



EVROPSKÁ KOMISE

V Bruselu dne 13.7.2012

COM(2012) 380 final

2012/0184 (COD)

Balíček předpisů týkajících se technické způsobilosti vozidel

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

**o pravidelných technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel
a o zrušení směrnice 2009/40/ES**

(Text s významem pro EHP)

{SWD(2012) 206 final}

{SWD(2012) 207 final}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

- Odůvodnění a cíle návrhu

Cílem návrhu je stanovit aktualizovaná harmonizovaná 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.

- 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. Cílem technické prohlídky je ověřit funkčnost bezpečnostních prvků, vliv na životní prostředí a shodu vozidla s podmínkami schválení.

- Platné předpisy vztahující se na oblast návrhu

V „balíčku předpisů týkajících se technické způsobilosti vozidel“ budou zahrnuty stávající požadavky stanovené ve stávajícím legislativním rámci týkajícím technické způsobilosti

¹ KOM(2010) 389 v konečném znění.

vozidel, který zahrnuje problematiku technických prohlídek², silničních technických kontrol³ a pravidel pro registraci vozidel⁴.

Ve srovnání se stávajícími právními předpisy o technických prohlídkách návrh rozšiřuje oblast působnosti na nové kategorie vozidel, včetně motocyklů, jakož i četnost kontrol u starších vozidel na vozidla s vysokým počtem ujetých kilometrů. Návrh rovněž stanoví nové požadavky související s několika aspekty ohledně úrovně a kvality prohlídek, tj. požadavky týkající se zkušebního zařízení, kvalifikace a odborné přípravy pracovníků provádějících prohlídky a dohledu nad systémem provádění prohlídek.

- 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 dopravě⁵, a je zaměřen na provádění specifické strategie pro bezpečnější vozidla v rámci směru politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020.

Dále pokud jde o environmentální aspekty návrhu, mají zamýšlené požadavky přispět ke snižování emisí CO₂ a ostatních látek znečišťujících ovzduší z motorových vozidel v návaznosti na evropskou strategii pro čistá a energeticky účinná vozidla⁶, jakož i integrovanou politiku v oblasti energetiky a změny klimatu⁷, tzv. „strategii 20-20-20“, a k dosažení cílů v oblasti kvality ovzduší stanovených ve směrnici 2008/50/ES⁸.

Návrh je v souladu s doporučeními týkajícími se znovuoživení jednotného trhu, která jsou uvedena v Montiho zprávě z května 2010⁹, 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 Komise konzultovala zúčastněné strany několika způsoby.

- Proběhla všeobecná konzultace prostřednictvím internetu, která zohlednila všechny aspekty návrhu.

² Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/40/ES ze dne 6. května 2009 o technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel (Úř. věst. L 141, 6.6.2009, s. 12).

³ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES ze dne 6. června 2000 o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných ve Společenství, ve znění pozdějších předpisů (Úř. věst. L 203, 10.8.2000, s. 1).

⁴ Směrnice Rady 1999/37/ES ze dne 29. dubna 1999 o registračních dokladech vozidel (Úř. věst. L 138, 1.6.1999, s. 57).

⁵ KOM(2011) 144 v konečném znění.

⁶ KOM(2010) 186 v konečném znění.

⁷ KOM(2008) 30 v konečném znění.

⁸ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/50/ES ze dne 21. května 2008 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu (Úř. věst. L 152, 11.6.2008, s. 1).

⁹ http://ec.europa.eu/bepa/pdf/monti_report_final_10_05_2010_cs.pdf.

- 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

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 2007–2008¹⁰,
- 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,

¹⁰ KOM(2010) 754 v konečném znění.

- 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 GR 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, která byla nedávno změněna směrnicí 2010/48/EU¹¹ postupem projednávání ve výborech. 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 a zajistil:

přístup všech stanic technické kontroly k údajům odpovídajícím údajům uvedeným v prohlášení o shodě a k údajům elektronických bezpečnostních systémů (jako je ABS¹², ESC¹³, airbagy atd.);

výměnu výsledků prohlídek mezi členskými státy, přičemž přístup do systému by měly nejdůležitější donucovací orgány;

¹¹ Úř. věst. L 173, 8.7.2010, s. 47.

¹² Anti-lock Braking System (Protiblokovací brzdový systém).

¹³ Electronic Stability Control (Elektronická kontrola stability).

hlášení stanic technické kontroly týkající se výsledků technických prohlídek – a zejména údajů počítadel ujetých kilometrů – pro vnitrostátní a evropské orgány pro účely prosazování předpisů a statistické účely.

V některých členských státech provádí technické prohlídky vysoký počet soukromých schválených stanic technické kontroly. Aby byl zajištěn jednotný přístup, měly by být určité společné postupy popsány v právních předpisech, např. minimální lhůty a povaha informací, které mají být předávány.

Posouzení dopadů nicméně prokázalo přínos kombinace právně nevynutitelných předpisů a závazných právních předpisů. Z toho důvodu byla do legislativních textů začleněna právně nevynutitelná ustanovení, která byla uvažována v posouzení dopadů.

3. PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU

- **Shrnutí navrhovaných opatření**

Stanice technické kontroly musí mít přístup k technickým informacím, které jsou třeba k provádění technických prohlídek, včetně kontrol elektronických bezpečnostních systémů, jako je ABS nebo ESC. Výrobci poskytnou přístup k těmto informacím, jak je to již zavedeno pro účely oprav a údržby vozidel.

