DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

Táto dôvodová správa je sprievodným dokumentom k návrhu smernice, ktorou sa zrušuje a nahrádza smernica Rady 1999/37/ES z 29. apríla 1999 o registračných dokumentoch pre vozidlá[[1]](#footnote-1).

Cestná doprava zohráva životne dôležitú úlohu pri prepájaní podnikov a spotrebiteľov v celej EÚ, uľahčovaní obchodu a podpore hospodárskeho rastu a zamestnanosti. Je však aj zdrojom určitých problémov, ako sú dopravné nehody a znečisťovanie ovzdušia.

Dopravné nehody sú jedným z najničivejších dôsledkov cestnej dopravy so značnými nákladmi pre spoločnosť. Hlavnými príčinami dopravných nehôd sú prekročenie rýchlosti, jazda pod vplyvom alkoholu alebo drog, nesústredené vedenie vozidla a rôzne chyby vodiča (napríklad nesprávne vyhodnotenie situácie alebo únava za volantom). Medzi ďalšie príčiny patrí zlý stav alebo konštrukcia infraštruktúry (šmykľavý povrch, nedostatočné značenie a údržba) a chyby vozidiel. Vďaka pravidlám typového schvaľovania EÚ a dobre vyvinutému systému technických kontrol počas životnosti vozidla sú chyby vozidiel príčinou len v prípade malého percenta dopravných nehôd v EÚ. Znamená to však aj to, že stále dochádza k nehodám spôsobeným chybami vozidla, ktorým sa dá predchádzať. Prístup bezpečného systému si vyžaduje opatrenia na všetkých týchto frontoch, pričom sa uznáva, že jednotlivé časti celého systému – vrátane používateľov, vozidiel, infraštruktúry a reakcie na núdzové situácie – fungujú spoločne ako celok[[2]](#footnote-2).

Táto iniciatíva vychádza z balíka predpisov o technickom stave vozidiel z roku 2014, ktorý tvoria tri smernice opísané ďalej v texte.

**Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/45/EÚ**[[3]](#footnote-3) **o pravidelnej kontrole technického stavu**, v ktorej sa vyžaduje, aby sa vozidlá používané na verejných pozemných komunikáciách pravidelne kontrolovali s cieľom zabezpečiť súlad so súborom minimálnych požiadaviek. Vzťahuje sa na všetky osobné vozidlá, ľahké úžitkové vozidlá, nákladné vozidlá, autobusy, ťažké prípojné vozidlá, rýchlejšie traktory a od januára 2022 aj na väčšie dvojkolesové a trojkolesové vozidlá a štvorkolky.

**Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/47/EÚ**[[4]](#footnote-4) **o cestnej technickej kontrole**, ktorá má podobný cieľ ako smernica 2014/45/EÚ, hoci sa týka cestných technických kontrol ťažkých osobných a nákladných vozidiel a ich prípojných vozidiel.

**Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/46/EÚ**[[5]](#footnote-5) **o registračných dokumentoch pre vozidlá.**

Balík predpisov o technickom stave vozidiel z roku 2014 dopĺňa požiadavky na bezpečnosť a environmentálne vlastnosti, ktoré musia vozidlá spĺňať, aby mohli byť prevádzkované na cestách EÚ, v súlade s príslušnými nariadeniami EÚ o typovom schvaľovaní[[6]](#footnote-6) motorových vozidiel. V týchto právnych predpisoch sa stanovujú aj požiadavky na dohľad nad trhom s motorovými vozidlami. Zameranie balíka predpisov o technickom stave vozidiel je však iné. Zatiaľ čo cieľom ustanovení o dohľade nad trhom je zabezpečiť, aby vozidlá naďalej spĺňali požiadavky typového schvaľovania pri uvedení na trh a počas obmedzeného obdobia po ňom, a zameriavajú sa na povinnosti výrobcu, balík predpisov o technickom stave vozidiel sa sústreďuje na zabezpečenie toho, aby majitelia dodržiavali minimálne normy počas celej životnosti vozidla. Okrem toho, zatiaľ čo v rámci dohľadu nad trhom sa vyžaduje kontrola obmedzeného počtu vozidiel na model, pravidelné kontroly technického stavu (ďalej len „PTK“) sa vzťahujú na takmer všetky evidované vozidlá. Balíkom predpisov o technickom stave vozidiel sa preto dopĺňajú právne predpisy o dohľade nad trhom pri zaisťovaní bezpečnosti cestnej premávky a environmentálnych vlastností vozidiel počas ich životnosti.

Na cestách EÚ sa však stále prevádzkujú nebezpečné vozidlá. Dochádza k tomu napriek revízii balíka predpisov o technickom stave vozidiel z roku 2014, ďalším súvisiacim právnym predpisom EÚ a zlepšeniam v oblasti technológií vozidiel vrátane systémov aktívnej bezpečnosti a inteligentných asistenčných systémov pre vodičov v nových vozidlách.  Smernice prijaté v rámci balíka predpisov o technickom stave vozidiel z roku 2014 nie sú účinné pri presadzovaní pravidiel cezhraničnej dopravy a obchodu s vozidlami v EÚ.

V stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu[[7]](#footnote-7) sa vyzvalo na úpravy legislatívneho rámca o technickom stave vozidiel s cieľom zabezpečiť súlad vozidiel s emisnými a bezpečnostnými normami počas celej ich životnosti, čím sa prispeje k politickému rámcu EÚ v oblasti bezpečnosti cestnej premávky na roky 2021 – 2030[[8]](#footnote-8) a podporia sa ciele Európskej zelenej dohody.

Cieľom tejto iniciatívy je ďalej zlepšovať bezpečnosť cestnej premávky v EÚ, prispievať k udržateľnej mobilite a uľahčovať voľný pohyb osôb a tovaru v EÚ. Konkrétne, pokiaľ ide o legislatívny rámec pre doklady o evidencii vozidiel a údaje o evidencii, je potrebné využívať plný potenciál rámca týkajúceho sa technického stavu, a to zlepšením elektronického uchovávania a výmeny príslušných údajov o identifikácii a stave vozidla, čím sa vyrieši nedostatočná dostupnosť takýchto údajov a zlepší sa vzájomné uznávanie orgánmi presadzovania práva. Okrem toho zabezpečenie presnejších údajov o stave (napr. o počte najazdených kilometrov) a efektívnejšia výmena informácií medzi členskými štátmi pomôže takisto identifikovať vozidlá s počítadlami kilometrov, s ktorými sa neoprávnene manipulovalo.

Podrobnejšie informácie o tom, ako sa tieto ciele a súvisiace problémy riešia v rámci iniciatívy, sú uvedené v kapitole 3.

• Súlad s existujúcimi ustanoveniami v tejto oblasti politiky

Navrhovaná revízia balíka predpisov o technickom stave vozidiel, najmä legislatívneho rámca EÚ pre doklady o evidencii vozidiel, je v súlade s cieľmi stanovenými v **rámci politiky EÚ pre bezpečnosť cestnej premávky**. Znížením počtu úmrtí prispeje k dosiahnutiu cieľa znížiť počet úmrtí a vážnych zranení do roku 2030 o 50 %. Navrhovanou revíziou sa zabezpečí aj zosúladenie so smernicami prijatými v rámci balíka o bezpečnosti cestnej premávky, t. j. s **návrhom smernice Európskeho parlamentu a Rady o vodičských preukazoch[[9]](#footnote-9) a smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/3237, ktorou sa uľahčuje cezhraničná výmena informácií o dopravných deliktoch súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky[[10]](#footnote-10)**. V týchto smerniciach sa stanovujú pravidlá týkajúce sa dokladov o evidencii vozidiel, možnej budúcej digitalizácie dokladov a výmeny informácií týkajúcich sa vozidiel medzi členskými štátmi na účely presadzovania práva. Návrh je takisto zosúladený s požiadavkami **právnych predpisov o vozidlách po dobe životnosti**, keďže sa ním zabezpečuje poskytovanie elektronického prístupu k údajom orgánom pre evidenciu vozidiel iných členských štátov a dopĺňajú sa nové údaje do registra vozidiel vrátane údajov o vozidlách po dobe životnosti.

• Súlad s ostatnými politikami Únie

Revízia balíka predpisov o technickom stave vozidiel, najmä legislatívneho rámca EÚ pre doklady o evidencii vozidiel, je v súlade s **nariadením o jednotnej digitálnej bráne**[[11]](#footnote-11), keďže sa ňou uľahčuje online prístup k informáciám týkajúcim sa vozidiel, príslušným administratívnym postupom a asistenčným službám a službám riešenia problémov. Prispieva aj k cieľom **Európskej dátovej stratégie**, ktorá sa týka rozvoja európskych dátových priestorov pre verejnú správu, ktoré môžu podporovať presadzovanie právnych predpisov vrátane právnych predpisov v oblasti bezpečnosti cestnej premávky a životného prostredia.  Na výmenu informácií o osvedčeniach o evidencii vozidiel a protokoloch o kontrole technického stavu, ako aj súvisiacich údajov o evidencii vozidla sa budú vzťahovať pravidlá ochrany osobných údajov, najmä nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 (všeobecné nariadenie o ochrane údajov)[[12]](#footnote-12).

Iniciatíva je v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/2854 (**akt o údajoch**[[13]](#footnote-13)), ktorým sa štandardizujú príslušné súbory údajov a zabezpečuje sa účinný nediskriminačný a bezpečný prístup pre popredajné služby a služby mobility.

**Právne predpisy EÚ týkajúce sa cestného mýta**[[14]](#footnote-14) sa takisto opierajú o harmonizované kódy Únie v súčasnosti stanovené v smernici 1999/37/ES, ktoré boli naposledy (nepatrne) zmenené v rámci revízie pravidiel spoplatňovania ciest (smernica Eurovignette)[[15]](#footnote-15).

A napokon v **rozhodnutí EÚ o politickom programe Digitálne desaťročie do roku 2030**[[16]](#footnote-16)) sa stanovuje, že Európsky parlament, Rada, Komisia a členské štáty by mali spolupracovať na dosiahnutí digitálnych cieľov v EÚ do roku 2030. Zahŕňa to aj cieľ týkajúci sa digitalizácie verejných služieb. Pokiaľ ide o kľúčové verejné služby, 100 % by malo byť dostupných online a v prípade potreby by verejnosť a podniky v EÚ mali mať možnosť komunikovať s orgánmi verejnej správy online.

2. PRÁVNY ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• Právny základ

Právnym základom tohto návrhu je článok 91 ods. 1 Zmluvy o fungovaní EÚ (ZFEÚ). V článku 91 ods. 1 písm. c) ZFEÚ sa stanovuje, že Európska únia má v oblasti dopravy právomoc prijímať opatrenia na zlepšenie bezpečnosti dopravy vrátane bezpečnosti cestnej premávky.

• Subsidiarita (v prípade inej ako výlučnej právomoci)

EÚ už má právomoc v oblasti dokladov o evidencii vozidiel a údajov o evidencii vozidiel na základe smernice 1999/37/ES. Od prijatia tejto smernice boli v tejto oblasti zavedené rôzne opatrenia na úrovni EÚ. Najnovšie zmeny sa uskutočnili po prijatí balíka predpisov o technickom stave vozidiel z roku 2014 a po určitých úpravách predpisov Únie na základe smernice (EÚ) 2022/362. Nové pravidlá, ktoré sa majú zaviesť v tomto návrhu, zostávajú v rámci právomocí zverených EÚ podľa článku 91 ods. 1 ZFEÚ a vzhľadom na ich prepojenie s už existujúcim rámcom týkajúcim sa dokladov o evidencii, údajov o evidencii a technickom stave vozidiel ich možno primerane dosiahnuť len na úrovni EÚ.

Keďže cestná doprava a automobilový priemysel sú medzinárodnými odvetviami, riešenie problémov na úrovni EÚ je oveľa efektívnejšie a účinnejšie ako na vnútroštátnej úrovni. Hoci sa vnútroštátne postupy historicky líšia, určitá minimálna úroveň harmonizácie evidencie vozidiel a spoločne dohodnuté riešenia na výmenu údajov o vozidlách medzi členskými štátmi sú účinnejšie ako viaceré nekoordinované vnútroštátne riešenia. Koordinácia podmienok prístupu k údajom o vozidlách a ich výmeny na úrovni EÚ je nielen účinnejšia ako dvojstranné dohody a rokovania s jednotlivými výrobcami, ale aj zabezpečuje rovnaké podmienky medzi členskými štátmi.

Vnútroštátne orgány a odborníci z odvetvia sa všeobecne zhodujú na tom, že súčasná smernica už nezodpovedá najnovšiemu regulačnému a technologickému vývoju.  Bez opatrení na úrovni EÚ by sa uplatňovali rôzne a čiastkové riešenia, čo by viedlo k ešte väčším rozdielom v bezpečnosti a environmentálnych vlastnostiach vozidiel ako v súčasnosti. Hrozilo by tak narušenie jednotného trhu a vytváranie ďalších prekážok voľnému pohybu. Iniciatíva sa preto zaoberá potrebami bezpečnosti a ochrany životného prostredia, ktoré „sú dôležité pre Úniu“.

• Proporcionalita

V súlade so zásadou proporcionality stanovenou v článku 5 ods. 4 Zmluvy o Európskej únii opatrenia v tomto návrhu neprekračujú rámec toho, čo je nevyhnutné na dosiahnutie cieľov zmlúv, konkrétne zlepšenie bezpečnosti cestnej premávky, prispievanie k udržateľnej mobilite a uľahčenie voľného pohybu osôb a tovaru v EÚ.

Rozsah návrhu je vo všeobecnosti obmedzený na to, čo možno najlepšie dosiahnuť na úrovni EÚ, pokiaľ ide o harmonizáciu dokladov o evidencii vozidiel a hľadanie spoločných riešení na zabezpečenie účinného spoločného využívania údajov o vozidlách a prístupu k nim.

