



EURÓPSKA KOMISIA

V Bruseli 13. 7. 2012
COM(2012) 380 final

2012/0184 (COD)

Balík opatření o technickom stave vozidiel

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

**o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel
a o zrušení smernice 2009/40/ES**

(Text s významom pre EHP)

{SWD(2012) 206 final}
{SWD(2012) 207 final}

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

- Dôvody a ciele návrhu

Cieľom tohto návrhu je ustanoviť 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 je to uvedené v politických usmerneniach pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2011 – 2020¹. Návrh 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. Cieľom kontroly technického stavu je skontrolovať funkčnosť bezpečnostných komponentov, vplyv na životné prostredie a súlad vozidla s jeho schválením.

- Existujúce ustanovenia v oblasti návrhu

¹ KOM(2010) 389 v konečnom znení.

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

Týmto návrhom sa v porovnaní s existujúcimi právnymi predpismi o kontrole technického stavu rozširuje rozsah pôsobnosti existujúceho systému o nové kategórie vozidiel vrátane motocyklov a zvyšuje sa aj frekvencia kontrol starších vozidiel pri vozidlách s vysokým počtom najazdených kilometrov. Týmto návrhom sa takisto ustanovujú nové požiadavky pri niekoľkých otázkach, ktoré sa týkajú noriem a kvality kontroly, predovšetkým skúšobného vybavenia, zručností a odborného vzdelávania skúšobného personálu a dozoru nad systémom skúšania.

- Súlad s ostatnými politikami a cieľmi Únie

Tento návrh je v súlade s cieľom EÚ zvýšiť bezpečnosť cestnej premávky, tak ako je to uvedené v bielej knihe o doprave⁵, a má za cieľ zabezpečiť uplatňovanie konkrétnej stratégie, ktorá sa týka bezpečnejších vozidiel v rámci politických usmernení pre bezpečnosť cestnej premávky na obdobie rokov 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 vozidlá⁶ a tiež na základe jednotnej politiky v oblasti energetiky a zmeny klímy⁷ takzvanej „stratégie 20-20-20“ a prispievajú aj k dosiahnutiu cieľov kvality ovzdušia stanovených v smernici 2008/50/ES⁸.

Tento návrh je v konečnom dôsledku v súlade s odporúčaniami, ktoré sa týkajú opätovného oživenia politiky jednotného trhu, tak ako sa to uvádza v Montiho správe z mája 2010⁹ v oblasti odbúravania administratívnych prekážok cezhraničného pohybu ojazdených vozidiel.

2. VÝSLEDKY KONZULTÁCIÍ SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

- Konzultácie so zainteresovanými stranami

Konzultačné metódy

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 KOM(2010) 186 v konečnom znení.

⁷ KOM(2008) 30 v konečnom znení.

⁸ 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).

⁹ http://ec.europa.eu/bepa/pdf/monti_report_final_10_05_2010_en.pdf.

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.

Zhrnutie odpovedí a spôsobu, akým sa zohľadnili:

V priebehu internetových konzultácií nastolili zúčastnené strany 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 dostala 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 možností politiky, ako aj súvisiace hospodárske, spoločenské a environmentálne vplyvy.

Použitá metodika

Štúdiu o vplyvoch rôznych možností politiky 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 možností politiky 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 – vykazované obdobia 2005 – 2006 a 2007 – 2008¹⁰,
- AUTOFORE (2007),
- Správa ministerstva dopravy s názvom „MOT Scheme Evidence-base“ (Spojené kráľovstvo, 2008),

¹⁰ KOM(2010) 754 v konečnom znení.

- 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 kompletne 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 možností politiky. V rámci tejto možnosti by sa zachoval súčasný právny rámec EÚ. Tiež by nedošlo ku krátkodobému prispôbeniu technickej prílohy k smernici 2009/40/ES, keďže táto príloha bola nedávno zmenená a doplnená prostredníctvom postupu výboru smernicou 2010/48/EÚ¹¹. Preto sa nezmení rozsah a frekvencia kontrol technického stavu a neprijmú sa žiadne ďalšie opatrenia vo vzťahu k výmene informácií. Naďalej bude pretrvávať absencia rámca na výmenu údajov.
- (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 a neočakávané cestné kontroly a vymedzenie 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

¹¹ Ú. v. EÚ L 173, 8.7.2010, s. 47.

harmonizovaných údajov, ktorý by spájal existujúce databázy a ktorý by zabezpečil:

prístup pre všetky strediská technickej kontroly k údajom na úrovni osvedčenia o zhode (Certificate of Conformity) a k údajom o elektronických bezpečnostných systémoch (ako napríklad ABS¹², ESC¹³, airbagy atď.);

výmenu výsledkov kontrol medzi členskými štátmi tak, aby najdôležitejšie orgány presadzovania práva mali prístup k tomuto systému;

predkladanie správ o výsledkoch kontrol – a predovšetkým o údajoch z počítačového kilometrov – strediskami technickej kontroly vnútroštátnym a európskym orgánom na účely presadzovania práva a na štatistické účely.

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

Kontrolné strediská musia mať prístup k technickým údajom potrebným na vykonávanie kontrol vrátane údajov o komponentoch elektronickej bezpečnosti ako ABS alebo ESC. Výrobcovia poskytnú prístup k takýmto údajom, tak ako je to už v prípade údajov o opravách a údržbe vozidiel.