Povinnost provádění technických prohlídek bude rozšířena na dvoukolová a tříkolová vozidla poháněná motorem, lehká přípojná vozidla do 3,5 tuny a tahače s konstrukční rychlostí převyšující 40 km/h. S přihlédnutím k aspektům stáří vozidel a počtu ujetých kilometrů za rok bude u starších automobilů zvýšena četnost technických prohlídek a u vozidel s vysokým počtem ujetých kilometrů bude zavedena povinnost každoročních technických prohlídek, jak již tomu je v případě vozidel taxislužby a záchranné služby. Dostatečnou flexibilitu zajistí občanům a provozovatelům vozidel lhůta čtyř měsíců, ve které budou muset své vozidlo nechat podrobit technické prohlídce.

Zařízení používaná při technických prohlídkách musí splňovat určité minimální požadavky, které zajistí patřičnou účinnost popsaných metod kontroly. Zjištěné nedostatky se posoudí podle harmonizovaných pravidel týkajících se rizika, které tyto nedostatky představují pro bezpečnost silničního provozu.

Kontroloři, kteří provádějí technické prohlídky, musí mít určitou úroveň znalostí a dovedností a musí být řádně vyškoleni. Kontrolori nesmí být v žádném střetu zájmů, zejména pokud jde o ekonomické, osobní nebo rodinné vazby s držitelem registrace vozidla. Technické prohlídky prováděné schválenými soukromými subjekty musí podléhat doзору.

Výsledky technických prohlídek, včetně informací o počtu ujetých kilometrů, musí být uchovávány ve vnitrostátních rejstřících, které usnadní odhalování falšování údajů o počtu ujetých kilometrů. Podvody týkající se počítadel ujetých kilometrů by rovněž měly být systematictěji považovány za trestný čin podléhající trestnímu stíhání.

V některých členských státech provádí technické prohlídky vysoký počet soukromých schválených stanic technické kontroly. V zájmu účinné výměny informací mezi členskými státy by měla být určena vnitrostátní kontaktní místa a měla by být stanovena určitá společná pravidla, minimálně např. lhůty a povaha poskytovaných informací.

Komise je oprávněna změnit nařízení, aby byl zohledněn – je-li to vhodné – vývoj právních předpisů EU týkajících se schvalování typu v souvislosti s kategoriemi vozidel, a aktualizovat přílohy s cílem přizpůsobit jejich obsah technickému pokroku prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci, mj. včetně alternativních postupů technické prohlídky založených na moderních systémech následného zpracování emisí pro kontrolu dodržování mezních hodnot emisí NO_x a částic, které jsou stále ve fázi vývoje.

- 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: technické požadavky na technické prohlídky byly na úrovni Unie stanoveny na minimální úroveň a jejich provádění členskými státy vedlo k tomu, že se požadavky v jednotlivých členských zemích velmi liší, což má nepříznivý dopad na bezpečnost silničního provozu i na vnitřní trh.

Návrh je proto v souladu se zásadou subsidiarity.

- Zásada proporcionality

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 zvýšením kvality a posílením technických prohlídek a vytvořením vhodného rámce pro plynulý tok informací. Toto zahrnuje mimo jiné stanovení minimálních standardů týkajících se znalostí a odborné přípravy kontrolorů, neboť dnešní vozidla jsou vysoce sofistikované výrobky zahrnující množství komplexních technologií. To se týká i minimálních požadavků na zkušební zařízení, které se bude při technických prohlídkách používat. Všechna tato opatření jsou nezbytnými předpoklady pro zvýšení kvality technických prohlídek.

- Volba nástroje

Navrhované nástroje: nařízení.

Nařízení se považuje za vhodné, protože zajistí požadovaný soulad, aniž by bylo nutné provedení do právních předpisů členských států.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Návrh nemá žádné důsledky pro rozpočet Unie.

5. NEPOVINNÉ PRVKY [NEPOVINNÉ]

- Zrušení platných právních předpisů

Přijetí návrhu povede ke zrušení platných právních předpisů.

- Evropský hospodářský prostor

Navržený právní předpis se týká záležitosti EHP, a proto by měl být rozšířen na Evropský hospodářský prostor.

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o pravidelných technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a o zrušení směrnice 2009/40/ES

(Text s významem pro EHP)

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 výboru¹⁴,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů¹⁵,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Ve své bílé knize ze dne 28. března 2011 nazvané „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“¹⁶ Komise stanoví cíl „vize nula“, v rámci něhož by Unie měla do roku 2050 snížit počet úmrtí v silniční dopravě téměř na nulu. Aby bylo tohoto cíle dosaženo, má technologie vozidel významným dílem přispět ke zlepšení bezpečnosti silniční dopravy.
- (2) Komise ve svém sdělení nazvaném „Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020“¹⁷ navrhla usilovat o to, aby byl celkový počet smrtelných nehod v Unii snížen od roku 2010 do roku 2020 o další polovinu. K dosažení tohoto cíle Komise stanovila sedm strategických cílů, včetně opatření pro bezpečnější vozidla, strategii

¹⁴ Úř. věst. C , , s. .

¹⁵ Úř. věst. C , , s. .

¹⁶ KOM(2011) 144 v konečném znění.

¹⁷ KOM(2010) 389 v konečném znění.

pro snížení počtu zranění a zvýšení bezpečnosti zranitelných účastníků silničního provozu, zejména motocyklistů.