Okrem toho výber smernice umožňuje dosiahnuť ciele prijatím ďalšieho logického kroku v procese postupnej harmonizácie v tejto oblasti. Členským štátom zároveň ponecháva dostatočný manévrovací priestor na vykonanie zmien spôsobom, ktorý vyhovuje ich osobitnému vnútroštátnemu kontextu.  Týmto výberom, pri ktorom sa namiesto univerzálneho prístupu použijú minimálne požiadavky, sa tiež umožní odvetviu vyvinúť najefektívnejšie technické riešenia, ktoré si táto neustále sa vyvíjajúca oblasť vyžaduje.

• Výber nástroja

S cieľom zabezpečiť jasnú a jednotnú prípravu právnych predpisov sa za najvhodnejšie právne riešenie považuje úplná revízia smernice 1999/37/ES jej zrušením a nahradením, keďže je zastaraná a nebola prepracovaná.

3. VÝSLEDKY HODNOTENÍ *EX POST*, KONZULTÁCIÍ SO ZAINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

• Hodnotenia *ex post*/kontroly vhodnosti existujúcich právnych predpisov

V roku 2023 Komisia vykonala hodnotenie balíka predpisov o technickom stave vozidiel z roku 2014 ako celku, pričom posúdila jeho relevantnosť, pridanú hodnotu EÚ, súdržnosť, účinnosť a efektívnosť. V hodnotení sa dospelo k záveru, že balík predpisov o technickom stave vozidiel bol čiastočne úspešný pri dosahovaní svojich cieľov, keďže prispel k vyššej bezpečnosti cestnej premávky a pomohol znížiť emisie znečisťujúcich látok z cestnej dopravy. Stále však nemusia byť vždy odhalené vozidlá s chybami, pretože v niektorých členských štátoch niektoré kategórie vozidiel nepodliehajú pravidelným kontrolám technického stavu (PTK) alebo cestným technickým kontrolám (ďalej len „CTK“), prípadne frekvencia či rozsah kontrol nie sú prispôsobené vyšším bezpečnostným a environmentálnym rizikám, ktoré tieto vozidlá predstavujú. Zistené nedostatky v súčasnom balíku predpisov o technickom stave vozidiel si vyžadujú prispôsobenie smerníc tak, aby sa nimi riešili nielen súčasné potreby, ale aj budúce výzvy.

Závery hodnotenia sú uvedené v ďalšom texte.

1.     Balík predpisov o technickom stave vozidiel nie je prispôsobený najnovším technológiám, ako sú pokročilé asistenčné systémy pre vodičov a elektronické bezpečnostné prvky. Chýbajú v ňom osobitné skúšobné protokoly, ktorými by sa zabezpečilo dodržiavanie predpisov a údržba v prípade elektrických, hybridných a vodíkových vozidiel, vrátane aktualizácií softvéru. Technické kontroly by sa museli aktualizovať, aby bolo možné efektívne získavať dôležité údaje týkajúce sa bezpečnosti a monitorovať nové snímače a funkcie.

2.     Pokiaľ ide o emisie, niektoré kontroly a zariadenia PTK sa musia upraviť, pretože už nie sú schopné odhaliť poruchy týkajúce sa emisií v najnovších vozidlách so spaľovacím motorom. Meranie opacity je zastarané, pretože nedokáže odhaliť naftové vozidlá s chybnými filtrami častíc alebo s katalyzátorom, s ktorým sa neoprávnene manipulovalo, čo vedie k vysokým emisiám častíc (PN) a oxidov dusíka (NOx). Na kontrolu chýb systémov regulácie emisií a neoprávnenej manipulácie s nimi v novších vozidlách s dieselovým a benzínovým motorom by sa namiesto toho mali používať merania NOx a PN.

3.     Súčasný rámec výmeny informácií o výsledkoch kontrol medzi členskými štátmi nie je účinný. Hoci sa v právnych predpisoch ako možnosť uvádza elektronická výmena údajov medzi orgánmi členských štátov, nie všetky členské štáty ju využívajú. Aj keď harmonizácia dokladov o evidencii vozidiel uľahčila obyvateľom prihlasovanie vozidiel z iných členských štátov a Európskeho hospodárskeho priestoru do evidencie, existuje priestor na zlepšenie procesu digitalizácie. Opätovné prihlásenie do evidencie môže byť stále ťažkopádne, pričom existuje priestor na zlepšenie vzájomného uznávania PTK medzi členskými štátmi.

4.    V rámci balíka predpisov o technickom stave vozidiel by sa mali lepšie využívať výhody digitálnej výmeny údajov a ďalej harmonizovať doklady o vozidle s cieľom znížiť administratívnu záťaž a náklady. Digitálne doklady o evidencii vozidiel by okrem toho mohli ďalej uľahčiť digitalizáciu postupov prihlasovania vozidiel do evidencie a uchovávania údajov a znížiť náklady.

5.   Súlad medzi balíkom predpisov o technickom stave vozidiel a príslušnými nástrojmi EÚ by sa mohol zlepšiť štandardizáciou údajov o vozidle týkajúcich sa bezpečnosti a súvisiacich povinností výrobcov počas životného cyklu vozidla. Objasnením zodpovedností a stanovením povinnosti sprístupniť príslušné informácie pre PTK vo všetkých členských štátoch by sa mohla znížiť neistota a čas strávený vyhľadávaním informácií, čo by mohlo zlepšiť celkovú presnosť a efektívnosť kontrol. Balík predpisov o technickom stave vozidiel by mal byť takisto lepšie zosúladený s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144[[17]](#footnote-17).

• Konzultácie so zainteresovanými stranami

Konzultácie mali dva ciele. Prvým bolo posúdiť výkonnosť balíka predpisov o technickom stave vozidiel ako celku na základe piatich hodnotiacich kritérií, identifikovať možné problémy s existujúcim právnym rámcom a na tomto základe vyvodiť závery pre budúce opatrenia. Druhým cieľom bolo spolupracovať so zainteresovanými stranami a overiť, ako Komisia chápe predmetné problémy, vypracovať zoznam možných politických opatrení a posúdiť ich pravdepodobný vplyv na jednotlivé kategórie zainteresovaných strán. V rámci konzultácií sa zhromaždili aj dôkazy o očakávaných nákladoch a prínosoch návrhov politických opatrení. Vďaka nim bolo možné odhaliť nedostatky v intervenčnej logike alebo určiť oblasti, ktoré si vyžadujú ďalšiu pozornosť. Konzultačné činnosti zahŕňali verejné konzultácie (prostredníctvom úvodného posúdenia vplyvu a otvorenej verejnej konzultácie uverejnenej na webovom sídle Komisie Vyjadrite svoj názor) a cielené konzultácie vrátane prieskumov a rozhovorov. Cielené konzultačné činnosti sa vykonávali počas celého procesu hodnotenia a posudzovania vplyvu a zahŕňali všetky relevantné aspekty. Prieskumy a rozhovory boli zamerané na vypracovanie rôznych politických opatrení na dosiahnutie cieľov stanovených v rámci revízie balíka predpisov o technickom stave vozidiel, najmä s cieľom identifikovať a vyčísliť náklady a potenciálny vplyv týchto opatrení. O príčinách problémov a možných politických opatreniach v rámci balíka predpisov o technickom stave vozidiel sa podrobne diskutovalo so zainteresovanými stranami, napr. v expertnej skupine pre kontroly technického stavu vozidiel a doklady o evidencii vozidiel (RWEG), a sú aj výsledkom konzultačných činností so zainteresovanými stranami v rámci hodnotenia.

Uskutočnili sa konzultácie so širokou škálou zainteresovaných strán vrátane i) verejných orgánov zodpovedných za bezpečnosť cestnej premávky (vrátane ich zastupujúcich združení, ako sú EReg a CORTE); ii) priemyselných združení a spoločností (vrátane ich zastupujúcich združení, ako sú CITA a EGEA, výrobcovia vozidiel a dodávatelia komponentov pre vozidlá); iii) zástupcov skupín používateľov; iv) výskumných organizácií a mimovládnych organizácií zaoberajúcich sa bezpečnosťou cestnej premávky a v) verejnosti.

• Získavanie a využívanie expertízy

Počas prípravných prác sa konzultovalo so širokou škálou odborníkov z členských štátov, odvetvia a iných skupín zainteresovaných strán o otázkach týkajúcich sa kontrol technického stavu, cestných technických kontrol a registrov vozidiel. Uskutočnili sa tri špecializované workshopy, na ktorých členovia expertnej skupiny pre kontroly technického stavu a doklady o evidencii vozidiel diskutovali o technických prvkoch návrhu.  Komisia najala dvoch externých konzultantov, aby vypracovali osobitné podporné štúdie, z ktorých vychádza hodnotenie a posúdenie vplyvu. Tieto podklady doplnili *ad hoc* konzultácie s odborníkmi z odvetvia a vlastné skúsenosti Komisie s monitorovaním a vykonávaním balíka predpisov o technickom stave vozidiel.

• Posúdenie vplyvu

Tento návrh sprevádza posúdenie vplyvu, ktoré sa vzťahuje aj na zmeny smerníc 2014/45/EÚ a 2014/47/EÚ, ktorého návrh bol 20. novembra 2023 predložený výboru pre kontrolu regulácie. Výbor pre kontrolu regulácie 15. decembra 2023 uverejnil kladné stanovisko s výhradami[[18]](#footnote-18). Posúdenie vplyvu bolo zodpovedajúcim spôsobom upravené s cieľom zohľadniť pripomienky výboru pre kontrolu regulácie. Analyzované možnosti politiky sú zhrnuté ďalšom texte.

Na riešenie problémov boli navrhnuté štyri možnosti politiky (MP1a, MP1b, MP2, MP3). V rámci všetkých možností politiky sa prispôsobujú PTK elektrickým vozidlám, pričom zahŕňajú nové kontrolované položky prostredníctvom ePTK (vrátane kontroly integrity softvéru systémov relevantných z hľadiska bezpečnosti a emisií). Zahŕňajú aj nové metódy skúšok emisií tuhých častíc a NOx, ktoré sú potrebné na prispôsobenie sa novším technológiám regulácie emisií a na identifikáciu vozidiel s vysokými emisiami vrátane tých, s ktorými sa neoprávnene manipulovalo. Vo všetkých možnostiach politiky sa vyžaduje kontrola technického stavu po každej významnej úprave, napríklad po zmene pohonného systému alebo emisnej triedy. Vo všetkých možnostiach politiky sa vyžaduje aj digitalizácia protokolu o kontrole technického stavu, prepojenie národných registrov vozidiel a rozšírenie súboru harmonizovaných údajov o vozidlách v týchto registroch. Od členských štátov sa takisto vyžaduje, aby zaznamenávali údaje odčítané z počítadiel kilometrov do národných databáz a aby tieto záznamy sprístupnili ostatným členským štátom pri opätovnom prihlásení vozidla do evidencie.

Okrem spoločných opatrení sa možnosť politiky MP1a zameriava na efektívnejšie využívanie údajov o vozidlách (evidencia a stav) vrátane vydávania osvedčení o evidencii v digitálnom formáte. Možnosť politiky MP1b sa zameriava na účinnejšie technické kontroly pomocou technológie diaľkového snímania, ktorá pomáha identifikovať vozidlá s potenciálne vysokými emisiami, ktoré môžu byť buď: i) skontrolované pri následnej cestnej technickej kontrole bezprostredne po identifikácii alebo ii) pozvané na emisnú skúšku v stanici technickej kontroly. V rámci tejto možnosti by sa takisto: i) odstránila možnosť vyňať motocykle z PTK; ii) požadovali každoročné skúšky emisií ľahkých úžitkových vozidiel; iii) zaviedla povinná kontrola zabezpečenia nákladu a iv) zaviedli povinné ročné PTK pre vozidlá staršie ako desať rokov. Možnosťou politiky MP1b by sa uľahčil voľný pohyb osôb tým, že by sa vyžadovalo, aby členský štát prihlásenia do evidencie uznával protokol o PTK vydaný iným členským štátom počas maximálneho obdobia šiestich mesiacov za predpokladu, že ďalšia PTK sa vykoná v členskom štáte prihlásenia do evidencie.

V rámci možnosti politiky MP2 sa kombinuje väčšina opatrení navrhovaných v možnostiach politiky MP1a a MP1b. Zahŕňa sa do nej dodatočné opatrenie týkajúce sa správy údajov, ktorého cieľom je stanoviť postupy a prostriedky prístupu k technickým informáciám o vozidle (vrátane palubných údajov). V možnosti politiky MP2 sa takisto zavádzajú cestné technické kontroly pre ľahké úžitkové vozidlá a podobne ako v možnosti politiky MP1b povinné ročné PTK pre vozidlá staršie ako desať rokov.

Možnosť politiky MP3 je najambicióznejšou možnosťou, pretože ide ešte ďalej v harmonizácii rozsahu a metód kontrol technického stavu a vzájomného uznávania protokolov o PTK. Okrem opatrení v možnosti politiky MP2 sa v rámci možnosti MP3: i) ďalej rozširuje rozsah pôsobnosti PTK o všetky motocykle bez výnimky a ľahké prívesy; ii) rozširuje CTK na všetky motocykle a iii) vyžaduje, aby členský štát prihlásenia do evidencie uznával protokoly o PTK vydané v ktoromkoľvek inom členskom štáte bez obmedzení.

V správe o posúdení vplyvu sa dospelo k záveru, že uprednostňovanou možnosťou je možnosť politiky MP2. Táto možnosť sa považuje za účinnú pri dosahovaní plánovaných cieľov politiky, zaisťuje sa ňou vysoká efektívnosť a vysoké čisté prínosy a je vnútorne súdržná a primeraná cieľom iniciatívy. Je takisto v súlade s osvedčenými vnútroštátnymi politikami v tejto oblasti.