Rozsah kontrolovaných vozidiel sa rozšíri o dvojkoľesové alebo trojkoľesové motorové vozidlá, ľahké prípojné vozidlá do 3,5 ton a traktory s konštrukčnou rýchlosťou presahujúcou 40 km/h. Vzhľadom na aspekty veku vozidla a ročného počtu najazdených kilometrov sa frekvencia kontrol starších vozidiel zvýši a vozidlá s veľkým počtom najazdených kilometrov budú podliehať ročnej kontrole, ako je to už teraz v prípade taxíkov a sanitiek. Časové obdobie štyroch mesiacov, počas ktorého sa musí vykonať kontrola technického stavu, zabezpečí dostatočnú flexibilitu pre občanov a podnikateľské subjekty.

Zariadenia používané počas kontroly musia spĺňať určité minimálne požiadavky, aby bolo možné účinne vykonávať uvedené metódy kontrol. Zistené nedostatky sa vyhodnotia podľa harmonizovaných pravidiel, ktoré sa týkajú rizika, ktoré vozidlá predstavujú vo vzťahu k bezpečnosti cestnej premávky.

Technici, ktorí vykonávajú kontrolu technického stavu, musia preukázať určitú úroveň znalostí a zručností a musia disponovať riadnou odbornou spôsobilosťou. Technici nesmú byť v konflikte záujmov, najmä vo vzťahu k hospodárskym, osobným alebo rodinným väzbám

¹² Protiblokovací brzdový systém.

¹³ Elektronický systém riadenia stability.

s držiteľom osvedčenia o evidencii vozidla. Činnosti spojené s kontrolou technického stavu, ktoré vykonávajú oprávnené súkromné orgány, musia podliehať dozoru.

Výsledky kontrol technického stavu vrátane informácií o počte najjazdených kilometrov, sa musia uchovávať vo vnútroštátnych registroch, čím sa uľahčí odhaľovanie podvodov spojených s počtom najjazdených kilometrov. Podvody v súvislosti s počítadlami kilometrov by sa mali systematickejšie považovať za trestný čin, ktorý podlieha sankcii.

V niektorých členských štátoch vykonáva kontrolu technického stavu veľký počet súkromných oprávnených kontrolných stredísk. Na zabezpečenie efektívnej výmeny informácií medzi členskými štátmi by sa mali určiť vnútroštátne kontaktné miesta a mali by sa špecifikovať určité spoločné postupy, ako sú napríklad časové lehoty a povaha informácií, ktoré sa majú poskytovať.

Komisia je splnomocnená zmeniť a doplniť toto nariadenie, aby v prípade potreby zohľadnila vývoj právnych predpisov EÚ o typovom schválení vo vzťahu ku kategóriám vozidiel, a prispôbila prílohy technickému pokroku prostredníctvom delegovaných aktov, okrem iného vrátane alternatívnych postupov kontroly založených na moderných systémoch spracovania emisií na účely kontroly plnenia noriem v prípade emisií NO_x a tuhých častíc, ktoré sú v súčasnosti 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 kontrolu technického stavu 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

Ako sa uvádza v posúdení vplyvu, tento návrh je v súlade so zásadou proporcionality, pretože neprekračuje hranice toho, čo je potrebné na dosiahnutie cieľov týkajúcich sa zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky a ochrany životného prostredia prostredníctvom zvyšovania kvality a sprísnenia kontrol technického stavu a vytvorenia primeraného rámca na bezproblémový tok informácií. K tomu patrí okrem iného stanovenie minimálnych noriem v oblasti znalostí a odborného vzdelávania technikov, keďže súčasné vozidlá sú sofistikované produkty so zložitou technológiou. To sa vzťahuje aj na minimálne požiadavky na skúšobné vybavenie, ktoré sa používa počas kontrol technického stavu. Všetky tieto opatrenia sú nevyhnutné predpoklady, ktoré zabezpečujú zvýšenie kvality kontrol.

- Výber nástrojov

Navrhovaný nástroj: nariadenie.

Nariadenie sa pokladá za vhodný spôsob, pretože zabezpečí požadovaný súlad 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 [NEPOVINNÉ]

- 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 pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel
a o zrušení smernice 2009/40/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 výboru¹⁴,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov¹⁵,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) Komisia v bielej knihe z 28. marca 2011 s názvom „Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje“¹⁶ 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 zvýšeniu bezpečnosti cestnej dopravy.
- (2) Komisia vo svojom oznámení s názvom „Smerom k európskemu priestoru bezpečnosti cestnej premávky: politické usmernenia pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2011 – 2020“¹⁷ 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 vozidlá, stratégie na zníženie počtu zranení a zvýšenie

¹⁴ Ú. v. EÚ C , , s. .

¹⁵ Ú. v. EÚ C , , s. .

¹⁶ KOM(2011) 144 v konečnom znení.

¹⁷ KOM(2010) 389 v konečnom znení.