- (3) 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.
- (4) V Unii byla přijata řada technických norem a požadavků na bezpečnost vozidel. Pomocí systému pravidelných technických prohlídek je však třeba zajistit, aby vozidla po uvedení na trh nadále splňovala bezpečnostní normy po celou dobu jejich životnosti. Tento systém by se měl vztahovat na kategorie vozidel, jak jsou definovány ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2002/24/ES ze dne 18. března 2002 o schvalování typu dvoukolových a tříkolových motorových vozidel, kterou se zrušuje směrnice Rady 92/61/EHS¹⁸, směrnici Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla¹⁹ a směrnici Evropského parlamentu a Rady 2003/37/ES ze dne 26. května 2003 o schvalování typu zemědělských a lesnických traktorů, jejich přípojných vozidel a výměnných tažených strojů, jakož i jejich systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků a o zrušení směrnice 74/150/EHS²⁰.
- (5) Existuje jasná souvislost mezi úrovní bezpečnosti silničního provozu a počtem technických nedostatků vozidel. V roce 2009 bylo na evropských silnicích zaznamenáno 35 000 úmrtí. Za předpokladu, že technické nedostatky způsobují úmrtí ve stejné míře, jako způsobují dopravní nehody, lze technickým nedostatkům vozidel přičíst více než 2 000 úmrtí v Unii ročně. Podle dostupných studií by k 900 až 1 100 z těchto případů nemuselo dojít, kdyby byl systém technických prohlídek odpovídajícím způsobem zlepšen.
- (6) Velký podíl celkových emisí silniční dopravy, zejména emisí CO₂, způsobuje jen malá část vozidel s nedokonalé fungujícím systémem regulace emisí. Odhaduje se, že 5 % vozového parku způsobuje 25 % všech emisí znečišťujících látek. Z toho důvodu by režim pravidelných technických prohlídek snížením průměrných emisí vozidel rovněž přispěl ke zlepšení životního prostředí.
- (7) Důvěryhodné výsledky šetření ukazují, že 8 % nehod s účastí motocyklů bylo způsobeno technickými vadami nebo s nimi souvisí. Motocyklisté jsou z bezpečnostního hlediska nejvíce ohroženou skupinou účastníků silničního provozu, přičemž počet úmrtí má v jejich případě rostoucí tendenci. V celkovém počtu úmrtí jsou nadměrně zastoupeni řidiči mopedů, jichž v roce 2008 na silnicích zemřelo více než 1 400. Povinnost provádění technických prohlídek musí proto být rozšířena na

¹⁸ Úř. věst. L 124, 9.5.2002, s. 1.

¹⁹ Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1. 1.

²⁰ Úř. věst. L 171, 9.7.2003, s. 1.

nejrizikovější skupinu účastníků silničního provozu, dvoukolová a tříkolová vozidla poháněná motorem.

- (8) Nákladní automobily v místní dopravě jsou stále více nahrazovány zemědělskými vozidly s maximální konstrukční rychlostí vyšší než 40 km/h. Jejich potenciální riziko je srovnatelné s rizikem u nákladních automobilů, a proto by tato kategorie vozidel měla být posuzována stejně jako nákladní automobily, pokud jde o technické prohlídky.
- (9) V případě historických vozidel, u nichž se předpokládá, že slouží k tomu, aby zachovala dědictví doby, ve které byla vyrobena, a která jsou na veřejných pozemních komunikacích používána jen zřídka, by mělo být ponecháno na členských státech, aby rozhodly, zda pro tato vozidla prodlouží lhůtu pro provádění pravidelných technických prohlídek. Rovněž úprava režimu technických prohlídek u ostatních druhů specializovaných vozidel by měla být ponechána na členských státech.
- (10) Technické prohlídky spadají do oblasti působnosti státu, a proto by měly být prováděny členskými státy nebo pověřenými subjekty pod státním dohledem. Odpovědnost za provádění technických prohlídek by v každém případě měla zůstat členským státům, a to i tehdy, pokud vnitrostátní systém umožňuje, aby tuto činnost vykonávaly schválené soukromé subjekty, včetně opravárenských dílen.
- (11) Pro účely kontroly vozidel, a zejména jejich elektronických bezpečnostních prvků, je důležité, aby byly dostupné technické specifikace každého jednotlivého vozidla. Proto by výrobci vozidel neměli poskytovat pouze úplný soubor údajů, které se uvádějí v prohlášení o shodě, ale také přístup k údajům, které jsou nezbytné k ověření funkčnosti bezpečnostních systémů a systémů k ochraně životního prostředí. Za tímto účelem by měla obdobně platit ustanovení vztahující se na přístup k informacím o opravách a údržbě, která by stanicím technické kontroly umožnila přístup k informacím potřebným k provádění technických prohlídek. Toto má zásadní význam zejména v oblasti elektronicky řízených systémů a mělo by platit pro všechny prvky instalované výrobcem.
- (12) Pro zajištění vysoké kvality technických prohlídek v celé Unii by na úrovni Unie měla být stanovena zkušební zařízení, která mají být při prohlídkách použita, jejich údržba a kalibrace.
- (13) Kontroloři by při provádění technických prohlídek měli jednat nezávisle a neměli by být v žádném střetu zájmů. S výsledky technických prohlídek by proto neměly být spojeny žádné peněžní odměny ani žádný ekonomický či osobní prospěch.
- (14) Výsledky technické prohlídky by neměly být pozměňovány pro obchodní účely. Pouze v případě, že zjištění na základě technické prohlídky provedené kontrolorem jsou zjevně nesprávná, by orgán dozoru měl mít možnost upravit výsledky technické prohlídky.
- (15) Vysoká úroveň technických prohlídek vyžaduje vysokou úroveň kvalifikace a způsobilosti pracovníků provádějících technické prohlídky. Měl by být zaveden systém odborné přípravy, který by zahrnoval úvodní školení a poté pravidelná opakovací školení. Mělo by být stanoveno přechodné období pro usnadnění hladkého

přechodu stávajících pracovníků provádějících technické prohlídky do režimu pravidelných školení.