Očakáva sa, že týmito možnosťami politiky sa **zlepší bezpečnosť cestnej premávky** v EÚ prostredníctvom účinnejšej identifikácie vozidiel so závažnými a nebezpečnými chybami, čo by malo viesť k zníženiu počtu dopravných nehôd spôsobených technickými chybami. V dôsledku toho by sa mal znížiť počet úmrtí a zranení (vážnych aj ľahkých). Možnosti politiky zahŕňajú aj ďalšie opatrenia prispievajúce k bezpečnosti cestnej premávky, ktoré súvisia s lepším vykonávaním a presadzovaním právnych predpisov o technickom stave (napríklad výmena údajov medzi orgánmi členských štátov). V rámci uprednostňovanej možnosti politiky MP2 sa odhaduje, že v porovnaní so základným scenárom sa v rokoch 2026 až 2050 zachráni okolo 7 000 životov a zabráni okolo 65 000 vážnym zraneniam. V peňažnom vyjadrení sa suma zníženia externých nákladov v súvislosti s nehodami odhaduje približne na 74,2 miliardy EUR v porovnaní so základným scenárom, vyjadrené v súčasnej hodnote za rovnaké obdobie. Všetky možnosti politiky takisto **prispejú k udržateľnej mobilite** znížením emisií znečisťujúcich látok a hluku. To povedie k zníženiu externých nákladov na tieto emisie: úspory v možnosti politiky MP2 sa odhadujú na 83,4 miliardy EUR.

Všetkými možnosťami politiky sa **uľahčí voľný pohyb osôb a tovaru v EÚ** vďaka odstráneniu prekážok pri opätovnom prihlásení vozidiel do evidencie v inom členskom štáte.  Očakáva sa, že možnosti politiky MP1a, MP2 a MP3 budú podobne účinné, zatiaľ čo možnosť politiky MP1b bude menej účinná z dôvodu chýbajúcich opatrení týkajúcich sa mobilných osvedčení o evidencii vozidiel a nezahrnutia ďalších údajov do registra vozidiel.

Pokiaľ ide o odstránenie prekážok súvisiacich s kontrolami technického stavu, očakáva sa, že možnosť politiky MP3 bude najúčinnejšou možnosťou, pretože rozširuje uznávanie protokolov o PTK v celej EÚ na všetky vozidlá, po ktorej nasledujú možnosti politiky MP2 a MP1b (obmedzené uznávanie protokolov o PTK v celej EÚ). Očakáva sa, že možnosť politiky MP1a bude najmenej účinná.

Bezpečnosť vozidiel je základným prvkom prístupu bezpečného systému a hlavnou zásadou Štokholmskej deklarácie OSN o bezpečnosti cestnej premávky do roku 2020[[19]](#footnote-19). Iniciatíva prispieva aj k cieľu OSN v oblasti udržateľného rozvoja č. 3 (zabezpečiť zdravý život a podporovať blahobyt pre všetkých v každom veku) vrátane cieľov 3.6 (znížiť počet úmrtí a zranení spôsobených dopravnými nehodami na celom svete na polovicu) a 3.9 (podstatne znížiť počet úmrtí a ochorení spôsobených nebezpečnými chemikáliami, znečistením a kontamináciou ovzdušia, vody a pôdy). Takisto je v súlade s environmentálnymi cieľmi stanovenými v Európskej zelenej dohode a európskom právnom predpise v oblasti klímy[[20]](#footnote-20).

• Regulačná vhodnosť a zjednodušenie

V rámci Programu regulačnej vhodnosti a efektívnosti (REFIT)[[21]](#footnote-21) táto iniciatíva prispieva k zvýšeniu efektívnosti existujúcich právnych predpisov vďaka prepojeniu národných databáz na účely výmeny údajov o vozidlách a prístupu k nim namiesto uplatňovania ťažkopádnejších postupov. Očakáva sa, že touto iniciatívou sa výrazne obmedzia podvody v oblasti systémov týkajúcich sa emisií a bezpečnosti, ako aj neoprávnené manipulácie s počítadlami kilometrov ojazdených vozidiel, najmä pri cezhraničnom predaji.  To by viedlo k výrazným úsporám externých nákladov, ako aj k zabráneniu vzniku nákladov a škôd pre spotrebiteľov.

Iniciatíva zahŕňa zásadu „digitálne služby ako štandard“[[22]](#footnote-22), keďže podporuje digitálnu transformáciu, ak je to možné. Pozitívny vplyv na digitálnu transformáciu v EÚ by mal mať napríklad povinný elektronický formát osvedčení o evidencii vozidiel. Pri procese opätovného prihlásenia do evidencie orgány a verejnosť ušetria čas a peniaze tým, že si nebudú vymieňať informácie a údaje prostredníctvom e-mailu. Orgány a verejnosť ušetria čas a peniaze aj vďaka mobilnému osvedčeniu o evidencii, ktoré uľahčí a urýchli prístup k príslušným informáciám a ich výmenu.

V súlade so zásadou rovnováhy záťaže *sa akéhokoľvek nové zaťaženie občanov a podnikov vyplývajúce z návrhov Komisie vyvažuje odstránením rovnocennej existujúcej záťaže v tej istej oblasti politiky*. Očakáva sa, že nahradenie smernice 1999/37/ES bude mať za následok administratívne náklady pre stanice technickej kontroly a výrobcov vozidiel v dôsledku opatrení týkajúcich sa správy údajov. Celkovo sa jednorazové administratívne náklady na prístup založený na zásade rovnováhy záťaže v uprednostňovanej možnosti odhadujú na 218 miliónov EUR v roku 2026 a opakujúce sa administratívne náklady na 26,4 milióna EUR ročne.

• Základné práva

V rámci návrhu sa zachováva úplné dodržiavanie ľudských a základných práv a návrh nebude mať žiadny negatívny vplyv na základné práva stanovené v Charte základných práv Európskej únie[[23]](#footnote-23). Pravidlá týkajúce sa osvedčení o evidencii vozidiel a údajov o evidencii vozidiel sú takisto zosúladené s platnými právnymi predpismi EÚ o ochrane údajov.

Návrh obsahuje opatrenia zamerané na boj proti podvodom s počítadlami kilometrov, ktoré pomôžu zvýšiť ochranu spotrebiteľa (článok 38). Zabezpečenie vzájomného uznávania protokolov o kontrole technického stavu a digitalizácia procesu prihlasovania do evidencie (vrátane osvedčení) prispeje k slobode pohybu a pobytu (článok 45). Opatrenia na zabezpečenie toho, aby majitelia vozidiel, ktoré neboli predmetom neoprávnenej manipulácie, neboli znevýhodnení v porovnaní s majiteľmi vozidiel, s ktorými sa neoprávnene manipulovalo, pomôžu podporiť rovnosť pred zákonom (článok 3).

Počas konzultácií niektoré zainteresované strany vyjadrili obavy v súvislosti s otázkami ochrany údajov v rámci spoločných opatrení týkajúcich sa elektronických protokolov o kontrole technického stavu a prístupu k nim. Z hľadiska bezpečnosti cestnej premávky má automatický prístup k protokolom prostredníctvom zdieľaného systému značné výhody, najmä pokiaľ ide o uľahčenie cezhraničných kontrol a zvýšenie pohodlia spotrebiteľov. Zavedenie digitálneho protokolu o kontrole technického stavu si však vyžaduje dôkladné preskúmanie možných otázok ochrany súkromia a vypracovanie spoľahlivých opatrení na ochranu súkromia.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Dôsledky pre rozpočet EÚ súvisia najmä s rozšírením funkcií informačného systému na výmenu údajov (MOVE-HUB) v súvislosti s revíziou balíka predpisov o technickom stave vozidiel. Patria medzi ne jednorazové náklady na prispôsobenie a náklady na pravidelné aktualizácie a údržbu. Tie sú potrebné na doplnenie nových dátových prvkov do registrov vozidiel a na zabezpečenie elektronického prístupu k určitým údajom (vrátane správ o PTK uložených v národných databázach). Súvisiace náklady sa odhadujú na 0,2 milióna EUR v rámci jednorazových nákladov a 0,05 milióna EUR ročne v rámci opakujúcich sa nákladov.

5. ĎALŠIE PRVKY

• Plány vykonávania, mechanizmy monitorovania, hodnotenia a podávania správ

Komisia bude monitorovať vykonávanie a účinnosť tejto iniciatívy prostredníctvom viacerých akcií a súboru hlavných ukazovateľov, ktorými bude merať pokrok pri dosahovaní operačných cieľov. Na meranie úspešnosti iniciatívy sa stanovujú tieto operačné ciele: i) prepojiť registre vozidiel členských štátov prostredníctvom spoločného uzla; ii) digitalizovať doklady o vozidle a iii) znížiť počet vozidiel s chybami a vozidiel, s ktorými sa neoprávnene manipulovalo, na cestách EÚ. Údaje na posúdenie týchto operačných cieľov budú vychádzať z pravidelného predkladania správ členskými štátmi, ako aj z *ad hoc* získavania údajov vrátane využívania systémov na výmenu údajov, ako je MOVE-HUB.

Päť rokov po nadobudnutí účinnosti revidovaných právnych predpisov Komisia vykoná hodnotenie s cieľom posúdiť, v akom rozsahu sa dosiahli ciele iniciatívy.

• Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu

Návrh novej smernice o dokladoch o evidencii vozidiel a údajoch o evidencii vozidiel zaznamenávaných v národných registroch vozidiel je štruktúrovaný na základe hlavných politických cieľov uvedených v kapitole 1 tejto dôvodovej správy, a to v záujme zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky v EÚ, prispievania k udržateľnej mobilite a uľahčovania voľného pohybu osôb a tovaru v EÚ.  Hlavné ustanovenia smernice sú tieto:

V článku 1 sa vymedzuje predmet úpravy smernice a jej rozsah pôsobnosti, a to špecifikovaním oblastí, pre ktoré sa v nej stanovujú spoločné pravidlá.

V článku 2 sa zavádzajú určité kľúčové pojmy použité v tomto návrhu.

V článku 3 sa zavádzajú všeobecné pravidlá platné pre osvedčenia o evidencii vozidiel, najmä rozlišovaním medzi fyzickými a mobilnými osvedčeniami o evidencii vozidiel.

V článku 4 sa stanovujú podrobné požiadavky na fyzické osvedčenia o evidencii. Stanovuje vydávanie fyzických osvedčení o evidencii vo formáte čipovej karty.  V článku 4 sa stanovuje aj QR kód na fyzických osvedčeniach o evidencii na uľahčenie a urýchlenie kontroly informácií, ktoré sú v nich uvedené.

V článku 5 sa stanovujú podrobné požiadavky na zavedenie mobilných osvedčení o evidencii vozidiel vrátane ustanovení týkajúcich sa európskej peňaženky digitálnej identity stanovenej v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 910/2014[[24]](#footnote-24). Technické špecifikácie pre mobilné osvedčenia o evidencii sú uvedené v prílohe III.

V článku 6 sa špecifikujú údaje, ktoré sa majú zaznamenávať (a aktualizovať) v národných registroch vozidiel.  Okrem špecifikovaného súboru údajov uvedeného v prílohe I sa v tomto článku stanovujú ďalšie údaje, ktoré sa majú zaznamenávať v týchto registroch vozidiel vrátane výsledkov povinných pravidelných kontrol technického stavu, informácií o zmenách vlastníctva vozidiel a informácií o dôvodoch zrušenia evidencie vozidla.

V článku 7 sa stanovuje, že overovateľ nesmie uchovávať žiadne osobné údaje použité na overenie stavu evidencie vozidla, pokiaľ to nie je povolené právom EÚ alebo vnútroštátnym právom.

V článku 8 sa upravuje elektronické zaznamenávanie pozastavenia povolenia používať vozidlo v cestnej premávke v národných registroch, po tom, ako vozidlo nevyhovelo pri kontrole technického stavu. Do uvedeného článku sú zahrnuté aj ustanovenia týkajúce sa: i) opätovnej kontroly takýchto vozidiel; ii) elektronického záznamu o ukončení pozastavenia používania vozidla v národných registroch a iii) zrušenia evidencie vozidla, ktoré sa považuje za vozidlo po dobe životnosti.

V článku 9 sa vyžaduje vzájomné uznávanie fyzických a mobilných osvedčení o evidencii vozidla na účely identifikácie vozidla v medzinárodnej doprave alebo na účely opätovného prihlásenia vozidla do evidencie v inom členskom štáte.

V článku 10 sa uvádza postup opätovného prihlásenia vozidla do evidencie v inom členskom štáte, a to v prípadoch, keď boli vydané fyzické, ako aj mobilné osvedčenia o evidencii vozidla.  Stanovujú sa v ňom aj postupy na odňatie alebo zrušenie osvedčení o evidencii.

V článku 11 sa od členských štátov vyžaduje, aby určili kontaktné miesta na výmenu informácií medzi sebou a s Komisiou s cieľom uľahčiť bezproblémové uplatňovanie smernice.

Články 12 a 13 obsahujú štandardné ustanovenia, ktoré Komisii umožňujú prijímať delegované akty s cieľom zmeniť určité ustanovenia príloh v prípade rozšírenia EÚ, zmien vymedzenia alebo obsahu osvedčení o zhode v právnych predpisoch o typovom schvaľovaní EÚ alebo vývoja technickej, prevádzkovej alebo vedeckej povahy.

V článku 14 sa zriaďuje výbor a uvádzajú odkazy na nariadenie 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 Komisie[[25]](#footnote-25). Týmto sa Komisii umožňuje v prípade potreby prijímať vykonávacie akty.

V článku 15 sa vyžaduje, aby si členské štáty navzájom pomáhali pri vykonávaní tejto smernice, najmä poskytovaním prístupu k príslušným údajom o evidencii vozidiel vrátane údajov o stave technickej kontroly a pozastavení používania vozidiel.  Na uľahčenie tejto výmeny údajov budú členské štáty povinné prepojiť svoje registre so systémom Komisie MOVE-HUB, aby sa tieto informácie mohli vymieňať v reálnom čase.