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 pravidelných kontrol technického stavu je však potrebné zabezpečiť, aby vozidlá po tom, čo boli uvedené na trh, aj naďalej spĺňali bezpečnostné normy počas celej životnosti. Tento systém by sa mal týkať kategórií vozidiel, ktoré sú vymedzené v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2002/24/ES z 18. marca 2002 o typovom schválení dvoj- a trojkolesových motorových vozidiel, ktorou sa zrušuje smernica Rady 92/61/EHS¹⁸, 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, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá¹⁹, a v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2003/37/ES z 26. mája 2003 o typovom schválení poľnohospodárskych alebo lesných traktorov, ich prípojných vozidiel a ťahaných vymeniteľných strojov, spolu s ich systémami, komponentmi a so samostatnými technickými jednotkami, ktorou sa zrušuje smernica 74/150/EHS²⁰.
- (5) Medzi úrovňou bezpečnosti cestnej premávky a počtom technických nedostatkov vozidiel existuje jasná súvislosť. V roku 2009 na európskych cestách došlo k 35 000 smrteľným nehodám. Na základe predpokladu, že technické nedostatky prispievajú k smrteľným nehodám úmerne k ich príspevku k nehodám, je možné v rámci Únie identifikovať súvislosť medzi viac než 2 000 smrteľnými nehodami a technickými nedostatkami vozidiel. Na základe dostupných štúdií by sa dalo predísť 900 a 1 100 smrteľným nehodám, ak by sa zaviedli zlepšenia v oblasti systému kontroly technického stavu.
- (6) Veľkú časť celkových emisií z cestnej dopravy, predovšetkým emisií CO₂, spôsobuje menší počet vozidiel s nefunkčným systémom regulácie emisií. Odhaduje sa, že 5 % vozidlového parku spôsobuje 25 % všetkých emisií znečisťujúcich látok. Preto by režim pravidelných kontrol technického stavu prispel aj k zlepšeniu životného prostredia prostredníctvom zníženia priemerných emisií pochádzajúcich z vozidiel.
- (7) Zo spoľahlivých výsledkov z vyšetrovaní vyplýva, že 8 % nehôd, na ktorých sa zúčastňujú motocykle, je spôsobených technickými nedostatkami alebo je s nimi spojených. Motocyklisti sú skupinou účastníkov cestnej premávky s vysokým bezpečnostným rizikom a rastúcim trendom počtu smrteľných nehôd. Vodiči

¹⁸ Ú. v. ES L 124, 9.5.2002, s. 1.

¹⁹ Ú. v. EÚ L 263, 9.10. 2007, s. 1.

²⁰ Ú. v. EÚ L 171, 9.7.2003, s. 1.

mopedov majú nadmerné zastúpenie v počte smrteľných nehôd, t. j. viac než 1 400 vodičov, ktorí v roku 2008 zahynuli na cestách. Preto sa rozsah kontrolovaných vozidiel rozšíri o vysoko rizikovú skupinu účastníkov cestnej premávky, teda na dvoj- alebo trojkolesové motorové vozidlá.

- (8) Poľnohospodárske vozidlá s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou presahujúcou 40 km/h čoraz častejšie nahrádzajú nákladné vozidlá v rámci miestnej dopravy. Ich rizikový potenciál je porovnateľný s rizikovým potenciálom nákladných vozidiel, a preto by sa s touto kategóriou vozidiel malo vo vzťahu ku kontrole technického stavu zaobchádzať rovnakým spôsobom ako s kategóriou nákladných vozidiel.
- (9) Historické vozidlá majú zachovávať dedičstvo obdobia, v ktorom boli vyrobené, a mali by sa považovať za vozidlá, ktoré sa len v malej miere pohybujú po verejných cestných komunikáciách. Z tohto dôvodu by mali samotné členské štáty mať možnosť rozhodnúť o predĺžení obdobia pravidelnej kontroly technického stavu takýchto vozidiel. Takisto by samotné členské štáty mali regulovať kontrolu technického stavu iných typov špecializovaných vozidiel.
- (10) Kontrola technického stavu je zvrchovanou činnosťou, a preto by ju mali vykonávať členské štáty alebo poverené orgány pod ich dozorom. Členské štáty by v každom prípade mali naďalej zodpovedať za kontrolu technického stavu, a to aj vtedy, keď vnútroštátny systém umožňuje oprávniť vykonávaním kontroly súkromné orgány vrátane tých, ktoré vykonávajú opravy.
- (11) Pokiaľ ide o kontrolu vozidiel, a predovšetkým ich elektronických bezpečnostných komponentov, je dôležité získať prístup k technickým špecifikáciám každého jedného vozidla. Preto by výrobcovia vozidiel nemali poskytovať len kompletne súbory údajov podľa osvedčenia o zhode (CoC), ale mali by aj zabezpečiť prístup k údajom, ktoré sú potrebné na overenie funkčnosti komponentov, ktoré sa týkajú bezpečnosti a životného prostredia. Ustanovenia o prístupe k informáciám o opravách a údržbe by sa na tento účel mali uplatňovať podobným spôsobom, pričom kontrolné strediská by mali mať prístup k tým zložkám informácií, ktoré sú potrebné na vykonanie kontroly technického stavu. To je veľmi dôležité hlavne v oblasti elektronicky riadených systémov a mali by sem patriť všetky zložky, ktoré výrobca nainštaloval.
- (12) Aby bolo možné v celej Únii dosiahnuť vysokú úroveň kontroly, mali by sa skúšobné zariadenia, ktoré sa majú použiť počas kontroly, ich údržba a kalibrácia stanoviť na úrovni Únie.
- (13) Technici by sa mali počas vykonávania kontroly technického stavu správať nezávisle a mali by sa vyhýbať akémukoľvek konfliktu záujmov. Preto by sa výsledok kontrol technického stavu nemal viazať na mzdu ani na žiadny ekonomický ani osobný prospech.
- (14) Výsledky kontroly by sa nemali meniť na obchodné účely. Dozorný orgán by mohol zmeniť výsledky kontroly technického stavu len vtedy, ak by zistenia z kontroly technického stavu, ktorú vykonal technik, boli zjavne nesprávne.
- (15) Vysoké štandardy kontroly technického stavu si vyžadujú vysokú úroveň zručností a schopností kontrolných pracovníkov. Mal by sa zaviesť systém odborného vzdelávania vrátane počiatočného odborného vzdelávania a pravidelného

obnovovania odbornej kvalifikácie. Malo by sa stanoviť prechodné obdobie, aby súčasní kontrolní pracovníci mohli plynule prejsť na režim pravidelného odborného vzdelávania.