- (16) Aby bylo zajištěno, že vysoká kvalita technických prohlídek je udržována dlouhodobě, měly by mít členské státy povinnost zavést systém zajišťování kvality, který by zahrnoval procesy udělení povolení, dozoru a odebrání, pozastavení nebo zrušení povolení k provádění technických prohlídek.
- (17) Četnost technických prohlídek by měla být přizpůsobena druhu vozidla a jeho počtu ujetých kilometrů. Větší pravděpodobnost výskytu technických nedostatků je u vozidel, která dosáhla určitého stáří a – zejména jsou-li intenzivně používána – určitého počtu ujetých kilometrů. Z toho důvodu je vhodné zvýšit četnost technických prohlídek u starších vozidel a u vozidel s vysokým počtem ujetých kilometrů.
- (18) Aby byla pro majitele a provozovatele vozidel zajištěna určitá flexibilita, měly by členské státy mít možnost stanovit lhůtu několika týdnů, ve které by pravidelná technická prohlídka musela být provedena.
- (19) Technické prohlídky by měly zahrnovat veškeré položky související se specifickým provedením, konstrukcí a vybavením kontrolovaného vozidla. V rámci těchto položek a vzhledem k současnému stavu technologie vozidel, by na seznam položek, které podléhají kontrole, měly být zahrnuty moderní elektronické systémy. Za účelem harmonizace technických prohlídek by pro každou z položek podléhajících kontrole měly být stanoveny metody kontroly.
- (20) S cílem usnadnit harmonizaci a zajistit soudržnost norem by pro všechny položky podléhající kontrole měl být stanoven demonstrativní seznam hlavních důvodů pro nevyhovění. Pro zajištění jednotného úsudku o stavu kontrolovaného vozidla by zjištěné nedostatky měly být posuzovány na základě společné normy.
- (21) Držitel registrace vozidla, u něhož byly při technické prohlídce zjištěny nedostatky, a zejména nedostatky, které představují riziko pro bezpečnost silničního provozu, by tyto nedostatky měl neprodleně odstranit. V případě nebezpečných nedostatků by registrace vozidla měla být odejmuta, dokud tyto nedostatky nebudou zcela odstraněny.
- (22) Po každé technické prohlídce by mělo být vydáno osvědčení o technické způsobilosti vozidla, mj. včetně údajů o totožnosti vozidla a informací o výsledcích prohlídky. S cílem zajistit řádné sledování technických prohlídek by členské státy měly tyto informace shromažďovat a uchovávat v databázi.
- (23) Odhadem v 5 až 12 % případů prodeje ojetých vozidel jsou falšovány údaje o počtu ujetých kilometrů, což pro společnost představuje velmi významné náklady ve výši několika miliard eur ročně a projevuje se v nesprávném posuzování způsobilosti vozidla. S cílem bojovat proti podvodům týkajícím se údajů o počtu ujetých kilometrů by pro snazší odhalování neoprávněných zásahů do počítadel ujetých kilometrů či manipulace s nimi bylo vhodné zavést povinnost zaznamenávat údaje o počtu ujetých kilometrů v osvědčení o technické způsobilosti vozidla a povinnost předkládat osvědčení o předchozí technické prohlídce. Podvody týkající se počítadel ujetých kilometrů by rovněž měly být systematictěji považovány za trestný čin podléhající trestnímu stíhání.

- (24) V některých členských státech provádí technické prohlídky vysoký počet soukromých schválených stanic technické kontroly. V zájmu účinné výměny informací mezi členskými státy by měla být určena vnitrostátní kontaktní místa a měly by být stanoveny některé společné postupy týkající se alespoň lhůt a povahy předávaných informací.
- (25) Technické prohlídky jsou součástí komplexnějšího regulačního systému, který upravuje problematiku vozidel po celou dobu jejich životnosti od schválení prostřednictvím registrací, přes kontroly až po jejich likvidaci. Rozvoj a propojení elektronických databází vozidel jednotlivých států a výrobců by v zásadě přispěly ke zlepšení účinnosti celého administrativního řetězce týkajícího se vozidel a ke snížení nákladů a administrativní zátěže. Komise by proto měla provést studii proveditelnosti, nákladů a přínosů zavedení evropské elektronické platformy pro informace o vozidlech za tímto účelem.
- (26) Pro doplnění tohoto nařízení o další technické podrobnosti by na Komisi měla být přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, aby byl v případě potřeby zohledněn vývoj právních předpisů Unie o schvalování typu v souvislosti s kategoriemi vozidel, jakož i potřeba aktualizovat přílohy 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.
- (27) V zájmu zajištění jednotných podmínek pro provádění tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto prováděcí pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí²¹.
- (28) Zkušební zařízení a vybavení používaná ve stanicích technické kontroly by měla splňovat požadavky stanovené pro provádění technických prohlídek. Vzhledem k tomu, že to znamená významné investice a úpravy, které nemohou být provedeny okamžitě, měla by být pro splnění těchto požadavků poskytnuta lhůta pěti let. Obdobná lhůta pěti let by měla být poskytnuta orgánům dozoru pro splnění všech kritérií a požadavků týkajících se schválení stanic technické kontroly a dozoru nad nimi.
- (29) Jelikož cíle tohoto nařízení, totiž stanovení minimálních společných požadavků a harmonizovaných pravidel týkajících se provádění technických prohlídek vozidel v Unii, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto jej může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle.