V článku 16 sa od členských štátov vyžaduje, aby každé tri roky zasielali Komisii určité údaje. Komisia následne tieto údaje postúpi Európskemu parlamentu a Rade.

Článok 17 obsahuje ustanovenie o transpozícii.

Článok 18 obsahuje štandardné ustanovenie, ktorým sa stanovujú podmienky zrušenia smernice 1999/37/ES.

Článok 19 obsahuje štandardné ustanovenie, ktorým sa stanovuje nadobudnutie účinnosti smernice.

Článok 20 obsahuje štandardné ustanovenie, ktorým sa stanovuje, že smernica je určená členským štátom.

V prílohe I sa stanovujú požiadavky na časť I osvedčenia o evidencii, a to v papierovom formáte, ako aj vo formáte čipovej karty. Stanovujú sa v nej povinné a nepovinné údaje, ktoré sa majú uvádzať. Stanovujú sa v nej aj špecifikácie papierového formátu vrátane veľkosti papiera a bezpečnostných prvkov. V prílohe I sa stanovujú podrobné technické požiadavky na formát čipovej karty (vrátane bezpečnostných prvkov, uchovávania a ochrany údajov, overovania údajov a kapacity pamäte) a uvádzajú sa uplatniteľné normy ISO.

V prílohe II sa stanovujú rovnocenné požiadavky na časť II osvedčenia o evidencii, opäť pre fyzické formáty a formáty čipových kariet.

V prílohe III sa stanovujú špecifikácie mobilných osvedčení o evidencii vrátane príslušnej normy ISO a požiadavky, na základe ktorých si používatelia budú môcť uložiť a načítať mobilné osvedčenie vo svojej európskej peňaženke digitálnej identity.

2025/0096 (COD)

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o dokladoch o evidencii vozidiel a údajoch o evidencii vozidiel zaznamenávaných v národných registroch vozidiel a o zrušení smernice Rady 1999/37/ES

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91 ods. 1,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru[[26]](#footnote-26),

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov[[27]](#footnote-27),

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

(1) Prihlásením vozidla do evidencie sa zabezpečuje administratívne schválenie jeho uvedenia do prevádzky v cestnej premávke.

(2) V smernici Rady 1999/37/ES[[28]](#footnote-28) sa stanovujú spoločné normy pre členské štáty týkajúce sa registračných dokumentov pre vozidlá. Vyžaduje sa v nej aj to, aby si členské štáty navzájom pomáhali pri vykonávaní smernice, a uvádza sa v nej, že to možno dosiahnuť výmenou informácií týkajúcich sa vozidiel elektronickými prostriedkami, ale v skutočnosti sa takáto výmena údajov nevyžaduje, čo bráni komunikácii a výmene informácií medzi členskými štátmi.

(3) Na uľahčenie kontroly a overovania osvedčení o evidencii vozidiel je potrebná ďalšia harmonizácia formy a obsahu týchto osvedčení.

(4) Harmonizáciou osvedčení o evidencii a spoločným využívaním informácií zaznamenaných v registri vozidiel sa uľahčí aj opätovné prihlásenie do evidencie vozidiel, ktoré boli predtým prihlásené v inom členskom štáte, a prispeje sa k riadnemu fungovaniu vnútorného trhu.

(5) S cieľom zohľadniť potrebu digitalizácie, posilniť konkurencieschopnosť Únie a znížiť administratívnu záťaž by sa mali harmonizovať fyzické aj mobilné osvedčenia o evidencii. Tieto osvedčenia by mali byť úplne rovnocenné a mali by obsahovať presne tie isté informácie.

(6) S cieľom uľahčiť a urýchliť kontrolu informácií vo fyzických osvedčeniach by členské štáty mali mať možnosť zahrnúť do osvedčení o evidencii, vrátane osvedčení vo formáte čipovej karty, QR kód. Malo by byť možné vydávať aj fyzické osvedčenia o evidencii vo formáte čipovej karty s mikročipom za predpokladu, že budú dodržané určité technické špecifikácie.

(7) Jednou z priorít Únie je digitálna transformácia. Je dôležité odstrániť zostávajúce prekážky vrátane administratívnej záťaže spojenej s opätovným prihlásením vozidiel do evidencie. Tieto prekážky môžu brániť voľnému pohybu osôb a ich právu voľne sa pohybovať v rámci Únie a usadiť sa v inom členskom štáte, ako je členský štát, v ktorom je ich vozidlo v súčasnosti prihlásené. Preto by sa od [deň nadobudnutia účinnosti + 4 roky] mali štandardne vydávať mobilné osvedčenia o evidencii bez toho, aby bolo dotknuté právo žiadateľa požiadať aj o fyzické osvedčenie o evidencii. Na zabezpečenie interoperability mobilných osvedčení o evidencii v celej Únii by sa pre tieto osvedčenia mali stanoviť technické špecifikácie. Týmto spôsobom sa umožní aj kontrola a overenie osvedčení o evidencii vozidiel.

(8) V záujme zníženia nákladov pre občanov a podniky by sa mali mobilné osvedčenia o evidencii vydávať bezplatne do európskych peňaženiek digitálnej identity vydaných v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 910/2014[[29]](#footnote-29).

(9) S cieľom uľahčiť cezhraničný pohyb, najmä opätovné prihlásenie vozidiel do evidencie, by členské štáty mali elektronicky zaznamenávať všetky požadované údaje o všetkých vozidlách prihlásených do evidencie na ich území a tieto údaje neustále aktualizovať. Uvedené údaje pomôžu: zlepšiť presnosť registrov vozidiel, zabezpečiť lepšie presadzovanie práva, bojovať proti podvodom a krádežiam vozidiel, zlepšiť výmenu informácií medzi členskými štátmi a uľahčiť kontrolu stavu vozidiel určených na vývoz.

(10) Malo by sa zabezpečiť, aby spracúvanie osobných údajov na účely vykonávania tejto smernice bolo v súlade s rámcom Únie na ochranu údajov. Overovateľ by predovšetkým nemal uchovávať žiadne osobné údaje použité pri overovaní údajov o evidencii vozidla, pokiaľ takéto uchovávanie nie je povolené právom Únie alebo vnútroštátnym právom.

(11) Kontrola technického stavu je súčasťou širšieho systému, ktorým sa zabezpečuje, aby sa vozidlá udržiavali počas ich používania v bezpečnom a environmentálne prijateľnom stave. V rámci tohto systému kontroly technického stavu sa vyžaduje, aby sa oprávnenie na používanie vozidla v cestnej premávke pozastavilo, ak vozidlo predstavuje riziko pre bezpečnosť cestnej premávky. V záujme zníženia administratívnej záťaže vyplývajúcej z pozastavenia nie je po jeho zrušení potrebné absolvovať nový proces prihlásenia do evidencie. S cieľom zabezpečiť presnosť a aktuálnosť registrov, ak bolo vozidlu po kontrole technického stavu pozastavené povolenie na používanie na verejných pozemných komunikáciách, malo by sa toto pozastavenie zaznamenať aj elektronicky v registri, kým vozidlo nevyhovie pri novej kontrole technického stavu.

(12) V záujme zabezpečenia toho, aby registre vozidiel boli presné a aktuálne, keď sa vozidlo považuje za vozidlo po dobe životnosti v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2000/53/ES[[30]](#footnote-30), evidencia sa zruší natrvalo a táto informácia sa doplní do elektronického registra.

(13) Na účely identifikácie vozidla v cestnej premávke počas prechodného obdobia môžu členské štáty vyžadovať, aby vodič nosil pri sebe časť I fyzického osvedčenia o evidencii. Po jeho uplynutí by členské štáty mali na uvedený účel akceptovať fyzické aj mobilné osvedčenia o evidencii.

(14) Pri opätovnom prihlásení vozidla do evidencie, ktoré bolo predtým prihlásené do evidencie v inom členskom štáte, by príslušné orgány mali počas prechodného obdobia vyžadovať predloženie časti I fyzického osvedčenia o evidencii. V záujme uľahčenia voľného pohybu osôb a zníženia administratívnej záťaže by však príslušné orgány mali počas tohto obdobia mať možnosť akceptovať aj predloženie mobilného osvedčenia o evidencii, ak bolo vydané. Po uplynutí prechodného obdobia by príslušné orgány mali pri opätovnom prihlásení vozidla do evidencie, ktoré bolo predtým prihlásené v inom členskom štáte, akceptovať časť I fyzického osvedčenia o evidencii aj predloženie mobilného osvedčenia o evidencii.

(15) V záujme zabezpečenia presnosti a aktuálnosti registrov vozidiel by príslušné orgány mali pri opätovnom prihlásení vozidla do evidencie overiť v členskom štáte prihlásenia do evidencie, aký formát (-y) osvedčenia o evidencii bol (-i) vydaný (-é). Ak bolo vydané fyzické osvedčenie o evidencii, príslušné orgány by mali odobrať predloženú časť (časti) tohto osvedčenia a bez zbytočného odkladu by mali o odobratí informovať orgány členského štátu, ktorý osvedčenie vydal.  V prípade predloženia mobilného osvedčenia o evidencii by príslušné orgány mali takisto bez zbytočného odkladu informovať orgány členského štátu, ktorý osvedčenie vydal, a tieto orgány by mali toto osvedčenie bezodkladne zrušiť. Informácie o predchádzajúcom osvedčení v registri vozidiel by sa mali uchovávať 12 mesiacov.

(16) S cieľom uľahčiť bezproblémové fungovanie systému zavedeného touto smernicou, najmä v cezhraničných situáciách, by členské štáty mali určiť vnútroštátne kontaktné miesto zodpovedné za včasnú výmenu informácií s ostatnými členskými štátmi a s Komisiou.

(17) S cieľom zabezpečiť aktuálnosť príloh by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 ZFEÚ, pokiaľ ide o zmenu určitých častí príloh I, II a III v prípade rozšírenia Únie, v súvislosti s nepovinnými prvkami v prípade zmien obsahu osvedčení o zhode v príslušných právnych predpisoch Únie v oblasti typového schvaľovania alebo s cieľom zohľadniť technický, prevádzkový alebo vedecký vývoj.  Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva[[31]](#footnote-31). Predovšetkým, v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov, by sa všetky dokumenty mali doručovať Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako expertom z členských štátov a experti Európskeho parlamentu a Rady by systematicky mali mať prístup na zasadnutia skupín expertov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.

(18) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tejto smernice by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci na účely špecifikovania: prvkov interoperability a bezpečnostných opatrení uplatniteľných na QR kódy zavedené na fyzických osvedčeniach o evidencii; interoperability, bezpečnosti a kontroly mobilných osvedčení o evidencii vrátane overovacích prvkov a rozhraní s vnútroštátnymi systémami; príslušných údajov z osvedčenia o zhode v elektronickom formáte podľa článku 37 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858[[32]](#footnote-32); potrebných opatrení na zavedenie funkcií elektronického systému MOVE-HUB a formátu údajov, ktoré majú členské štáty oznamovať Komisii prostredníctvom e-platformy. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011[[33]](#footnote-33).

(19) V záujme boja proti podvodom a nezákonnému obchodovaniu s odcudzenými vozidlami by si členské štáty mali navzájom pomáhať pri vykonávaní tejto smernice. Táto pomoc by mala zahŕňať poskytovanie prístupu k príslušným údajom o evidencii a informáciám o technickom stave vrátane pozastavení orgánom pre evidenciu vozidiel v iných členských štátoch.

(20) S cieľom uľahčiť výmenu údajov by členské štáty mali prepojiť svoje registre vozidiel a elektronické systémy obsahujúce informácie o protokoloch o kontrole technického stavu so systémom Komisie MOVE-HUB, aby príslušné orgány mohli v reálnom čase nahliadnuť do registra iného členského štátu.

(21) V záujme umožnenia Komisii analyzovať situáciu v členských štátoch a navrhovať iniciatívy na základe spoľahlivých faktov by členské štáty mali Komisii oznamovať údaje o vozidlách prihlásených do evidencie na ich území vrátane počtu vydaných fyzických a mobilných osvedčení o evidencii, počtu opätovne prihlásených vozidiel do evidencie, ktoré boli predtým prihlásené do evidencie v inom členskom štáte, a počtu pozastavených prihlásení. Komisia by mala postúpiť získané údaje Európskemu parlamentu a Rade.

(22) Ciele tejto smernice, a to dosiahnutie harmonizovaného rámca Únie pre evidenciu vozidiel, nemožno uspokojivo dosiahnuť na úrovni jednotlivých členských štátov. Dôvodom je, že vnútroštátne pravidlá upravujúce dokumenty o evidencii, údaje o evidencii a spoluprácu s inými členskými štátmi by viedli k takým rozdielnym požiadavkám, že by nebolo možné dosiahnuť úroveň bezpečnosti cestnej premávky a voľný pohyb osôb, ktoré sa majú dosiahnuť týmito harmonizovanými pravidlami. V dôsledku toho sa takéto ciele lepšie dosiahnu na úrovni Únie. Únia preto môže prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.

(23) V súlade so spoločným politickým vyhlásením členských štátov a Komisie z 28. septembra 2011 o vysvetľujúcich dokumentoch[[34]](#footnote-34) sa členské štáty zaviazali, že v odôvodnených prípadoch k svojim oznámeniam o transpozičných opatreniach pripoja jeden alebo viacero dokumentov vysvetľujúcich vzťah medzi prvkami smernice a zodpovedajúcimi časťami vnútroštátnych transpozičných nástrojov. V súvislosti s touto smernicou sa zákonodarca domnieva, že zasielanie takýchto dokumentov je odôvodnené.