- (16) Aby bolo možné v priebehu času zaistiť vysokú kvalitu kontroly, členské štáty by mali byť povinné vypracovať systém zabezpečenia kvality, ktorý by zahŕňal procesy udeľovania oprávnenia, dozoru, ako aj odobratia, pozastavenia alebo zrušenia oprávnenia na vykonávanie kontroly technického stavu.
- (17) Frekvencia kontrol by sa mala upraviť podľa typu vozidla a počtu najazdených kilometrov vozidla. Pri vozidlách, ktoré dosiahnu určitý vek, je väčšia pravdepodobnosť výskytu technických nedostatkov, a to predovšetkým vtedy, keď sa po určitom počte najazdených kilometrov intenzívne používajú. Preto by bolo vhodné zvýšiť frekvenciu kontrol starších vozidiel a vozidiel s veľkým počtom najazdených kilometrov.
- (18) Aby bolo možné poskytnúť majiteľom a prevádzkovateľom vozidiel určitú flexibilitu, členské štáty by mali mať možnosť stanoviť obdobie niekoľkých týždňov, počas ktorých bude potrebné vykonať periodickú kontrolu technického stavu.
- (19) Kontrola technického stavu by mala zahŕňať všetky položky súvisiace s konkrétnym vyhotovením, konštrukciou a vybavením kontrolovaného vozidla. V rámci týchto položiek a pri zohľadnení súčasného stavu technológií vozidiel sa vyžaduje, aby sa do zoznamu kontrolovaných položiek zaradili aj moderné elektronické systémy. Aby sa dosiahla harmonizácia kontrol technického stavu, pre každú z kontrolovaných položiek by sa mali zaviesť metódy kontroly.
- (20) S cieľom uľahčiť ďalšiu harmonizáciu a zabezpečiť konzistentnosť noriem by sa mal zaviesť neúplný zoznam hlavných príčin porúch pre všetky kontrolované položky. Na dosiahnutie konzistentnosti posúdenia stavu kontrolovaného vozidla by sa zistené nedostatky mali hodnotiť podľa spoločného štandardu.
- (21) Držiteľ osvedčenia o evidencii vozidla, ktoré je predmetom kontroly technického stavu, počas ktorej sa zistili nedostatky, a to najmä také, ktoré ohrozujú bezpečnosť cestnej premávky, by mal takéto nedostatky bezodkladne odstrániť. V prípade nebezpečných nedostatkov by sa malo odobrať osvedčenie o evidencii vozidla, pokiaľ tieto nedostatky nebudú v plnej miere odstránené.
- (22) Po každej kontrole by sa malo vystaviť osvedčenie o technickej kontrole, ktoré, okrem iného, obsahuje informácie o identite vozidla a informácie o výsledkoch kontroly. Aby bolo možné zaistiť riadnu následnú kontrolu po kontrole technického stavu, členské štáty by mali zhromažďovať takéto informácie a uchovávať ich v databáze.
- (23) Predpokladá sa, že podvody spojené s počítadlom kilometrov sa týkajú 5 % až 12 % objemu predaja ojazdených vozidiel, čo pre spoločnosť každoročne predstavuje náklady vo výške niekoľkých miliárd eur, a zároveň to má vplyv na správne vyhodnotenie technického stavu vozidla. Aby bolo možné bojovať proti podvodom spojeným s počítadlom kilometrov, zaznamenávanie počtu najazdených kilometrov do osvedčení o technickej kontrole spolu s povinnosťou predložiť osvedčenie z predchádzajúcej kontroly by uľahčilo odhaľovanie neoprávneného narábania a manipulácie s počítadlom kilometrov. Podvody v súvislosti s počítadlami

kilometrov by sa mali systematickejšie považovať za trestný čin, ktorý podlieha sankcii.

- (24) V niektorých členských štátoch vykonáva kontrolu technického stavu veľký počet súkromných oprávnených kontrolných stredísk. Na zabezpečenie efektívnej výmeny informácií medzi členskými štátmi by sa mali určiť vnútroštátne kontaktné miesta a mali by sa špecifikovať určité spoločné postupy vzťahujúce sa prinajmenšom na lehoty poskytovania informácií a na povahu týchto informácií.
- (25) Kontrola technického stavu je súčasťou širšieho regulačného rámca, ktorý sa vzťahuje na vozidlá počas celej ich životnosti od schválenia, cez evidencie, kontroly, až po zošrotovanie. Vývoj a vzájomné prepojenie vnútroštátnych elektronických databáz vozidiel a elektronických databáz vozidiel výrobcov by v zásade mali prispievať k vyššej efektívnosti celého administratívneho reťazca týkajúceho sa vozidiel a k zníženiu nákladov a administratívnej záťaže. Komisia by preto mala na tento účel vypracovať štúdiu uskutočniteľnosti, nákladov a prínosov, ktoré sú spojené s vytvorením európskej elektronickej informačnej platformy vozidiel.
- (26) Aby bolo možné k tomuto nariadeniu doplniť ďalšie technické detaily, Komisia by mala dostať právomoc prijímať zákony v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie s cieľom zohľadniť v prípade potreby vývoj právnych predpisov Únie o typovom schválení 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 vypracovávaní delegovaných aktov by mala Komisia zabezpečiť súčasné, včasné a vhodné postúpenie príslušných dokladov Európskemu parlamentu a Rade.
- (27) 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 Komisie²¹.
- (28) Skúšobné zariadenia a vybavenie, ktoré sa v kontrolných strediskách používajú, by mali spĺňať požiadavky stanovené na vykonávanie kontrol technického stavu. Keďže si to vyžaduje dôležité investície a úpravy, ktoré nie je možné realizovať okamžite, malo by sa na splnenie týchto požiadaviek stanoviť päťročné obdobie. Podobne by sa malo obdobie piatich rokov stanoviť aj pre dozorné orgány, aby mohli splniť všetky kritériá a požiadavky týkajúce sa udeľovania oprávnení kontrolným strediskám a vykonávania dozoru nad nimi
- (29) Keďže cieľ tohto nariadenia, a to stanovenie minimálnych spoločných požiadaviek a zosúladených predpisov týkajúcich sa vykonávania kontrol technického stavu vozidiel prevádzkovaných v Únii, nemožno uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, 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

