť o tom, aby sa vozidlo podrobilo kontrole technického stavu v lehote, ktorú určí, ak je toto vozidlo evidované v členskom štáte, v ktorom sa vykonala cestná kontrola. Ak je vozidlo evidované v inom členskom štáte, technik môže požiadať príslušný orgán tohto členského štátu o vykonanie novej kontroly technického stavu daného vozidla podľa postupu, ktorý je ustanovený v článku 18 ods. 3.
3. Technik nesmie povoliť ďalšie používanie vozidla, ktoré bolo zaradené ako vozidlo s nebezpečnými nedostatkami, pokiaľ sa takéto nedostatky neodstránia na mieste kontroly. Technik môže povoliť používanie takéhoto vozidla, aby sa dostalo k najbližšiemu servisu, v ktorom je možné tieto nedostatky odstrániť, a to za podmienky, že nebezpečné nedostatky boli odstránené takým spôsobom, ktorý mu umožňuje dôjsť do daného servisu, a za podmienky, že neexistuje bezprostredné ohrozenie posádky vozidla ani iných účastníkov cestnej premávky.

Technik môže povoliť, aby sa vozidlo, ktoré bolo zaradené ako vozidlo s nebezpečnými nedostatkami, dostalo priamo na najbližšie miesto, na ktorom sa takéto vozidlo môže opraviť alebo zaistiť.

Článok 15

Poplatky za kontroly

Ak sa po vykonaní podrobnejšej kontroly zistili veľké alebo nebezpečné nedostatky, členský štát môže požadovať uhradenie poplatku. Výška poplatku musí byť primeraná a neprekročí výšku poplatku, ktorý sa účtuje za vykonanie kontroly technického stavu toho istého typu vozidla.

Článok 16

Správa o kontrole a databáza cestnej kontroly

1. Technik po ukončení podrobnejšej kontroly vypracuje správu v súlade s prílohou V. Vodičovi vozidla sa odovzdá kópia správy o kontrole alebo sa mu v prípade elektronicky vypracovaných správ odovzdá výpis tejto správy.

2. Technik oznámi príslušnému orgánu výsledky podrobnejších cestných kontrol v primeranej lehote po ich vykonaní. Príslušný orgán uchováva tieto informácie počas 36 mesiacov odo dňa vykonania kontroly. . .
3. Výsledky cestnej kontroly sa oznámia registračnému orgánu, ktorý vozidlo eviduje.

KAPITOLA IV

SPOLUPRÁCA A VÝMENA INFORMÁCIÍ

Článok 17

Určenie kontaktného miesta

1. Členské štáty určia kontaktné miesto, ktoré:
 - zabezpečí koordináciu s kontaktnými miestami určenými inými členskými štátmi v súvislosti s opatreniami prijatými podľa článku 18,
 - odovzdáva Komisii údaje podľa článku 20,
 - je zodpovedné za výmenu informácií a poskytovanie pomoci príslušným úradom iných členských štátov.
2. Členské štáty oznámia Komisii názvy a kontaktné údaje svojich vnútroštátnych kontaktných miest najneskôr *[jeden rok odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia]* a bezodkladne ju informujú o akýchkoľvek zmenách týchto údajov. Komisia zostaví zoznam všetkých vnútroštátnych kontaktných miest a odovzdá ich členským štátom.

Článok 18

Spolupráca medzi členskými štátmi

1. Pokiaľ sa na vozidle, ktoré nie je evidované v členskom štáte, v ktorom sa vykonáva kontrola, zistia veľké alebo nebezpečné nedostatky, a najmä tie, ktoré vedú k zákazu používania daného vozidla, kontaktné miesto informuje o výsledkoch tejto kontroly príslušný orgán členského štátu, v ktorom je vozidlo evidované. Tieto informácie obsahujú prvky správy o cestnej kontrole stanovené v prílohe VI. Komisia prijme podrobné predpisy týkajúce sa postupov oznamovania vozidiel s veľkými alebo nebezpečnými nedostatkami príslušnému orgánu členského štátu, v ktorom je vozidlo evidované, v súlade s postupom preskúmania podľa článku 23 ods. 2. .
2. Ak sa na vozidle zistia veľké alebo nebezpečné nedostatky, kontaktné miesto členského štátu, v ktorom sa vozidlo podrobilo kontrole, môže požiadať príslušný orgán členského štátu, v ktorom je vozidlo evidované, aby podnikol primerané následné opatrenie, ako napríklad podrobenie vozidla ďalšej kontrole technického stavu podľa článku 14.

Príslušný orgán členského štátu, v ktorom je vozidlo evidované, informuje o prijatom opatrení členský štát, v ktorom sa kontrola vykonala.