(24) Smernica 1999/37/ES by sa mala zrušiť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Kapitola I
Všeobecné ustanovenia

Článok 1

**Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti**

1. Touto smernicou sa stanovujú spoločné pravidlá, pokiaľ ide o:

a) doklady o evidencii vozidiel vydávané členskými štátmi;

b) určité údaje, ktoré sa majú zaznamenávať do národných registrov vozidiel;

c) výmenu týchto údajov medzi členskými štátmi.

2. Táto smernica sa nevzťahuje na doklady o prechodnej evidencii vozidiel, pokiaľ tieto doklady nespĺňajú požiadavky tejto smernice, pričom v takom prípade ich členské štáty vzájomne uznávajú v súlade s článkom [9](#ec8THgKucye6Dhuiy).

Článok 2

**Vymedzenie pojmov**

Na účely tejto smernice sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

1. „vozidlo“ je akékoľvek vozidlo vymedzené v [článku 3 bode 15 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858](http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/art_3/oj) alebo v [článku 3 bode 11 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 167/2013](http://data.europa.eu/eli/reg/2013/167/art_3/oj)[[35]](#footnote-35) a akékoľvek vozidlo uvedené v [článku 4 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 168/2013](http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/art_4/oj)[[36]](#footnote-36);

2. „prihlásenie do evidencie“ je administratívne povolenie na uvedenie vozidla do prevádzky v cestnej premávke, ktoré zahŕňa identifikáciu tohto vozidla a pridelenie sériového čísla tomuto vozidlu známeho ako evidenčné číslo;

3. „osvedčenie o evidencii“ je doklad, ktorý potvrdzuje, že vozidlo je prihlásené do evidencie v členskom štáte, či už vo fyzickom formáte, v digitálnom formáte alebo oboch formátoch;

4. „fyzické osvedčenie o evidencii“ je osvedčenie o evidencii v papierovom formáte alebo vo formáte čipovej karty;

5. „mobilné osvedčenie o evidencii“ je osvedčenie o evidencii v digitálnom formáte;

6. „držiteľ osvedčenia o evidencii“ je právnická alebo fyzická osoba, na ktorej meno je vozidlo prihlásené do evidencie;

7. „pozastavenie“ je obmedzené časové obdobie, počas ktorého členský štát nepovoľuje používanie vozidla v cestnej premávke, pričom po uplynutí tohto obdobia v prípade, že dôvody pozastavenia pominuli, sa toto vozidlo môže opäť používať bez toho, aby sa vyžadoval nový proces prihlásenia do evidencie.

Kapitola II
Osvedčenia o evidencii

Článok 3

**Všeobecné požiadavky na osvedčenia o evidencii**

1. Členské štáty vydávajú osvedčenia o evidencii pre vozidlá, ktoré sú predmetom prihlasovania do evidencie podľa ich vnútroštátnych právnych predpisov. Osvedčenia musia spĺňať požiadavky stanovené v článku [4](#ecHZlDu68sJ8OIURE), pokiaľ ide o fyzické osvedčenia o evidencii, a v článku [5](#ecu5Ekjw514TT1Lc3), pokiaľ ide o mobilné osvedčenia o evidencii.

2. Vozidlo nesmie byť predmetom viac ako jedného osvedčenia o evidencii, s výnimkou prípadov uvedených v odsekoch 4 a 5.  Mobilné osvedčenie o evidencii sa však môže zobrazovať vo viacerých mobilných zariadeniach.

3. Do [nadobudnutie účinnosti + 4 roky] členské štáty vydávajú fyzické osvedčenia o evidencii. Okrem fyzických osvedčení môžu vydávať aj mobilné osvedčenia o evidencii.

4. S účinnosťou od [nadobudnutie účinnosti + 4 roky + 1 deň] musia členské štáty vydávať len mobilné osvedčenia o evidencii.  Na požiadanie žiadateľa však členské štáty vydajú aj fyzické osvedčenie o evidencii.

5. Členské štáty zabezpečia, aby fyzické a mobilné osvedčenia o evidencii vydané pre to isté vozidlo boli vydané tej istej osobe a obsahovali rovnaké informácie, ako sa uvádzajú v prílohách I a II.

6. Členské štáty bez zbytočného odkladu oznámia Komisii a ostatným členským štátom každý nový vzor fyzického osvedčenia o evidencii vozidla a opis súboru údajov mobilných osvedčení o evidencii vozidla. Komisia uverejní tieto vzory a opisy súborov údajov na svojej osobitnej webovej stránke.

Článok 4

**Fyzické osvedčenia o evidencii**

1. Fyzické osvedčenie o evidencii má buď jednu časť v súlade s prílohou I, alebo dve časti v súlade s prílohami I a II. Členské štáty môžu povoliť príslušným službám, ktoré určia, hlavne službám výrobcov, vyplniť technické detaily v osvedčení o evidencii.

2. Ak je vydané nové fyzické osvedčenie o evidencii pre vozidlo prihlásené do evidencie pred vykonávaním [smernice 1999/37/ES](http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj), členský štát môže obmedziť podrobnosti uvedené v osvedčení na tie, pre ktoré sú požadované údaje dostupné.

3. Údaje uvedené vo fyzickom osvedčení o evidencii, ako sa stanovujú v prílohách I a II, sa vyjadrujú harmonizovanými kódmi Únie stanovenými v uvedených prílohách.

4. Členské štáty sa môžu rozhodnúť tlačiť na fyzické osvedčenia o evidencii v papierovom formáte, ktoré vydávajú, QR kód. QR kód umožňuje overiť pravosť informácií uvedených vo fyzickom osvedčení o evidencii.

5. Fyzické osvedčenia o evidencii vydané vo formáte čipovej karty môžu obsahovať mikročip v súlade s požiadavkami stanovenými v prílohách I a II. V opačnom prípade sa členské štáty môžu rozhodnúť na osvedčenia o evidencii, ktoré vydávajú, tlačiť alebo gravírovať QR kód na mieste vyhradenom na tento účel.

6. Komisia prijme vykonávacie akty, ktorými stanoví podrobné ustanovenia týkajúce sa prvkov interoperability pre QR kódy tlačené na fyzických osvedčeniach o evidencii a bezpečnostných opatrení, ktoré majú tieto kódy spĺňať. Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 14 ods. [2](#ecaU0mTolIDCqc58b).

7. Členské štáty informujú Komisiu o každom opatrení zameranom na zavedenie QR kódu na ich osvedčeniach o evidencii alebo o každej zmene takéhoto opatrenia, a to do troch mesiacov po jeho prijatí.

Článok 5

**Mobilné osvedčenia o evidencii**

1. Mobilné osvedčenia o evidencii musia spĺňať špecifikácie uvedené v prílohe III.

2. Členské štáty zabezpečia, aby sa mobilné osvedčenia o evidencii vydávali bezplatne ako elektronické osvedčenia atribútov do európskych peňaženiek digitálnej totožnosti v súlade s [nariadením (EÚ) č. 910/2014](http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj). Peňaženky musia poskytovať oprávneným osobám aspoň tieto možnosti:

a) načítať a ukladať údaje na overenie oprávnenia vozidla na používanie v cestnej premávke;

b) zobraziť a prenášať údaje uvedené v písmene a).

3. Členské štáty poskytnú Komisii zoznam dôveryhodných vydavateľov mobilných osvedčení o evidencii vozidiel. Zoznam musí byť aktuálny. Komisia sprístupní tieto zoznamy verejnosti prostredníctvom zabezpečeného kanála a v elektronicky podpísanej alebo zapečatenej forme vhodnej na automatizované spracovanie.

4. Komisia do [nadobudnutie účinnosti + 2 roky] prijme vykonávacie akty, ktorými stanoví podrobné ustanovenia týkajúce sa technických špecifikácií mobilných osvedčení o evidencii vozidiel vrátane overovacích prvkov a rozhraní s vnútroštátnymi systémami a postupov oznamovania dôveryhodných vydavateľov mobilných osvedčení o evidencii vozidiel. Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 14 ods. [2](#ecaU0mTolIDCqc58b).

Kapitola III
Všeobecné povinnosti

Článok 6

**Údaje zaznamenávané v registroch vozidiel**

1. Členské štáty elektronicky zaznamenávajú do registrov vozidiel všetky údaje uvedené v prílohe I bode 2 písm. e), f) a g) o všetkých vozidlách prihlásených do evidencie na ich území.

Okrem toho musia registre vozidiel obsahovať:

a) príslušné údaje z osvedčenia o zhode v elektronickom formáte podľa [článku 37 nariadenia (EÚ) 2018/858](http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/art_37/oj);

b) výsledok povinných pravidelných kontrol technického stavu vozidla v súlade so [smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2014/45/EÚ](http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj)[[37]](#footnote-37) a obdobie platnosti protokolu o kontrole technického stavu vozidla vrátane výsledku pravidelných kontrol technického stavu vykonaných v inom členskom štáte, ako je členský štát prihlásenia do evidencie, a obdobie platnosti protokolu vydaného členským štátom v súlade s článkom 4 ods. 3 a 4 [smernice 2014/45/EÚ](http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj).

c) informácie o akejkoľvek významnej úprave bezpečnostných systémov alebo environmentálnych vlastností a komponentov vozidla;

d) informácie o predchádzajúcom držiteľovi a, ak sú k dispozícii, o predchádzajúcom vlastníkovi vozidla;

e) informácie o každej zmene vlastníctva vozidiel vrátane vozidiel, ktoré nie je povolené používať v cestnej premávke z dôvodu pozastavenia v súlade s článkom [8](#ec8ar9hqf3s02dMUp) alebo z dôvodu dočasného vyradenia vozidla z evidencie;

f) krajinu, v ktorej bolo vozidlo prvýkrát prihlásené do evidencie;

g) informácie o dôvodoch zrušenia evidencie vozidla, ak ide o vozidlo:

i) považované za vozidlo po dobe životnosti, a v prípade ktorého bolo vydané osvedčenie o zničení v súlade s článkom 5 ods. 3 [smernice 2000/53/ES](http://data.europa.eu/eli/dir/2000/53/oj);

ii) opätovne prihlásené do evidencie v inom členskom štáte po potvrdení novým členským štátom prihlásenia do evidencie;

iii) vyvezené mimo Únie po predložení colných dokladov;

iv) odcudzené alebo inak nezákonne prevzaté, čo potvrdzuje policajný protokol vydaný poslednému majiteľovi vozidla;

v) prihlásené do evidencie v rozpore s požiadavkami na prihlásenie vozidla do evidencie podľa práva Únie alebo vnútroštátneho práva;

vi) prihlásené do evidencie pod nesprávnym identifikačným číslom vozidla a

vii) ktorému bola zrušená evidencia z akýchkoľvek iných dôvodov.

Informácie uvedené v prvom a druhom pododseku musia byť aktualizované.

2. Komisia môže prijať vykonávacie akty, v ktorých spresní príslušné údaje uvedené v odseku 1 druhom pododseku písm. a). Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 14 ods. 2.

Článok 7

**Overenie údajov o evidencii vozidiel**

Členské štáty zabezpečia, aby overovateľ neuchovával osobné údaje potrebné na overenie informácií uvedených vo fyzickom osvedčení o evidencii alebo v mobilnom osvedčení o evidencii, pokiaľ sa ich uchovávanie nepovoľuje právom Únie alebo vnútroštátnym právom. Takisto zabezpečia, aby vydávajúci orgán osvedčenia o evidencii nebol oboznámený o procese overovania fyzických osvedčení o evidencii vozidla a aby spracúval informácie prijaté prostredníctvom oznámenia len na účely odpovede na žiadosť o overenie mobilných osvedčení o evidencii vozidiel.

Článok 8

1. Keď príslušný orgán členského štátu dostane oznámenie o pravidelnej kontrole technického stavu, v ktorom sa uvádza, že povolenie používať predmetné vozidlo v cestnej premávke bolo pozastavené v súlade s [článkom 9 smernice 2014/45/EÚ](http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/art_9/oj), pozastavenie sa elektronicky zaznamená v registri vozidiel.

2. Toto pozastavenie je účinné až dovtedy, kým dané vozidlo nevyhovie pri novej kontrole technického stavu. Po úspešnom absolvovaní kontroly technického stavu príslušný orgán bezodkladne vydá opätovné povolenie na používanie vozidla v cestnej premávke a ukončenie pozastavenia sa elektronicky zaznamená v registri vozidiel. Nie je potrebný žiaden nový proces prihlásenia do evidencie.

3. Členské štáty môžu prijať opatrenia na uľahčenie opakovanej kontroly vozidla, ktorého povolenie na používanie v cestnej premávke bolo pozastavené. Uvedené opatrenia môžu zahŕňať udelenie povolenia použiť verejné pozemné komunikácie medzi miestom opravy a stanicou technickej kontroly na účely kontroly technického stavu.

4. V prípade, že príslušný orgán členského štátu dostane oznámenie o tom, že sa vozidlo považuje za vozidlo po dobe životnosti v súlade s článkom 5 [smernice Európskeho parlamentu a Rady 2000/53/ES](http://data.europa.eu/eli/dir/2000/53/oj), evidencia sa zruší natrvalo a táto informácia sa uvedie v registri vozidiel.

Článok 9

**Vzájomné uznávanie**

1. Fyzické osvedčenie o evidencii vydané členským štátom v súlade s článkom [4](#ecHZlDu68sJ8OIURE) uznávajú ostatné členské štáty na účely identifikácie vozidla v medzinárodnej doprave alebo jeho opätovného prihlásenia do evidencie v inom členskom štáte.

2. Mobilné osvedčenie o evidencii vydané členským štátom v súlade s článkom 5 uznávajú ostatné členské štáty na účely identifikácie vozidla v medzinárodnej doprave alebo na účely jeho opätovného prihlásenia do evidencie v inom členskom štáte s účinnosťou od [nadobudnutie účinnosti + 4 roky + 1 deň].