²¹ Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13.

zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie uvedeného cieľa.

- (30) Toto nariadenie rešpektuje základné práva a dodržiava zásady uznané predovšetkým Chartou základných práv Európskej únie, ako je to uvedené v článku 6 Zmluvy o Európskej únii.
- (31) Týmto nariadením sa aktualizujú technické požiadavky smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/40/ES zo 6. mája 2009 o kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel²² a rozširuje sa jej rozsah pôsobnosti, tak aby zahŕňala predovšetkým zakladanie kontrolných stredísk a ich dozorných orgánov, ako aj menovanie technikov poverených vykonávaním kontrol technického stavu. Táto smernica by sa preto mala zrušiť. Okrem toho sa do tohto nariadenia začleňujú pravidlá obsiahnuté v odporúčaní Komisie 2010/378/EÚ z 5. júla 2010 o posudzovaní chýb pri kontrole technického stavu motorových vozidiel v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2009/40/ES²³, aby bolo možné lepšie regulovať metódy kontroly technického stavu,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

KAPITOLA I

PREDMET ÚPRAVY, VYMEDZENIE POJMOV A ROZSAH PÔSOBNOSTI

Článok 1

Predmet úpravy

Týmto nariadením sa ustanovuje systém pravidelnej kontroly technického stavu vozidiel.

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

1. Toto nariadenie sa vzťahuje na vozidlá s konštrukčnou rýchlosťou presahujúcou 25 km/h v rámci nasledujúcich kategórií, ktoré sú uvedené v smernici 2002/24/ES, smernici 2007/46/ES a v smernici 2003/37/ES:
 - motorové vozidlá s minimálne štyrmi kolesami používané na prepravu cestujúcich, s menej než ôsmimi sedadlami okrem sedadla vodiča – kategória vozidiel M1,
 - motorové vozidlá používané na prepravu cestujúcich s viac než ôsmimi sedadlami okrem sedadla vodiča – kategória vozidiel M2 a M3,

²² Ú. v. EÚ L 141, 6.6.2009, s. 12.

²³ Ú. v. EÚ L 173, 8.7.2010, s. 74.

- 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,
- 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,
- dvoj- alebo trojkolesové vozidlá – kategórie vozidiel L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e a L7e,
- kolesové traktory s najvyššou konštrukčnou rýchlosťou prekračujúcou 40 km/h – kategória vozidiel T5.

2. Toto nariadenie sa neuplatňuje na:

- historické vozidlá,
- vozidlá patriace ozbrojeným silám, protipožiarnej ochrane, civilnej ochrane, pohotovostným alebo záchranným službám,
- vozidlá, ktoré používajú podniky v odvetví poľnohospodárstva, záhradníctva, lesníctva, farmárstva a rybolovu s najvyššou konštrukčnou rýchlosťou nepresahujúcou 40 km/h,
- špeciálne vozidlá, ktoré prevážajú cirkusové alebo lunaparkové zariadenia s najvyššou konštrukčnou rýchlosťou nepresahujúcou 40 km/h a ktoré sa prevádzkujú len na území členského štátu.

3. Členské štáty môžu zaviesť vnútroštátne požiadavky vo vzťahu ku kontrolám technického stavu vozidiel, ktoré sú uvedené v odseku 2 a ktoré sú evidované na ich území.

Článok 3 **Vymedzenie pojmov**

Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

- (1) „vozidlo“ je akékoľvek niekoľajové motorové vozidlo alebo jeho prípojné vozidlo;
- (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) „dvoj- alebo trojkolesové vozidlá“ sú akékoľvek motorové vozidlá na dvoch kolesách s postranným vozíkom alebo bez neho, motorové trojkolky a štvorkolky;
- (6) „vozidlo evidované v členskom štáte“ je vozidlo, ktoré je evidované alebo uvedené do prevádzky v členskom štáte;
- (7) „historické vozidlo“ je akékoľvek vozidlo, ktoré spĺňa všetky nasledujúce podmienky:
- bolo vyrobené minimálne pred 30 rokmi;
 - je udržiavané na základe používania náhradných dielov, ktoré reprodukovujú historické komponenty vozidla;
 - neprešlo žiadnou zmenou technických vlastností svojich hlavných komponentov, ako sú napríklad motor, brzdy, riadenie alebo náprava a
 - nezmenil sa jeho vzhľad;
- (8) „držiteľ osvedčenia o evidencii“ je osoba, na ktorej meno je vozidlo evidované;
- (9) „kontrola technického stavu“ je overenie toho, či časti a komponenty vozidla spĺňajú bezpečnostnú a environmentálnu charakteristiku platnú v čase schválenia, prvej evidencie alebo v čase uvedenia do prevádzky alebo v čase montáže dodatočného vybavenia;
- (10) „schválenie“ znamená akúkoľvek kategóriu schválenia uvedenú v smernici 2007/46/ES;
- (11) „nedostatky“ sú technické poruchy a iné prípady nesúladu zistené počas kontroly technického stavu;
- (12) „osvedčenie o technickej kontrole“ je osvedčenie, ktoré vystavil kompetentný orgán alebo kontrolné stredisko a ktoré obsahuje výsledok kontroly a celkové hodnotenie vozidla;
- (13) „technik“ je osoba oprávnená členským štátom na vykonávanie kontrol technického stavu v kontrolnom stredisku alebo v mene príslušného orgánu;
- (14) „príslušný orgán“ je orgán alebo verejný orgán, ktorý je zodpovedný za riadenie vnútroštátneho systému kontroly technického stavu, v prípade potreby vrátane vykonávania kontroly technického stavu;
- (15) „kontrolné stredisko“ je verejný alebo súkromný orgán alebo zariadenie vrátane tých, ktoré vykonávajú opravy vozidiel, oprávnené členským štátom na vykonávanie kontrol technického stavu;