²¹ Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13.

- (30) Toto nařízení ctí základní práva a zachovává zásady uznané zejména v Listině základních práv Evropské unie, uvedené v článku 6 Smlouvy o Evropské unii.
- (31) Toto nařízení aktualizuje technické požadavky směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/40/ES ze dne 6. května 2009 o technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel²² a rozšiřuje oblast její působnosti tak, aby zahrnovala zejména zřízení stanic technické kontroly a jejich orgánů dozoru, jakož i jmenování kontrolorů pověřených výkonem technických prohlídek. Uvedená směrnice by proto měla být zrušena. Kromě toho toto nařízení začleňuje pravidla uvedená v doporučení Komise 2010/378/EU ze dne 5. července 2010 o posuzování závad při technických prohlídkách podle směrnice 2009/40/ES²³ s cílem dosáhnout kvalitnější právní úpravy metod technických prohlídek,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I

PŘEDMĚT, DEFINICE A OBLAST PŮSOBNOSTI

Článek 1

Předmět

Toto nařízení stanoví systém pravidelných technických prohlídek vozidel.

Článek 2

Oblast působnosti

1. Toto nařízení se použije na vozidla následujících kategorií s konstrukční rychlostí vyšší než 25 km/h podle směrnice 2002/24/ES, směrnice 2007/46/ES a směrnice 2003/37/ES:
 - motorová vozidla s nejméně čtyřmi koly používaná k přepravě osob, která nemají více než osm sedadel kromě sedadla řidiče – kategorie vozidel M1,
 - motorová vozidla používaná k přepravě osob, která mají více než osm sedadel kromě sedadla řidiče – kategorie vozidel M2 a M3,
 - motorová vozidla s nejméně čtyřmi koly obvykle používaná k silniční nákladní dopravě, jejichž maximální přípustná hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg – kategorie vozidel N1,
 - motorová vozidla používaná k nákladní dopravě, jejichž maximální přípustná hmotnost převyšuje 3 500 kg – kategorie vozidel N2 a N3,

²² Úř. věst. L 141, 6.6.2009, s. 12.

²³ Úř. věst. L 173, 8.7.2010, s. 74.

- přípojná vozidla a návěsy, jejichž maximální přípustná hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg – kategorie vozidel O1 a O2,
- přípojná vozidla a návěsy, jejichž maximální přípustná hmotnost převyšuje 3 500 kg – kategorie vozidel O3 a O4,
- dvoukolová a tříkolová vozidla – kategorie vozidel L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e a L7e,
- kolové traktory s maximální konstrukční rychlostí vyšší než 40 km/h – kategorie vozidel T5.

2. Toto nařízení se nevztahuje na:

- historická vozidla,
- vozidla náležející ozbrojeným silám, požární službě, civilní ochraně, havarijní nebo záchranné službě,
- vozidla používaná zemědělskými, zahradnickými, lesnickými, chovatelskými a rybářskými podniky, s maximální konstrukční rychlostí nepřevyšující 40 km/h,
- specializovaná vozidla přepravující cirkusy a lunaparky, s maximální konstrukční rychlostí nepřevyšující 40 km/h, provozovaná pouze na území členského státu.

3. Členské státy mohou zavést vnitrostátní požadavky týkající se technických prohlídek pro vozidla uvedená v odstavci 2, která jsou registrována na jejich území.

Článek 3 **Definice**

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

- 1) „vozidlem“ jakékoli motorové vozidlo nebo jeho přípojně vozidlo, které není kolejovým vozidlem;
- 2) „motorovým vozidlem“ jakékoli motorem poháněné vozidlo na kolech, které se pohybuje vlastními prostředky, s maximální konstrukční rychlostí vyšší než 25 km/h;
- 3) „přípojným vozidlem“ jakékoli vozidlo bez vlastního pohonu, na kolech, které je konstruováno a vyrobeno tak, aby bylo taženo motorovým vozidlem;
- 4) „návěsem“ jakékoli přípojně vozidlo určené ke spřažení s motorovým vozidlem tak, že jeho část spočívá na motorovém vozidle, přičemž podstatná část jeho hmotnosti a hmotnost jeho nákladu je nesena motorovým vozidlem;
- 5) „dvoukolovými a tříkolovými vozidly“ jakékoli motorem poháněné vozidlo na dvou kolech, s postranním vozíkem nebo bez něj, tříkolky a čtyřkolky;
- 6) „vozidlem registrovaným v členském státě“ vozidlo, které je registrováno nebo uvedeno do provozu v členském státě;