Článok 10

**Identifikácia vozidiel a ich opätovné prihlásenie do evidencie**

1. Do [deň nadobudnutia účinnosti + 4 roky] môžu členské štáty vyžadovať, aby mal vodič pri sebe časť I fyzického osvedčenia o evidencii na účely identifikácie vozidla v cestnej premávke.  Po tomto dátume musia členské štáty na tento účel akceptovať fyzické aj mobilné osvedčenia o evidencii.

2. Do [deň nadobudnutia účinnosti + 4 roky] musia príslušné orgány pri opätovnom prihlásení vozidla do evidencie, ktoré bolo predtým prihlásené do evidované v inom členskom štáte, vyžadovať predloženie len časti I fyzického osvedčenia o evidencii. Do tohto dátumu môžu akceptovať aj predloženie prípadného mobilného osvedčenia o evidencii.

3. Na účely opätovného prihlásenia vozidla do evidencie, ktoré bolo predtým prihlásené do evidencie v inom členskom štáte, členské štáty od [nadobudnutie účinnosti + 4 roky + 1 deň] akceptujú časť I fyzického osvedčenia o evidencii aj predloženie mobilného osvedčenia o evidencii. Členský štát opätovného prihlásenia do evidencie overí v členskom štáte prihlásenia do evidencie, ktorý formát (formáty) osvedčení o evidencii bol vydaný.

4. Ak bolo vydané len fyzické osvedčenie o evidencii, príslušné orgány členského štátu opätovného prihlásenia do evidencie odnímu predloženú časť (časti) osvedčenia o evidencii a odňatú časť (časti) uchovávajú 12 mesiacov. Bez zbytočného odkladu:

a) informujú o takomto odňatí orgány členského štátu, ktorý vydal osvedčenie;

b) vrátia týmto orgánom príslušnú časť (časti), ak o to požiadajú.

5. Ak bolo vydané len mobilné osvedčenie o evidencii, príslušné orgány členského štátu opätovného prihlásenia do evidencie bez zbytočného odkladu informujú orgány členského štátu, ktorý toto osvedčenie vydal. Príslušné orgány uvedeného členského štátu bezodkladne zrušia predchádzajúce mobilné osvedčenie o evidencii vozidla a uchovávajú informácie uvedené v predchádzajúcej evidencii v registri vozidiel počas 12 mesiacov.

6. Ak bolo vydané fyzické aj mobilné osvedčenie o evidencii, postupuje sa podľa odsekov 4 a 5.

Článok 11

**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 vykonávanie tejto smernice. Členské štáty zabezpečia, aby ich príslušné vnútroštátne kontaktné miesta navzájom spolupracovali s cieľom zabezpečiť včasnú výmenu všetkých potrebných informácií.

2. Členské štáty poskytnú Komisii názvy a kontaktné údaje svojich vnútroštátnych kontaktných miest do [*deň transpozície*] a bezodkladne ju informujú o akýchkoľvek zmenách týchto údajov. Komisia zostaví zoznam všetkých kontaktných miest a poskytne ho členským štátom.

Kapitola IV
Vykonávacie a delegované akty

Článok 12

**Delegované akty**

Komisia je splnomocnená v súlade s článkom [13](#eccs5CQgoaR6rRSPN) prijímať delegované akty s cieľom zmeniť:

a) bod 2 písm. d) podbod ii) a bod 3 písm. a) podbod i) bod 2 prílohy I a bod 2 písm. d) podbod ii) a bod 3 písm. a) podbod i) bod 2 prílohy II v prípade rozšírenia Únie;

b) bod 2 písm. f) prílohy I a prílohy II v súvislosti s nepovinnými prvkami v prípade zmien obsahu alebo vymedzenia pojmov osvedčení o zhode v príslušných právnych predpisoch Únie o typovom schvaľovaní, ako aj s cieľom zohľadniť technický, prevádzkový alebo vedecký vývoj;

c) tabuľky 2 a 3 v prílohe I aj v prílohe II s cieľom uviesť tagy identifikujúce dátové objekty zodpovedajúce povinným a nepovinným údajom o evidencii;

d) prílohu III s cieľom zohľadniť technický, prevádzkový alebo vedecký vývoj.

Článok 13

**Vykonávanie delegovania právomoci**

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.

2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku [12](#ec21HW2tZohxZxKbs) sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od [*deň nadobudnutia účinnosti*]. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje o rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.

3. Delegovanie právomoci uvedené v článku [12](#ec21HW2tZohxZxKbs) môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. 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 pred prijatím delegovaného aktu konzultuje s expertmi určenými jednotlivými členskými štátmi v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva.

5. Komisia oznamuje delegovaný akt ihneď po prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.

6. Delegovaný akt prijatý podľa článku [12](#ec21HW2tZohxZxKbs) nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

Článok 14

**Postup výboru**

1. Komisii pomáha výbor. Uvedený výbor je výborom v zmysle [nariadenia (EÚ) č. 182/2011](http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

2. Ak sa odkazuje sa na tento odsek, uplatňuje sa [článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011](http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/art_5/oj). Ak sa má stanovisko výboru získať písomným postupom, tento postup sa ukončí bez výsledku vtedy, keď tak v rámci lehoty na vydanie stanoviska rozhodne predseda výboru alebo vtedy, keď o to požiada jednoduchá väčšina členov výboru. Ak výbor nevydá žiadne stanovisko, Komisia neprijme návrh vykonávacieho aktu a uplatňuje sa článok 5 ods. 4 tretí pododsek [nariadenia (EÚ) č. 182/2011](http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

Kapitola V
Záverečné ustanovenia

Článok 15

**Výmena údajov**

1. Členské štáty si pri vykonávaní tejto smernice navzájom pomáhajú. Vymieňajú si informácie týkajúce sa údajov o evidencii vozidiel, údaje o poslednom protokole o kontrole technického stavu, všetky správy o cestnej technickej kontrole a históriu počítadla kilometrov vozidla uloženú v národných databázach, najmä s cieľom skontrolovať pred každým prihlásením vozidla do evidencie právny stav uvedeného vozidla, ak je to potrebné, v členskom štáte, v ktorom bolo predtým prihlásené do evidencie.

Členské štáty najmä poskytnú orgánom pre evidenciu vozidiel v iných členských štátoch prístup k príslušným údajom o evidencii v súlade s článkom [6](#ecLuL0lbzYPmG3t8r) vrátane informácií obsiahnutých v poslednom protokole o kontrole technického stavu vydanom v súlade so [smernicou 2014/45/EÚ](http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj), pozastavení podľa článku [8](#ec8ar9hqf3s02dMUp) a všetkých dostupných informácií o obmedzeniach ovplyvňujúcich opätovné prihlasovanie do evidencie, ktoré sú uložené v národných registroch vozidiel.

2. Členské štáty prepoja svoje národné registre vozidiel a elektronické systémy obsahujúce informácie o protokoloch o kontrole technického stavu prostredníctvom elektronického systému MOVE-HUB vyvinutého Komisiou tak, aby príslušný orgán ktoréhokoľvek členského štátu mohol v reálnom čase nahliadnuť do registra vozidiel ktoréhokoľvek iného členského štátu.  Uvedené prepojenie musí byť funkčné do jedného roku od prijatia vykonávacieho aktu uvedeného v odseku [4](#ecpA4BTzhMJiasUv5).

3. Prístup do siete MOVE-HUB musí byť zabezpečený. Členské štáty môžu pripojiť len orgány príslušné na účely uvedené v odseku 1.

4. Komisia do [*deň nadobudnutia účinnosti + 2 roky*] prijme vykonávacie akty, ktorými stanoví potrebné opatrenia na zavedenie funkcií elektronického systému uvedeného v odseku [2](#ec0ZvxragacvnJ2g4) a určí minimálne požiadavky na formát a obsah správy, ktorú majú členské štáty používať. Špecifikuje, ktorý orgán je zodpovedný za prístup k údajom a ich ďalšie používanie. Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 14 ods. [2](#ecaU0mTolIDCqc58b).

Článok 16

**Oznamovanie informácií Komisii**

1. Členské štáty do 31. marca 2030 a potom každý tretí rok do 31. marca oznámia Komisii prostredníctvom online platformy na predkladanie správ uvedenej v článku 28 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1999[[38]](#footnote-38) (ďalej len „e-platforma“) údaje týkajúce sa vozidiel prihlásených do evidencie na ich území počas každého z predchádzajúcich troch kalendárnych rokov. Údaje zahŕňajú (za kalendárny rok):

a) počet vydaných fyzických osvedčení o evidencii podľa kategórie vozidla;

b) počet vydaných mobilných osvedčení o evidencii podľa kategórie vozidla;

c) počet opätovne prihlásených vozidiel do evidencie, ktoré boli predtým prihlásené do evidencie v inom členskom štáte, podľa kategórie vozidla;

d) počet pozastavených evidencií vozidiel podľa kategórie vozidla;

Prvá správa sa vzťahuje na roky 2027, 2028 a 2029 za každý rok osobitne.

Komisia postúpi získané údaje Európskemu parlamentu a Rade.

2. Komisia prijme vykonávacie akty, v ktorých určí formát, v ktorom sa majú údaje uvedené v odseku 1 oznamovať prostredníctvom e-platformy. Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 14 ods. [2](#ecaU0mTolIDCqc58b).

Článok 17

**Transpozícia**

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou najneskôr do [*deň nadobudnutia účinnosti + 2 roky*]. Znenie týchto ustanovení bezodkladne oznámia Komisii.

Členské štáty uvedú priamo v prijatých ustanoveniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravia členské štáty.

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátneho práva, ktoré prijmú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 18

**Zrušenie**

1. [Smernica 1999/37/ES](http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj) sa zrušuje s účinnosťou od [*deň nadobudnutia účinnosti + 2 roky*].

2. Odkazy na smernicu [1999/37/ES](http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj) sa považujú za odkazy na túto smernicu a znejú v súlade s tabuľkou zhody uvedenou v prílohe IV.

Článok 19

**Nadobudnutie účinnosti**

Táto smernica nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jej uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 20

**Adresáti**

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli

Za Európsky parlament Za Radu

predseda/predsedníčka predseda/predsedníčka

[…] […]

LEGISLATÍVNY FINANČNÝ A DIGITÁLNY VÝKAZ

1. RÁMEC NÁVRHU/INICIATÍVY

1.1. Názov návrhu/iniciatívy

Návrh smernice, ktorou sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/45/EÚ z 3. apríla 2014 o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o zrušení smernice 2009/40/ES a ktorou sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/47/EÚ z 3. apríla 2014 o cestnej technickej kontrole úžitkových vozidiel prevádzkovaných v Únii a o zrušení smernice 2000/30/ES;

Návrh smernice, ktorou sa zrušuje a nahrádza smernica Rady 1999/37/ES z 29. apríla 1999 o registračných dokumentoch pre vozidlá (smernica o dokladoch o evidencii vozidiel).

1.2. Príslušné oblasti politiky

Doprava, bezpečnosť cestnej premávky

1.3. **Ciele**

1.3.1. Všeobecné ciele

Všeobecným cieľom tejto iniciatívy je ďalej zlepšovať bezpečnosť cestnej premávky v EÚ, prispievať k udržateľnej mobilite a uľahčovať voľný pohyb osôb a tovaru v EÚ uvoľnením plného potenciálu balíka predpisov o technickom stave vozidiel.

1.3.2. Špecifické ciele

Špecifický cieľ č.

Špecifické ciele iniciatívy sú:

zabezpečiť konzistentnosť, objektívnosť a kvalitu kontrol technického stavu súčasných a budúcich vozidiel,

výrazne znížiť mieru neoprávnenej manipulácie a zlepšiť odhaľovanie vozidiel s chybami, aby bolo možné odhaliť systémy kontroly bezpečnosti a emisií (t. j. emisií znečisťujúcich látok a hluku) s chybami/s ktorými sa neoprávnene manipulovalo, ako aj podvody spojené s počítadlom kilometrov,

zlepšiť elektronické ukladanie a výmenu príslušných identifikačných údajov a údajov o stave vozidla.

1.3.3. Očakávané výsledky a vplyv

*Uveďte, aký vplyv by mal mať návrh/iniciatíva na prijímateľov/cieľové skupiny.*

Návrh prispeje k zvýšeniu bezpečnosti na cestách v EÚ, pričom vplyv sa odhaduje na 6 912 zachránených životov a 64 885 zabránených ťažkých zranení. Prispeje aj k udržateľnej mobilite znížením emisií znečisťujúcich látok a hluku, čo povedie k úspore externých nákladov, ktorá sa odhaduje na 83,4 miliardy EUR. Prispeje k uľahčeniu voľného pohybu osôb a tovaru v EÚ prostredníctvom odstránenia prekážok pri opätovnom prihlasovaní vozidiel do evidencie v inom členskom štáte a (obmedzeného) uznávania protokolov o PTK v celej EÚ. Takisto sa očakáva, že prinesie významné prínosy zavedením kontrolných metód na kontrolu elektrických vozidiel, zlepšenými skúškami emisií (ako je meranie NOx a PN) a zavedením metód kontroly pokročilých asistenčných systémov pre vodičov (ďalej len „ADAS“) a iných bezpečnostných systémov. Prínosy sa očakávajú aj v dôsledku zavedenia povinných kontrol zabezpečenia nákladu a nových spôsobov kontroly, ako je napríklad externé meranie výfukových plynov úžitkových vozidiel (tzv. plume chasing) a diaľkové snímanie na monitorovanie emisií znečisťujúcich látok a hluku, ako aj opatrení na správu údajov. Očakáva sa, že táto iniciatíva povedie k lepšiemu odhaľovaniu, a tým aj k zníženiu počtu vozidiel s chybami a vozidiel, s ktorými sa neoprávnene manipulovalo, a to aj vďaka rozšíreniu cestných technických kontrol o ľahké úžitkové vozidlá. Očakáva sa, že povedie k výraznému obmedzeniu neoprávnenej manipulácie s počítadlami kilometrov v dôsledku povinnosti zaznamenávať údaje z počítadiel a sprístupniť záznamy v prípade opätovného prihlásenia do evidencie. Prínosom by mal byť aj povinný elektronický protokol o kontrole technického stavu, zavedenie dokladu o evidencii vozidla v digitálnom formáte, prístup k správam o PTK v národných databázach a rozšírenie údajov zahrnutých do národných registrov vozidiel. Celkové prínosy sa odhadujú na 391,6 miliardy EUR, vyjadrené v súčasnej hodnote za roky 2026 – 2050 v porovnaní so základným scenárom.