- (16) „dozorný orgán“ je orgán zriadený členským štátom, ktorý je zodpovedný za udeľovanie povolení kontrolným strediskám a dozor nad nimi.

KAPITOLA II

VŠEOBECNÉ POVINNOSTI

Článok 4

Zodpovednosť

1. Motorové vozidlá a ich prípojné vozidlá sa v súlade s týmto nariadením pravidelne podrobujú kontrole v členskom štáte, v ktorom sú evidované.
2. Kontrolu technického stavu vykonáva len príslušný orgán členského štátu alebo kontrolné strediská oprávnené členským štátom.
3. Výrobcovia vozidiel poskytujú kontrolným strediskám alebo, ak je to vhodné, príslušnému orgánu prístup k technickým informáciám, ktoré sú potrebné na vykonanie kontroly technického stavu, ako sa ustanovuje v prílohe I. Komisia prijíma podrobné predpisy týkajúce sa postupov zabezpečujúcich prístup k technickým informáciám podľa prílohy I v súlade s postupom preskúmania podľa článku 16 ods. 2.
4. Držiteľ osvedčenia o evidencii je zodpovedný za to, aby bolo vozidlo vždy udržiavané v bezpečnom a technicky spôsobilom stave.

KAPITOLA III

POŽIADAVKY TÝKAJÚCE SA KONTROL TECHNICKÉHO STAVU

Článok 5

Termín a frekvencia kontrol

1. Vozidlá sa podrobia kontrole technického stavu pri každom výročí dátumu prvého prihlásenia do evidencie, minimálne v týchto intervaloch:
 - vozidlá kategórie L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e a L7e: štyri roky po dátume prvého prihlásenia vozidla do evidencie, následne po dvoch rokoch a potom každý rok;
 - vozidlá kategórie M1, N1 a O2: štyri roky po dátume prvého prihlásenia vozidla do evidencie, následne po dvoch rokoch a potom každý rok;
 - vozidlá kategórie M1 evidované ako taxíky alebo sanitky, vozidlá kategórie M2, M3, N2, N3, T5, O3 a O4: jeden rok po dátume prvého prihlásenia vozidla do evidencie a potom každoročne.

2. Ak počet najazdených kilometrov vozidla kategórie M1 alebo N1 pri prvej kontrole technického stavu po prvom prihlásení vozidla do evidencie dosiahne 160 000 km, musí sa vozidlo následne každý rok podrobovať kontrole technického stavu.
3. Držiteľ osvedčenia o evidencii môže požiadať kontrolné stredisko alebo v relevantnom prípade príslušný orgán o vykonanie kontroly technického stavu počas obdobia od začiatku mesiaca, ktorý predchádza mesiacu výročia podľa odseku 1 až do konca druhého mesiaca po tomto dátume bez toho, aby tým bol dotknutý dátum nasledujúcej kontroly technického stavu.
4. Bez ohľadu na dátum poslednej kontroly technického stavu môže príslušný orgán požadovať, aby vozidlo absolvovalo kontrolu technického stavu alebo dodatočnú kontrolu pred dátumom uvedeným v odsekoch 1 a 2, a to v týchto prípadoch:
 - po nehode, ktorá spôsobila vážne poškodenie hlavných bezpečnostných komponentov vozidla, ako sú kolesá, náprava, deformačné zóny, riadenie alebo brzdy;
 - po zmene alebo úprave bezpečnostných a environmentálnych systémov a komponentov;
 - v prípade zmeny držiteľa osvedčenia o evidencii vozidla.

Článok 6

Obsah a metódy kontrol

1. Kontrola technického stavu sa zameriava na oblasti uvedené v prílohe II bode 2.
2. Príslušné orgány členského štátu alebo kontrolné stredisko vykonávajú vo vzťahu ku každej oblasti uvedenej v odseku 1 kontrolu technického stavu, ktorá sa zameriava prinajmenšom na položky s použitím metódy uplatniteľnej na kontrolu týchto položiek podľa prílohy II bodu 3.

Článok 7

Vyhodnotenie nedostatkov

1. V prílohe III sa stanovuje minimálny zoznam možných nedostatkov a ich úroveň závažnosti vo vzťahu ku každej kontrolovanej položke.
2. Technik pri vykonávaní kontroly technického stavu 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 ohrozenie bezpečnosti 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 skupiny so závažnejšími nedostatkami v prípade, že kombinovaný účinok týchto nedostatkov vyúsťuje do vyššieho stupňa ohrozenia bezpečnosti cestnej premávky.