- 7) „historickým vozidlem“ vozidlo, které splňuje všechny tyto podmínky:
- bylo vyrobeno nejméně před 30 lety,
 - je udržováno s použitím náhradních dílů, které odpovídají historickým součástem vozidla,
 - nebyla provedena žádná změna technických vlastností jeho hlavních konstrukčních částí, jako je motor, brzdy, řízení nebo zavěšení náprav, a
 - nebyl změněn jeho vzhled;
- 8) „držitelem osvědčení o registraci“ osoba, na jejíž jméno je vozidlo registrováno;
- 9) „technickou prohlídkou“ ověření, zda jsou části a konstrukční části vozidla v souladu s jeho vlastnostmi z hlediska bezpečnosti a ochrany životního prostředí platnými v době schválení, první registrace nebo uvedení do provozu, jakož i při jejich dodatečném vybavení;
- 10) „schválením“ kterákoli kategorie schválení podle směrnice 2007/46/ES;
- 11) „nedostatky“ technické závady a jiné neshody zjištěné při technické prohlídce;
- 12) „osvědčením o technické způsobilosti vozidla“ osvědčení vydané příslušným orgánem nebo stanicí technické kontroly obsahující výsledek technické prohlídky a celkové posouzení vozidla;
- 13) „kontrolorem“ osoba, které členský stát udělil oprávnění k provádění technických prohlídek ve stanici technické kontroly nebo jménem příslušného orgánu;
- 14) „příslušným orgánem“ orgán nebo veřejnoprávní subjekt odpovědný za správu vnitrostátního systému technických prohlídek, případě včetně provádění technických prohlídek;
- 15) „stanici technické kontroly“ veřejnoprávní nebo soukromé subjekty nebo zařízení, včetně těch, které provádějí opravy vozidel, schválené členským státem k provádění technických prohlídek;
- 16) „orgánem dozoru“ orgán zřízený v členském státě, který je odpovědný za udělování schválení stanicí technické kontroly a dozor nad nimi.

KAPITOLA II

OBECNÉ POVINNOSTI

Článek 4 **Povinnosti**

1. U motorových vozidel a jejich přípojných vozidel se provádí pravidelné technické prohlídky v souladu s tímto nařízením v členském státě, v němž jsou registrována.

2. Technické prohlídky provádí pouze příslušný orgán členského státu nebo stanice technické kontroly schválené členskými státy.
3. Výrobci vozidel poskytnou stanicím technické kontroly nebo případně příslušnému orgánu přístup k technickým informacím potřebným pro účely technické prohlídky, jak je stanoveno v příloze I. Komise přijme podrobná pravidla týkající se postupů pro přístup k technickým informacím stanoveným v příloze I v souladu s přezkumným postupem podle čl. 16 odst. 2.
4. Držitel osvědčení o registraci odpovídá za to, aby vozidlo bylo neustále udržováno ve stavu bezpečném a způsobilém k provozu po pozemních komunikacích.

KAPITOLA III

POŽADAVKY TÝKAJÍCÍ SE TECHNICKÝCH PROHLÍDEK

Článek 5

Lhůty a četnost technických prohlídek

1. Vozidla musí být podrobena technické prohlídce vždy v den výročí první registrace, a to alespoň v těchto lhůtách:
 - vozidla kategorií L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e a L7e: čtyři roky ode dne první registrace vozidla, potom za dva roky a poté každoročně,
 - vozidla kategorií M1, N1 a O2: čtyři roky ode dne první registrace vozidla, potom za dva roky a poté každoročně,
 - vozidla kategorie M1 registrovaná jako vozidla taxislužby a záchranné služby, vozidla kategorií M2, M3, N2, N3, T5, O3 a O4: jeden rok ode dne první registrace vozidla a poté každoročně.
2. V případě, kdy vozidlo kategorií M1 nebo N1 při první technické zkoušce ode dne první registrace vozidla dosáhne 160 000 ujetých kilometrů, musí být podrobena technické prohlídce každoročně.
3. Držitel osvědčení o registraci může stanici technické kontroly nebo případně příslušný orgán požádat, aby technickou prohlídku provedly během období od začátku měsíce předcházejícího měsíci, v němž nastává výročí uvedené v odstavci 1, do konce druhého měsíce následujícího po tomto datu, aniž by to mělo vliv na datum pro příští technickou prohlídku.
4. Bez ohledu na datum poslední technické prohlídky může příslušný orgán požadovat, aby vozidlo bylo podrobena technické prohlídce nebo dodatečné prohlídce před datem uvedeným v odstavcích 1 a 2, a to v těchto případech:
 - po nehodě, kdy došlo k vážnému poškození hlavních bezpečnostních konstrukčních částí vozidla, jako jsou kola, zavěšení náprav, deformační zóny, řízení nebo brzdy,

- jestliže byly změněny nebo upraveny bezpečnostní a environmentální systémy a konstrukční části vozidla,
- v případě změny držitele osvědčení o registraci vozidla.

Článek 6

Obsah a metody technických prohlídek

1. Technické prohlídky se týkají oblastí uvedených v příloze II bodě 2.
2. U každé oblasti uvedené v odstavci 1 provede příslušný orgán členského státu nebo stanice technické kontroly technickou prohlídku zahrnující alespoň položky podle přílohy II bodu 3 za použití metody, která má být podle přílohy II bodu 3 pro prohlídku dané položky použita.