1.3.4. Ukazovatele výkonnosti

*Uveďte ukazovatele na monitorovanie pokroku a dosiahnutých výsledkov.*

Pokiaľ ide o cieľ bezpečnosti cestnej premávky, Komisia pravidelne monitoruje kľúčové ukazovatele bezpečnosti cestnej premávky vrátane vývoja počtu úmrtí, vážnych a ľahkých zranení v jednotlivých členských štátoch a podľa kategórie vozidla, veku a určitých charakteristík vozidiel. Nie je pravdepodobné, že čoskoro budú vo veľkom rozsahu k dispozícii podrobné informácie o príčinách nehôd, najmä o chybách vozidiel. V budúcnosti môže podrobnejší prehľad o príčinách významného podielu nehôd poskytnúť analýza zariadení na záznam údajov o udalostiach stanovených v nariadení o všeobecnej bezpečnosti. Dovtedy by sa mali aktualizovať existujúce požiadavky na predkladanie správ, aby lepšie zodpovedali súčasným potrebám monitorovania.

Pokiaľ ide o znižovanie znečistenia ovzdušia a hluku, vývoj tohto znečistenia neustále monitoruje agentúra EEA. Časť zníženia emisií, ktoré sa očakáva v nasledujúcich rokoch, bude súvisieť s touto iniciatívou, a to vďaka zlepšeniu údržby vozidiel a obmedzeniu neoprávnenej manipulácie so systémami regulácie emisií. Pokrok pri dosahovaní cieľa prispievať k udržateľnej mobilite možno merať prostredníctvom vývoja výsledkov PTK a CTK, ako aj údajov z diaľkového snímania.

Pokiaľ ide o cieľ uľahčiť voľný pohyb, ukazovateľom úspechu bude počet členských štátov, ktoré uznávajú PTK vykonané v zahraničí.

Na meranie úspešnosti iniciatívy sa stanovujú tieto operačné ciele: 1. uplatňovanie nových dostupných metód kontroly bezpečnosti a emisií; 2. prepojenie registrov vozidiel členských štátov prostredníctvom spoločného uzla; 3. digitalizácia dokladov o vozidle; 4. zníženie počtu vozidiel s chybami a vozidiel, s ktorými sa neoprávnene manipulovalo, na cestách EÚ.

Útvary Komisie budú monitorovať vykonávanie a účinnosť tejto iniciatívy prostredníctvom viacerých opatrení a súboru hlavných ukazovateľov, ktorými sa bude merať pokrok pri dosahovaní operačných cieľov. Päť rokov po tom, ako sa začnú uplatňovať revidované právne predpisy, by mali útvary Komisie vykonať hodnotenie s cieľom overiť, v akom rozsahu sa dosiahli ciele iniciatívy.

1.4. Návrh/iniciatíva sa týka:

**☐** **novej akcie**

**☐** **novej akcie, ktorá nadväzuje na pilotný projekt/prípravnú akciu[[39]](#footnote-39)**

**☑** **predĺženia trvania existujúcej akcie**

**☐** **zlúčenia jednej alebo viacerých akcií do ďalšej/novej akcie alebo presmerovania jednej alebo viacerých akcií na ďalšiu/novú akciu**

1.5. Dôvody návrhu/iniciatívy

1.5.1. Požiadavky, ktoré sa majú splniť v krátkodobom alebo dlhodobom horizonte vrátane podrobného harmonogramu prvotnej fázy vykonávania iniciatívy

Vnútroštátne orgány verejnej správy budú musieť vytvoriť databázu na zaznamenávanie histórie počítadiel kilometrov vozidiel prihlásených do evidencie na ich území, prepojiť existujúce národné registre vozidiel prostredníctvom platformy na zasielanie správ MOVE-HUB, doplniť do týchto registrov nové dátové prvky a zaviesť diaľkové snímanie, čo si vyžaduje nákup a inštaláciu nových zariadení na cestách, ako aj monitorovací systém.

Stanice PTK budú musieť aktualizovať požiadavky na kontroly a zaviesť niektoré nové, čo si vyžiada dodatočné investície do vybavenia, skúšobných kapacít a odbornej prípravy kontrolných technikov. Očakáva sa však, že stanice PTK budú schopné získať späť aspoň časť dodatočných nákladov prostredníctvom dodatočných obchodných príležitostí (zvýšený počet kontrol) a v niektorých prípadoch (v závislosti od členského štátu) prostredníctvom mierne zvýšených poplatkov za PTK.

Autoopravovne, predajcovia motorových vozidiel a iné autoservisy budú musieť aktualizovať svoj kancelársky softvér, aby mohli prenášať svoje údaje do centrálnej národnej databázy, a to z dôvodu požiadavky na vytvorenie systému na zaznamenávanie údajov z počítadiel kilometrov z osobných a ľahkých úžitkových vozidiel.

Výrobcovia automobilov budú musieť prispôsobiť svoje systémy rámcu správy na poskytovanie prístupu k palubným údajom potrebným na vykonávanie PTK a CTK staniciam technickej kontroly a príslušným orgánom a vykonať úpravy svojich IT systémov s cieľom zabezpečiť prístup k príslušným údajom, ako aj náklady na údržbu.

Niektorí majitelia vozidiel budú musieť absolvovať aj ďalšie kontroly PTK a/alebo cestné technické kontroly. Vzhľadom na nové požiadavky na kontroly týkajúce sa bezpečnosti, emisií znečisťujúcich látok a hluku budú musieť niektorí vlastníci vozidiel dať opraviť svoje vozidlá, aby mali istotu, že vyhovejú pri pravidelnej technickej kontrole a budú sa smieť naďalej používať.

1.5.2. Prínos zapojenia Európskej únie (môže byť výsledkom rôznych faktorov, napr. lepšej koordinácie, právnej istoty, väčšej účinnosti alebo komplementárnosti). Na účely tohto bodu je „prínos zapojenia Európskej únie“ hodnota vyplývajúca zo zásahu Európskej únie, ktorá dopĺňa hodnotu, ktorú by inak vytvorili len samotné členské štáty.

Dôvody pre opatrenia na úrovni EÚ (*ex-ante*) a očakávaná pridaná hodnota EÚ (*ex-post*)

Hoci technologický vývoj pravdepodobne ďalej zvýši bezpečnosť vozidiel, zavádzanie nových technológií vo vozovom parku EÚ by si vyžiadalo určitý čas a niektoré nové prvky môžu priniesť aj nové riziká. Podobne, hoci neoprávnená manipulácia môže byť sťažená technickými riešeniami, je nepravdepodobné, že by vymizla bez toho, aby sa kontrolami vozidiel umožnilo odhaľovať nezákonné úpravy, najmä softvéru na riadenie motora, napr. zabezpečením lepšieho prístupu k palubným údajom. Bez zásahu na úrovni EÚ bude teda tento problém pravdepodobne pretrvávať. Členské štáty môžu prijať jednostranné opatrenia; tieto opatrenia však nemôžu nahradiť koordinačný a harmonizačný účinok uvedených troch smerníc, pričom existuje riziko možného narušenia vnútorného trhu a len čiastočného riešenia problému.

Problém nedostatočnej kontroly emisií znečisťujúcich látok z vozidiel bude pretrvávať, kým budú na cestách jazdiť vozidlá vybavené spaľovacími motormi. Napriek tomu, že vďaka prísnejším emisným normám a postupnej elektrifikácii sa počet vozidiel produkujúcich výfukové emisie zníži, takéto vozidlá budú v EÚ prevádzkované ešte niekoľko desaťročí. Bez aktualizácie súčasných požiadaviek na skúšky emisií na úrovni EÚ však členské štáty nemusia zaviesť najúčinnejšie a najefektívnejšie kontrolné metódy, ktoré sú už k dispozícii. Podobne, hoci viac členských štátov môže začať experimentovať s meraním hluku v rámci cestných technických kontrol, nie je pravdepodobné, že by sa problém hluku vozidiel výrazne znížil bez systematickejšieho a koordinovanejšieho prístupu.

Bez zásahu na úrovni EÚ môžu niektoré členské štáty prijať jednostranné alebo dvojstranné opatrenia, napríklad systematické zaznamenávanie (a prípadne výmenu) údajov odčítaných z počítadiel kilometrov, alebo vypracovať dohody o vzájomnom uznávaní protokolov o kontrole technického stavu. Systémový problém nedostatočnej a neefektívnej výmeny údajov o vozidlách týkajúcich sa kontroly technického stavu by však pretrvával, čo by bránilo účinnému vykonávaniu a presadzovaniu existujúcich pravidiel.

Keďže cestná doprava a automobilový priemysel sú medzinárodnými odvetviami, riešenie problémov na úrovni EÚ je oveľa efektívnejšie a účinnejšie ako na úrovni členských štátov. Hoci sa vnútroštátne postupy historicky líšia, určitá minimálna úroveň harmonizácie kontroly vozidiel a spoločne dohodnuté riešenia na výmenu údajov o vozidlách medzi členskými štátmi sú účinnejšie ako viaceré nekoordinované vnútroštátne riešenia. Vďaka spoločným pravidlám uplatňovaným na kontrolu moderných technológií vozidiel (elektrických vozidiel, systémov ADAS a najnovších zariadení na reguláciu emisií) členské štáty dosiahnu úspory z rozsahu a výrobcovia kontrolných zariadení budú môcť pôsobiť na homogénnejšom trhu. Fungovanie vnútorného trhu by sa zlepšilo aj tým, že vozidlá by podliehali podobným kontrolám za podobných podmienok a dopravcovia by mali podobné náklady. Koordinácia podmienok prístupu k údajom o vozidlách a ich výmeny na úrovni EÚ bude nielen účinnejšia ako dvojstranné dohody a rokovania s jednotlivými výrobcami, ale aj zabezpečí rovnaké podmienky medzi členskými štátmi a spoločne posilní ich postavenie vo vzťahu k automobilovému priemyslu.

1.5.3. Poznatky získané z podobných skúseností v minulosti

Od roku 1977 boli na úrovni EÚ zavedené rôzne opatrenia, keďže členské štáty začali vypracúvať vlastné vnútroštátne predpisy týkajúce sa kontrol technického stavu vozidiel, čo viedlo k nedostatočnej harmonizácii. Balík predpisov o technickom stave vozidiel z roku 2014 vychádza z požiadaviek obsiahnutých v predchádzajúcich smerniciach týkajúcich sa kontrol technického stavu, cestných technických kontrol a pravidiel týkajúcich sa dokladov o evidencii vozidiel. V záujme splnenia cieľa zvýšiť bezpečnosť vozidiel na cestách sa sprísnili minimálne normy EÚ pre pravidelné kontroly technického stavu (PTK) a zaviedli sa povinné normy spolu so zavedením náhodných cestných technických kontrol (CTK). Považovalo sa to za nevyhnutné, aby sa predišlo zníženiu účinnosti presadzovania kontrol technického stavu. V záujme dosiahnutia cieľa sprístupniť potrebné údaje o kontrolách technického stavu a údaje z nich sa v smernici o PTK podporuje aj spolupráca a výmena informácií medzi členskými štátmi vrátane záznamov o kontrolách technického stavu.

Význam balíka predpisov o technickom stave vozidiel sa v posledných rokoch znížil v dôsledku prehlbujúcej sa medzery medzi existujúcimi požiadavkami na technický stav vozidiel a novými systémami inštalovanými v moderných vozidlách. Zdá sa, že pokiaľ ide o pokročilé asistenčné systémy pre vodičov (ADAS), inteligentné dopravné systémy (ITS), rozhranie človek – stroj (HMI) a elektronické bezpečnostné prvky, tieto tri smernice neposkytujú dostatočne komplexný rámec. Balík predpisov o technickom stave vozidiel v súčasnosti nezahŕňa osobitné skúšobné protokoly, ktorými by sa zabezpečilo bezpečné a účinné dodržiavanie predpisov a údržba v prípade elektrických a hybridných vozidiel vrátane aktualizácií softvéru.

Pokiaľ ide o cieľ balíka predpisov o technickom stave vozidiel prispieť k zníženiu emisií z cestnej dopravy, niektoré z kontrol používaných v rámci PTK už nie sú dostatočne citlivé na odhalenie porúch týkajúcich sa emisií vo vozidlách so spaľovacími motormi. Moderné motory vozidiel a systémy výfukových plynov majú kritické kritériá zisťovania, ktoré nie sú pokryté v súčasnosti predpísanými kontrolnými metódami, pričom príspevok súčasného balíka predpisov o technickom stave vozidiel k zníženiu počtu prevádzkovaných vozidiel s vysokými emisiami sa stal menej relevantným. Okrem toho v súčasnosti neexistujú žiadne ustanovenia EÚ o technickom stave vozidiel na kontrolu manipulácie s emisiami/chyby týkajúcej sa emisií alebo manipulácie s filtrom tuhých častíc naftových motorov/chyby takéhoto filtra.

Pokiaľ ide o zlepšenie výmeny informácií o výsledkoch kontrol medzi členskými štátmi, súčasný rámec výmeny informácií nie je účinný. Hoci sa v právnych predpisoch ako možnosť uvádza elektronická výmena údajov medzi orgánmi členských štátov, nie všetky krajiny ju využívajú. Hoci harmonizácia dokladov o evidencii vozidiel uľahčila občanom prihlasovanie vozidiel z iných členských štátov a EHP do evidencie, existuje priestor na zlepšenie procesu digitalizácie, aby bol ešte jednoduchší.