Článok 8

Osvedčenie o technickej kontrole

1. Kontrolné stredisko alebo v relevantnom prípade príslušný orgán, ktorý vykonal kontrolu technického stavu vozidla, vystaví takémuto vozidlu osvedčenie o technickej kontrole, ktoré obsahuje prinajmenšom údaje, ktoré sú uvedené v prílohe IV.
2. Kontrolné stredisko alebo v relevantnom prípade príslušný orgán odovzdá osobe, ktorá sa dostavila s vozidlom na kontrolu, osvedčenie o technickej kontrole alebo jej v prípade elektronického osvedčenia o technickej kontrole odovzdá riadne overený výpis takéhoto osvedčenia.
3. Odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia, a najneskôr 3 roky po tomto dátume kontrolné strediská elektronicky oznámia príslušnému orgánu členského štátu informácie, ktoré sú uvedené v osvedčeniach o technickej kontrole, ktoré vystavujú. Toto oznámenie sa musí poskytnúť v primeranom časovom období po vystavení osvedčenia o technickej kontrole. Kontrolné strediská môžu do tohto dátumu oznamovať tieto informácie príslušnému orgánu aj inými prostriedkami. Príslušný úrad tieto informácie uchováva po dobu 36 mesiacov odo dňa ich doručenia.
4. Na účely vykonania kontroly údajov počítadla kilometrov a v prípade, že takéto informácie neboli po predchádzajúcej kontrole technického stavu oznámené elektronicky, technik požiada osobu, ktorá sa dostavila s vozidlom na kontrolu, aby predložila osvedčenie vystavené po predchádzajúcej kontrole technického stavu.
5. Výsledky kontroly technického stavu sa oznamujú orgánu, ktorý vozidlo zaevidoval. Toto oznámenie obsahuje informácie uvedené v osvedčení o technickej kontrole.

Článok 9

Následná kontrola nedostatkov

1. Držiteľ osvedčenia o evidencii zabezpečí bezodkladné odstránenie iba v prípade malých nedostatkov. Vozidlo nemusí absolvovať opakovanú kontrolu.
2. V prípade veľkých nedostatkov príslušný orgán rozhodne o podmienkach, za akých sa môže vozidlo používať, skôr ako sa podrobí ďalšej kontrole technického stavu. Táto ďalšia kontrola sa vykoná do šiestich týždňov po počiatocnej kontrole.
3. V prípade nebezpečných nedostatkov sa vozidlo nesmie používať na verejne dostupných cestných komunikáciách a odoberie sa jeho osvedčenie o evidencii v súlade s článkom 3a smernice Európskeho parlamentu a Rady XXX, ktorou sa mení

a dopĺňa smernica Rady 1999/37/ES o registračných dokumentoch pre vozidlá²⁴, a to až do odstránenia nedostatkov, pričom sa vystaví nové osvedčenie o technickej kontrole potvrdzujúce, že vozidlo sa nachádza v stave spôsobilom na používanie v cestnej premávke.

Článok 10

Dôkaz o vykonaní kontroly

Kontrolné stredisko alebo, ak je to vhodné, príslušný orgán členského štátu, ktorý vykonal kontrolu technického stavu vozidla evidovaného na jeho území, vystaví pre každé vozidlo dôkaz o tom, že takéto vozidlo úspešne absolvovalo takúto kontrolu. Takýto dôkaz musí obsahovať dátum nasledujúcej kontroly technického stavu.

Každý členský štát uzná dôkaz, ktorý je vystavený v súlade s odsekom 1.

KAPITOLA IV

ADMINISTRATIVNE USTANOVENIA

Článok 11

Skúšobné zariadenia a vybavenie

1. Skúšobné zariadenia a vybavenie, ktoré sa používa na vykonávanie kontrol technického stavu, musí spĺňať minimálne technické požiadavky uvedené v prílohe V.
2. Kontrolné strediská alebo, ak je to vhodné, príslušný orgán musí udržiavať skúšobné zariadenia a vybavenie v súlade so špecifikáciami, ktoré uvádza výrobca.
3. Každé zariadenie, ktoré sa používa na vykonávanie meraní, musí byť pravidelne kalibrované v súlade so špecifikáciami, ktoré uvádza výrobca.

Článok 12

Technici

1. Kontrolu technického stavu vykonávajú technici, ktorí spĺňajú minimálne požiadavky na spôsobilosť a odborné vzdelávanie uvedené v prílohe VI.
2. Členské štáty udeľujú osvedčenie technikom, ktorí spĺňajú minimálne požiadavky na spôsobilosť a odborné vzdelávanie. Toto osvedčenie musí obsahovať prinajmenšom informácie, ktoré sú uvedené v prílohe VI bode 3.

²⁴ Ú. v. EÚ L XXX, XX.XX.XXXX, s. XX.

3. Technici, ktorých ku dňu začiatku uplatňovania tohto nariadenia zamestnávajú príslušné orgány členských štátov alebo kontrolné stredisko, sú oslobodení od požiadaviek, ktoré sú uvedené v prílohe VI bode 1. Členské štáty poskytujú týmto technikom osvedčenie o rovnocennosti.
4. Technik pri vykonávaní kontroly technického stavu nesmie byť v konflikte záujmov, predovšetkým s ohľadom na hospodárske, osobné alebo rodinné vzťahy s držiteľom osvedčenia o evidencii kontrolovaného vozidla.
5. Kontrolné stredisko oboznámi osobu, ktorá sa dostavila s vozidlom na kontrolu, s opravami, ktoré je potrebné vykonať, pričom nesmie pozmeniť výsledky kontroly na obchodné účely.
6. Dozorný orgán môže pozmeniť výsledky kontroly technického stavu, ktorú vykonal technik len vtedy, ak sú zistenia vyplývajúce z kontroly technického stavu, ktorú vykonal technik, zjavne nesprávne.