Článek 7

Posouzení nedostatků

1. U každé položky, která podléhá kontrole, stanoví příloha III minimální seznam možných nedostatků a stupeň jejich závažnosti.
2. Při technické prohlídce přidělí kontrolor každému odhalenému nedostatku stupeň závažnosti a zařadí jej do jedné z těchto skupin:
 - menší nedostatky, které nemají významný vliv na bezpečnost vozidla a ostatní menší neshody,
 - závažné nedostatky, které mohou nepříznivě ovlivnit bezpečnost vozidla nebo ohrozit bezpečnost ostatních účastníků silničního provozu, nebo jiné významnější neshody,
 - nebezpečné nedostatky, které představují přímé a bezprostřední ohrožení bezpečnosti silničního provozu takovým způsobem, že vozidlo nesmí být za žádných okolností použito v silničním provozu.
3. Vozidlo vykazující nedostatky, které spadají do více než jedné skupiny nedostatků podle odstavce 2, se zařadí do skupiny odpovídající nejzávažnějšímu nedostatku. Vozidlo vykazující více nedostatků téže skupiny se zařadí do skupiny nedostatků o jeden stupeň závažnějších, pokud kombinovaný účinek těchto nedostatků znamená vyšší riziko pro bezpečnost silničního provozu.

Článek 8

Osvědčení o technické způsobilosti vozidla

1. Stanice technické kontroly nebo případně příslušný orgán, které provedly technickou prohlídku vozidla, vydají osvědčení o technické způsobilosti daného vozidla, které musí obsahovat alespoň prvky stanovené v příloze IV.
2. Stanice technické kontroly nebo případně příslušný orgán poskytne osobě, která vozidlo k technické prohlídce předala, osvědčení o technické způsobilosti vozidla

nebo – v případě elektronické verze osvědčení o technické způsobilosti vozidla –
řádně potvrzený výtisk tohoto osvědčení.

3. Ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost a nejpozději do tří let poté stanice technické kontroly sdělí příslušnému orgánu členského státu elektronickou cestou informace uvedené v jimi vydaných osvědčeních o technické způsobilosti vozidla. Učiní tak v přiměřené lhůtě od vydání osvědčení o technické způsobilosti vozidla. Do tohoto data mohou stanice technické kontroly sdělit tyto informace příslušnému orgánu jakýmkoli jiným způsobem. Příslušný orgán tyto informace uchová po dobu 36 měsíců ode dne jejich přijetí.
4. Pro účely kontroly údajů počítadla ujetých kilometrů, a jestliže tato informace nebyla sdělena elektronicky po předchozí technické prohlídce, požádá kontrolor osobu, která vozidlo k technické prohlídce předala, aby předložila osvědčení vydané po předchozí technické prohlídce.
5. Výsledky technické prohlídky se oznámí orgánu, který provedl registraci vozidla. Toto oznámení musí obsahovat informace uvedené v osvědčení o technické způsobilosti vozidla.

Článek 9

Následné sledování nedostatků

1. V případě pouze menších nedostatků držitel osvědčení o registraci zajistí, aby tyto nedostatky byly neprodleně odstraněny. Vozidlo nemusí být nutně podrobeno nové technické prohlídce.
2. V případě závažných nedostatků příslušný orgán rozhodne o podmínkách, za kterých může být vozidlo použito předtím, než bude podrobeno další technické prohlídce. Další prohlídka se uskuteční do šesti týdnů od původní prohlídky.
3. V případě nebezpečných nedostatků nesmí být vozidlo použito na veřejně přístupných pozemních komunikacích a jeho registrace musí být odejmuta v souladu s článkem 3a směrnice Evropského parlamentu a Rady XXX, kterou se mění směrnice Rady 1999/37/ES o registračních dokladech vozidel²⁴, dokud nebudou nedostatky odstraněny a nebude vydáno nové osvědčení o technické způsobilosti vozidla dokládající, že vozidlo je ve stavu způsobilém k provozu po pozemních komunikacích.

Článek 10

Doklad o technické prohlídce

Stanice technické kontroly nebo případě příslušný orgán členského státu, které provedly technickou prohlídku vozidla registrovaného na jeho území, vystaví doklad pro každé vozidlo, které prohlídkou úspěšně prošlo. Na tomto dokladu musí být uvedeno datum příští technické prohlídky.

²⁴ Úř. věst. L XXX, XX.XX.XXXX, s. XX.

Každý členský stát uzná doklad vydaný v souladu s odstavcem 1.

KAPITOLA IV

SPRÁVNÍ USTANOVENÍ

Článek 11

Zkušební zařízení a vybavení

1. Zkušební zařízení a vybavení používané k provádění technických prohlídek musí splňovat minimální technické požadavky stanovené v příloze V.
2. Stanice technické kontroly nebo případně příslušný orgán musí udržovat zkušební zařízení a vybavení v souladu se specifikacemi poskytnutými výrobcem.
3. Jakékoli zařízení, které se používá pro měření, musí být pravidelně kalibrováno v souladu se specifikacemi poskytnutými výrobcem.

Článek 12

Kontroloři

1. Technické prohlídky provádí kontroloři splňující minimální požadavky na způsobilost a odbornou přípravu stanovené v příloze VI.
2. Členské státy vystaví osvědčení kontrolorům, kteří splňují minimální požadavky na způsobilost a odbornou přípravu. Toto osvědčení musí obsahovat alespoň údaje uvedené v příloze VI bodě 3.
3. Na kontrolory zaměstnané příslušnými orgány členských států nebo stanicemi technické kontroly v den použitelnosti tohoto nařízení se nevztahují požadavky stanovené v příloze VI bodě 1. Členské státy těmto kontrolorům vystaví osvědčení o rovnocennosti.
4. Při provádění technické prohlídky nesmí být kontrolor v žádném střetu zájmů, zejména pokud jde o ekonomické, osobní nebo rodinné vazby s držitelem osvědčení o registraci vozidla, které je podrobeno prohlídce.
5. Stanice technické kontroly informuje osobu, která vozidlo k technické prohlídce předala, o nezbytných opravách, které musí být provedeny, a nesmí změnit výsledky technické prohlídky pro obchodní účely.
6. Výsledky technické prohlídky provedené kontrolorem mohou být upraveny orgánem dozoru pouze v případě, že zjištění na základě technické prohlídky provedené kontrolorem jsou zjevně nesprávná.