Článok 19

Koordinované cestné kontroly

Členské štáty vykonávajú minimálne šesťkrát do roka koordinované aktivity spojené s cestnou kontrolou. Členské štáty môžu kombinovať tieto aktivity s aktivitami, ktoré sú stanovené v článku 5 smernice 2006/22/ES.

Článok 20

Oznamovanie informácií Komisii

1. Členské štáty oznamujú Komisii elektronickými prostriedkami do 31. marca každého druhého roka získané údaje, ktoré sa týkajú predchádzajúcich dvoch kalendárnych rokov a kontrolovaných vozidiel. Tieto údaje obsahujú:
 - a) počet kontrolovaných vozidiel;
 - b) kategóriu kontrolovaných vozidiel v súlade s prílohou V bodom 6;
 - c) členský štát, v ktorom je vozidlo evidované;
 - d) skontrolované položky a zistené nedostatky v súlade s prílohou V bodom 8.

Prvá správa je za dvojročné obdobie so začiatkom od 1. januára [rok].

2. Komisia prijme podrobné predpisy týkajúce sa oznamovania podľa odseku 1 v súlade s kontrolným postupom podľa článku 22 ods. 2. Do vypracovania takýchto predpisov sa používa štandardný vykazovací formulár podľa prílohy VI.

Komisia poskytuje Európskemu parlamentu správu o získaných údajoch.

KAPITOLA V

USTANOVENIA O DELEGOVANÝCH A VYKONÁVACÍCH PRÁVOMOCIACH

Článok 21

Delegované akty

Komisii je v súlade s článkom 22 oprávnená prijímať delegované akty s cieľom:

- prípadnej aktualizácie článku 2 ods. 1, aby sa zohľadnili zmeny v kategóriách vozidiel, ktoré vyplývajú zo zmien a doplnení právnych predpisov podľa uvedeného článku,
- prispôsobenia príloh technickému pokroku alebo zohľadnenia úpravy v medzinárodných právnych predpisoch alebo právnych predpisoch Únie.

Článok 22 **Vykonávanie delegovania právomocí**

1. Právomoc prijímať delegované akty sa na Komisiu prenáša za podmienok ustanovených v tomto článku.
2. Delegovanie právomocí uvedených v článku 21 sa udeľuje na dobu neurčitú [*od dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia*].
3. Európsky parlament alebo Rada môžu delegovanie právomocí uvedené v článku 21 kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomocí uvedenej v tomto rozhodnutí. Nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po uverejnení rozhodnutia v Úradnom vestníku Európskej únie alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.
4. Komisia hneď po prijatí delegovaného aktu túto skutočnosť oznámi súčasne Európskemu parlamentu a Rade.
5. Delegovaný akt prijatý podľa článku 21 nadobúda účinnosť iba vtedy, ak Európsky parlament alebo Rada nevzniesli žiadne námietky v lehote dvoch mesiacov po oznámení uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred koncom tohto obdobia Európsky parlament a Rada informovali Komisiu, že nevzniesú námietky. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predlžuje o dva mesiace.

Článok 23 **Postup výboru**

1. Komisii pomáha výbor. Týmto výborom je výbor v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
2. Ak sa odkazuje sa na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011. V prípade, že sa stanovisko výboru má získať písomným postupom, tento postup sa ukončí bez výsledku, ak tak v lehote určenej na zaslanie stanoviska rozhodne predseda výboru alebo ak o to požiadajú jednoduchá väčšina členov výboru.

KAPITOLA VI

ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 24 **Sankcie**

1. Členské štáty stanovujú pravidlá týkajúce sa sankcií uplatniteľných na porušenia ustanovení tohto nariadenia a prijímajú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie ich vykonávania. Tieto sankcie musia byť účinné, primerané, odrádzajúce a nediskriminačné.

2. Pravidlá stanovené v súlade s odsekom 1 obsahujú sankcie, keď vodič alebo prevádzkovateľ nespolupracuje s technikom a keď neodstráni nedostatky zistené počas kontroly.
3. Členské štáty oznámia tieto ustanovenia Komisii najneskôr [*jeden rok po dátume začiatku uplatňovania tohto nariadenia*] a bezodkladne ju informujú o každej následnej zmene a doplnení, ktoré sa ich týkajú.

Článok 25 **Zrušenie**

Smernica 2000/30/ES sa týmto zrušuje s účinnosťou od [*dátumu začiatku uplatňovania tohto nariadenia*].

Článok 26 **Nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie**

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Uplatňuje sa od [*12 mesiacov od nadobudnutia účinnosti*].

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli

Za Európsky parlament
predseda

Za Radu
predseda