Článok 13

Udeľovanie oprávnení a dozor nad kontrolnými strediskami

1. Dozorný orgán musí plniť prinajmenšom tie úlohy, ktoré sú uvedené v prílohe VII bode 1, a splňať požiadavky uvedené v bodoch 2 a 3 uvedenej prílohy.

Členské štáty zverejnia predpisy a postupy, ktoré sa týkajú organizácie, úloh a požiadaviek uplatniteľných vo vzťahu k pracovníkom dozorných orgánov.

Dozorné orgány musia byť nezávislé od kontrolných stredísk a výrobcov automobilov.

2. Kontrolné strediská, ktoré priamo prevádzkuje príslušný orgán, sú oslobodené od požiadaviek týkajúcich sa udeľovania oprávnení a dozoru.

KAPITOLA V

SPOLUPRÁCA A VÝMENA INFORMÁCIÍ

Článok 14

Administratívna spolupráca medzi členskými štátmi

1. Členské štáty určia vnútroštátne kontaktné miesto zodpovedné za výmenu informácií s ostatnými členskými štátmi a Komisiou, pokiaľ ide o uplatňovanie tohto nariadenia.
2. Členské štáty poskytnú Komisii názvy a kontaktné údaje svojich vnútroštátnych kontaktných miest najneskôr [jeden rok po dátume nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] a bezodkladne ju informujú o akýchkoľvek zmenách týkajúcich sa týchto miest. Komisia zostaví zoznam všetkých vnútroštátnych kontaktných miest a odovzdá ich členským štátom.

Článok 15

Elektronická platforma informácií o vozidlách

Komisia preverí uskutočniteľnosť, náklady a prínosy zriadenia elektronickej platformy informácií o vozidlách s ohľadom na výmenu informácií a údajov týkajúcich sa kontrol technického stavu medzi príslušnými orgánmi členských štátov, ktoré zodpovedajú za kontrolu, evidenciu a schvaľovanie vozidiel, kontrolnými strediskami a výrobcami automobilov.

Komisia na základe tohto preskúmania navrhne a vyhodnotí rôzne možnosti politiky vrátane možnosti zrušiť požiadavku dôkazu o vykonaní kontroly, ako sa ustanovuje v článku 10. Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o výsledkoch tohto preskúmania do dvoch rokov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia a k tejto správe, v prípade potreby, priloží legislatívny návrh.

KAPITOLA VI

USTANOVENIA O VYKONÁVACÍCH A DELEGOVANÝCH PRÁVOMOCIACH

Článok 16

Výbor pre kontrolu technického stavu

1. Komisii pomáha výbor. Uvedený výbor je výborom 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, takýto postup sa ukončí bez výsledku, ak tak v lehote určenej na zaslanie stanoviska rozhodne predseda výboru alebo ak o to požiadajú väčšina členov výboru.

Článok 17

Delegované akty

Komisia je v súlade s článkom 19 oprávnená prijímať delegované akty s cieľom:

- aktualizácie článku 2 ods. 1 a článku 5 ods. 1 a 2 tak, aby sa zohľadnili zmeny v kategóriách vozidiel, ktoré vyplývajú zo zmien a doplnení právnych predpisov podľa článku 3 ods. 1;
- prispôsobenia príloh technickému pokroku alebo s cieľom zohľadniť úpravy v medzinárodných právnych predpisoch alebo v právnych predpisoch Únie.

Článok 18

Vykonávanie delegovania právomocí

1. Právomoc prijímať delegované akty sa na Komisiu prenáša za podmienok ustanovených v tomto článku.

2. Delegovanie právomocí uvedených v článku 17 sa udeľuje na dobu neurčitú [*od dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia*].
3. Európsky parlament alebo Rada môžu delegovanie právomocí uvedené v článku 17 kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomocí uvedenej v uvedenom rozhodnutí. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení 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 17 nadobúda účinnosť iba vtedy, ak Európsky parlament alebo Rada nevzniesli žiadne námietky v lehote dvoch mesiacov po oznámení tohto 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.

KAPITOLA VII

ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 19

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. Každý členský štát podnikne opatrenia potrebné na zaistenie toho, aby sa manipulovanie alebo neoprávnené narábanie s počítadlom kilometrov považovalo za trestný čin a aby sa trestalo účinnými, primeranými, odrádzajúcimi a nediskriminačnými sankciami.
3. Členské štáty oznámia tieto ustanovenia Komisii najneskôr do [*jeden rok od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia*] a bezodkladne ju informujú o akýchkoľvek následných zmenách a doplneniach, ktoré sa ich týkajú.

Článok 20

Prechodné ustanovenia

1. Skúšobné vybavenie a zariadenia uvedené v článku 11, ktoré nespĺňajú minimálne požiadavky podľa prílohy V [*v deň začiatku uplatňovania tohto nariadenia*], sa môžu používať na vykonávanie kontrol technického stavu najviac päť rokov po uvedenom dátume.

2. Členské štáty musia uplatňovať požiadavky ustanovené v prílohe VII najneskôr od piateho roka po dátume začiatku uplatňovania tohto nariadenia.

Článok 21

Zrušenie

Smernica 2009/40/ES a odporúčanie Komisie 2010/378/EÚ sa týmto zrušujú s účinnosťou [od dátumu začiatku uplatňovania tohto nariadenia].

Článok 22

Nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie

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

Uplatňuje sa [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*