Článek 13

Schválení stanic technické kontroly a dozor nad nimi

1. Orgán dozoru provádí alespoň úkoly stanovené v příloze VII bodě 1 a musí splňovat požadavky stanovené v bodech 2 a 3 uvedené přílohy.

Členské státy zveřejní pravidla a postupy týkající se organizace, úkolů a požadavků na pracovníky orgánů dozoru.

Orgány dozoru jsou nezávislé na stanicích technické kontroly a výrobcích vozidel.

2. Požadavky týkající se schválení a dozoru se nevztahují na stanice technické kontroly provozované přímo příslušným orgánem.

KAPITOLA V

SPOLUPRÁCE A VÝMĚNA INFORMACÍ

Článek 14

Správní spolupráce mezi členskými státy

1. Každý členský stát určí vnitrostátní kontaktní místo pověřené výměnou informací s ostatními členskými státy a Komisí v rámci provádění tohoto nařízení.
2. Členské státy sdělí Komisi názvy a kontaktní údaje svých vnitrostátních kontaktních míst nejpozději do [*jeden rok od vstupu tohoto nařízení v platnost*] a neprodleně ji informují o jakýchkoli změnách těchto údajů. Komise sestaví seznam všech vnitrostátních kontaktních míst a rozešle jej členským státům.

Článek 15

Elektronická platforma pro informace o vozidlech

Komise přezkoumá proveditelnost, náklady a přínosy vytvoření elektronické platformy pro informace o vozidlech, která by umožnila výměnu informací o údajích týkajících se technických prohlídek mezi příslušnými orgány členských států, které jsou odpovědné za provádění technických prohlídek, registraci a schvalování vozidel, stanicemi technické kontroly a výrobci vozidel.

Na základě tohoto přezkumu Komise navrhne a zhodnotí jednotlivé varianty řešení, včetně možnosti zrušení požadavku na doklad o technické prohlídce podle článku 10. Do dvou let ode dne použitelnosti tohoto nařízení předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o výsledcích přezkumu, ke které případně připojí legislativní návrh.

KAPITOLA VI

USTANOVENÍ O PROVÁDĚNÍ A PŘENESENÉ PRÁVOMOCI

Článek 16

Výbor pro technickou způsobilost vozidel

1. Komisi je nápomocen výbor. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011. Měli být stanovisko výboru získáno písemným postupem, je tento postup ukončen bez výsledku, pokud tak o tom ve lhůtě stanovené pro vydání stanoviska rozhodne předseda výboru nebo pokud o to požádá prostá většina členů výboru.

Článek 17

Akty v přenesené pravomoci

Komise je zmocněna k přijímání aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 19, pokud jde o:

- aktualizaci čl. 2 odst. 1 a čl. 5 odst. 1 a 2 za účelem zohlednění změn kategorií vozidel, které vyplývají ze změn právních předpisů uvedených v čl. 3 odst. 1,
- aktualizaci příloh s přihlédnutím k technickému pokroku nebo za účelem zohlednění změn mezinárodních právních předpisů nebo právních předpisů Unie.

Článek 18

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci svěřená Komisi podléhá podmínkám stanoveným v tomto článku.
2. Přenesení pravomoci uvedené v článku 17 je svěřeno Komisi na dobu neurčitou ode dne [*datum vstupu tohoto nařízení v platnost*].
3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v článku 17 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci 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 17 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.

KAPITOLA VII

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 19

Sankce

1. Členské státy stanoví pravidla pro sankce za porušení tohoto nařízení a přijmou veškerá opatření nezbytná pro provádění těchto pravidel. Tyto sankce musí být účinné, přiměřené, odrazující a nediskriminační.
2. Každý členský stát přijme nezbytná opatření, aby zajistil, že neoprávněný zásah do počítadla ujetých kilometrů nebo manipulace s ním se považuje za trestný čin, za který lze uložit účinné, přiměřené, odrazující a nediskriminační sankce.
3. Členské státy oznámí tato ustanovení Komisi nejpozději do *[jeden rok ode dne použitelnosti tohoto nařízení]* a neprodleně jí oznámí veškeré následné změny, které se jich budou týkat.

Článek 20

Přechodná ustanovení

1. Zkušební zařízení a vybavení podle článku 11, která dne *[datum použitelnosti tohoto nařízení]* nesplňují minimální požadavky stanovené v příloze V, mohou být používána pro provádění technických prohlídek po dobu nejvýše pěti let od uvedeného data.
2. Členské státy uplatní požadavky stanovené v příloze VII nejpozději od pátého roku následujícího po datu použitelnosti tohoto nařízení.

Článek 21

Zrušení

Směrnice 2009/40/ES a doporučení Komise 2010/378/EU se zrušují s účinkem od *[datum použitelnosti tohoto nařízení]*.

Článek 22

Vstup v platnost a použitelnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se od *[dvanáct měsíců po vstupu v platnost]*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament
předseda*

*Za Radu
předseda*