1.5.4. Zlučiteľnosť s viacročným finančným rámcom a možná synergia s inými vhodnými nástrojmi

Návrh je v súlade s cieľmi a prioritami stanovenými v stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu z roku 2020 a v Európskej zelenej dohode, keďže sa ním zabezpečuje, aby si vozidlá používané na cestách priebežne zachovávali primeranú úroveň bezpečnosti a environmentálnych vlastností. Je v súlade s cieľmi stanovenými v rámci politiky EÚ v oblasti bezpečnosti cestnej premávky a očakáva sa, že významne prispeje aj k cieľom politiky EÚ v oblasti čistého ovzdušia vrátane cieľov smerníc o kvalite ovzdušia a smernice o národných záväzkoch znižovania emisií, keďže sa ním zlepšuje identifikácia vozidiel s vysokými emisiami, ktoré predstavujú veľmi veľký podiel na celkových emisiách z cestnej dopravy, a znižuje sa ich výskyt. Návrh prispeje k uľahčeniu online prístupu k informáciám o vozidlách, príslušným administratívnym postupom a asistenčným službám a službám riešenia problémov, čo je v súlade s nariadením o jednotnej digitálnej bráne. Výmena informácií týkajúcich sa technického stavu a údajov o evidencii bude zosúladená s príslušnými pravidlami o ochrane údajov (so všeobecným nariadením o ochrane údajov). Návrh je takisto v súlade s požiadavkami na bezpečnosť a environmentálne vlastnosti stanovenými v nariadeniach o typovom schvaľovaní vrátane nariadenia o všeobecnej bezpečnosti. Zahŕňa opatrenia, ktorými sa zabezpečí, aby majitelia dodržiavali minimálne normy počas celej životnosti vozidla. Návrhom sa zabezpečuje zosúladenie medzi kontrolami technického stavu a cestnými technickými kontrolami a procesom typového schvaľovania, a to aj v súvislosti s používaním elektronických kontrol technického stavu (ePTK). Návrh je takisto zosúladený s požiadavkami právnych predpisov o vozidlách po dobe životnosti, keďže sa ním zabezpečuje poskytovanie elektronického prístupu k údajom orgánom pre evidenciu vozidiel v iných členských štátoch EÚ a dopĺňajú sa nové údaje vrátane údajov týkajúcich sa vozidiel po dobe životnosti do registra vozidiel. Návrh sa preto považuje za súdržný s príslušnými stratégiami a právnymi nástrojmi EÚ, pričom prispieva k prioritám politiky EÚ.

1.5.5. Posúdenie rôznych disponibilných možností financovania vrátane možnosti prerozdelenia

Jednorazové náklady v roku 2027 a priebežné náklady Komisie na úpravy súvisia najmä s modernizáciou informačného systému, fungujúceho ako spoločné rozhranie na podporu interakcií medzi štátnymi orgánmi/organizáciami, najmä pokiaľ ide o výmenu informácií týkajúcich sa vozidiel. Informačná funkcia bude vychádzať z existujúcej platformy (MOVE-HUB), ktorú vyvinula a prevádzkuje Komisia na účely výmeny rôznych informácií týkajúcich sa cestnej dopravy medzi členskými štátmi. Modernizácia tohto systému by predstavovala najlepšie využitie súčasnej štruktúry a doteraz investovaných zdrojov.

Úplné vykonávanie revidovaného balíka predpisov o technickom stave vozidiel si od roku 2027 vyžiada aj dodatočné ľudské zdroje na úrovni jedného ekvivalentu plného pracovného času ročne v súvislosti s prácou na vykonávacích právnych predpisoch vrátane poskytovania podpory členským štátom pri vytváraní potrebného technického a digitálneho rámca.

1.6. Trvanie a finančný vplyv návrhu/iniciatívy

☑ **obmedzené trvanie**

☐ v platnosti od [DD/MM]RRRR do [DD/MM]RRRR

☐ finančný vplyv na viazané rozpočtové prostriedky od RRRR do RRRR a na platobné rozpočtové prostriedky od RRRR do RRRR

☐ **neobmedzené trvanie**

Počiatočná fáza vykonávania bude trvať od RRRR do RRRR

a potom bude vykonávanie pokračovať v plnom rozsahu.

1.7. Plánované metódy plnenia rozpočtu[[40]](#footnote-40)

☑ **Priame riadenie** na úrovni Komisie

☑ prostredníctvom jej útvarov vrátane zamestnancov v delegáciách Únie

☐ prostredníctvom výkonných agentúr

☐ **Zdieľané riadenie** s členskými štátmi

☐ **Nepriame riadenie**, pri ktorom sa plnením rozpočtu poveria:

☐ tretie krajiny alebo subjekty, ktoré tieto krajiny určili,

☐ medzinárodné organizácie a ich agentúry (uveďte),

☐ Európska investičná banka a Európsky investičný fond,

☐ subjekty uvedené v článkoch 70 a 71 nariadenia o rozpočtových pravidlách,

☐ verejnoprávne subjekty,

☐ súkromnoprávne subjekty poverené vykonávaním verejnej služby, pokiaľ sú im poskytnuté primerané finančné záruky,

☐ súkromnoprávne subjekty spravované právom členského štátu, ktoré sú poverené vykonávaním verejno-súkromného partnerstva a ktorým sú poskytnuté primerané finančné záruky,

☐ subjekty alebo osoby poverené vykonávaním osobitných akcií v oblasti spoločnej zahraničnej a bezpečnostnej politiky podľa hlavy V Zmluvy o Európskej únii a určené v príslušnom základnom akte,

☐ subjekty usadené v členskom štáte, spravované súkromným právom členského štátu alebo právom Únie, ktoré môžu byť v súlade s pravidlami platnými v jednotlivých odvetviach poverené implementáciou finančných prostriedkov Únie alebo rozpočtových záruk, pokiaľ sú takéto subjekty kontrolované verejnoprávnymi subjektmi alebo súkromnoprávnymi subjektmi poverenými vykonávaním verejnej služby a sú im poskytnuté primerané finančné záruky v podobe spoločnej a nerozdielnej zodpovednosti zo strany kontrolných subjektov alebo rovnocenné finančné záruky, ktoré môžu byť v prípade každej akcie obmedzené na maximálnu sumu podpory Únie.

Poznámky

Vykonávanie návrhu si vyžaduje, aby sa modernizoval a udržiaval existujúci informačný systém. V rámci tohto systému by sa mali prepojiť existujúce siete vnútroštátnych informačných systémov a interoperabilných prístupových bodov, ktoré fungujú v rámci individuálnej zodpovednosti a riadenia každého členského štátu, aby sa zabezpečila bezpečná a spoľahlivá výmena informácií týkajúcich sa vozidiel. Komisia vo vykonávacích aktoch vymedzí vhodné IT riešenia vrátane návrhu/architektúry a technických špecifikácií rozhrania platformy na účely vzájomného prepojenia vnútroštátnych systémov na výmenu informácií. Očakáva sa, že náklady Komisie na úpravy budú tvoriť dva hlavné prvky nákladov (vypočítané v čistej súčasnej hodnote), ktorými sú: – jednorazové náklady na úpravu v roku 2027, ktoré vzniknú v dôsledku potrebnej technickej aktualizácie IT platformy a jej testovania, pokiaľ ide o výmenu informácií týkajúcich sa vozidiel medzi členskými štátmi, ktoré sa odhadujú na 200 000 EUR, – priebežné náklady na úpravu (údržba a podpora vyhradenej platformy) odhadované približne na 50 000 EUR ročne, ktoré sú určené na interaktívnu výmenu informácií medzi orgánmi členských štátov. Práca na vykonávaní balíka predpisov o technickom stave vozidiel vrátane následnej podpory členským štátom pri vytváraní požadovaného technického a digitálneho rámca si vyžaduje zvýšenie ľudských zdrojov na úrovni jedného ekvivalentu plného pracovného času ročne od roku 2027, a to na obdobie najmenej troch rokov.

2. OPATRENIA V OBLASTI RIADENIA

2.1. Zásady monitorovania a predkladania správ

Úlohy, ktoré priamo vykonáva GR pre mobilitu a dopravu (GR MOVE) sa riadia podľa ročného cyklu plánovania a monitorovania vykonávaného v Komisii a výkonných agentúrach vrátane predkladania správ o výsledkoch prostredníctvom výročnej správy o činnosti GR pre mobilitu a dopravu. Pokiaľ ide o pravidelné kontroly technického stavu, podľa článku 20a smernice o pravidelných technických kontrolách členské štáty oznámia Komisii prostredníctvom online platformy na predkladanie správ[[41]](#footnote-41) (ďalej len „e-platforma“) údaje zozbierané za každý z predchádzajúcich troch kalendárnych rokov a týkajúce sa vozidiel kontrolovaných na ich území. Tieto údaje zahŕňajú (za kalendárny rok):

počet staníc technickej kontroly v jednotlivých členských štátoch; celkový počet kontrolovaných vozidiel; počet kontrolovaných vozidiel podľa kategórií; kontrolované oblasti a nevyhovujúce položky v súlade s bodom 3 prílohy I; ak boli kontrolované vozidlá prihlásené do evidencie v inom členskom štáte, počet, kategóriu a výsledok kontroly týchto vozidiel.

Pokiaľ ide o cestné technické kontroly, podľa článku 20 smernice o cestných technických kontrolách členské štáty oznámia Komisii prostredníctvom online platformy na predkladanie správ (ďalej len „e-platforma“, rovnakej ako v predchádzajúcom texte) údaje zozbierané za každý z predchádzajúcich troch kalendárnych rokov a týkajúce sa vozidiel kontrolovaných na ich území. Tieto údaje zahŕňajú (za kalendárny rok):

počet staníc technickej kontroly v jednotlivých členských štátoch; celkový počet kontrolovaných vozidiel; krajinu prihlásenia do evidencie každého kontrolovaného vozidla; v prípade podrobnejších kontrol skontrolované oblasti a nevyhovujúce položky v súlade s bodom 10 prílohy IV; výsledky meraní diaľkového snímania vykonaných v súlade s článkom 4a.

Pokiaľ ide o doklady o evidencii vozidiel, podľa článku 16 smernice o dokladoch o evidencii vozidiel členské štáty oznámia Komisii prostredníctvom online platformy na predkladanie správ zozbierané údaje za každý z predchádzajúcich troch kalendárnych rokov a údaje týkajúce sa vozidiel prihlásených do evidencie na ich území. Tieto údaje zahŕňajú (za kalendárny rok):

počet vydaných fyzických osvedčení o evidencii podľa kategórie vozidla; počet vydaných mobilných osvedčení o evidencii podľa kategórie vozidla; počet opätovne prihlásených vozidiel do evidencie, ktoré boli predtým prihlásené do evidencie v inom členskom štáte, podľa kategórie vozidla; počet pozastavených evidencií vozidiel podľa kategórie vozidla; zoznam dátových prvkov zaznamenávaných v národných registroch.

Nové obdobie predkladania správ členskými štátmi sa predlžuje zo súčasných dvoch rokov na tri roky, aby sa pomohla znížiť administratívna záťaž vnútroštátnych orgánov. E-platforma má slúžiť na uľahčenie automatického zostavovania údajov podľa špecifických funkcií na prekladanie správ.

2.2. Systémy riadenia a kontroly

2.2.1. Opodstatnenie navrhovaných metód plnenia rozpočtu, mechanizmov vykonávania financovania, spôsobov platby a stratégie kontroly

Vykonávanie tejto smernice bude riadiť oddelenie v rámci GR MOVE, ktoré je zodpovedné za oblasť politiky.

Výdavky sa budú realizovať v rámci priameho riadenia pri plnom uplatňovaní ustanovení nariadenia o rozpočtových pravidlách. Stratégia kontroly verejného obstarávania a grantov v rámci GR pre mobilitu a dopravu zahŕňa osobitné právne, prevádzkové a finančné kontroly *ex ante* týkajúce sa postupov (v prípade postupov verejného obstarávania vrátane preskúmania poradným výborom pre verejné obstarávanie a zákazky), ako aj podpisovania zmlúv a dohôd. Okrem toho podliehajú výdavky vynaložené na obstaranie tovaru a služieb kontrolám *ex ante* a v prípade potreby aj *ex post* a finančným kontrolám.

2.2.2. Informácie o zistených rizikách a systémoch vnútornej kontroly zavedených na ich zmierňovanie

Pokiaľ ide o vykonávanie úloh súvisiacich so zriadením mechanizmu, zistené riziká sú spojené s využívaním postupov verejného obstarávania: oneskorenia, dostupnosť údajov, včasné poskytovanie informácií trhu atď. Tieto riziká sú pokryté v rámci nariadenia o rozpočtových pravidlách a zmierňuje ich súbor vnútorných kontrol, ktoré GR MOVE zaviedlo pre verejné obstarávania v tejto hodnote.

2.2.3. Odhad a opodstatnenie nákladovej účinnosti kontrol (pomer medzi nákladmi na kontroly a hodnotou súvisiacich riadených finančných prostriedkov) a posúdenie očakávaných úrovní rizika chyby (pri platbe a uzavretí)

Požadované zvýšenie rozpočtu sa uplatňuje na modernizáciu a údržbu informačného systému. Čo sa týka kontrolných činností súvisiacich s informačnými systémami vyvinutými alebo spravovanými riaditeľstvom zodpovedným za návrh, riadiaci výbor pre IT pravidelne monitoruje databázy riaditeľstva a dosiahnutý pokrok, pričom zohľadňuje zjednodušenie a nákladovú efektívnosť zdrojov IT Komisie.

Správy o nákladoch na kontrolu svojich činností podáva GR MOVE každoročne vo svojej výročnej správe o činnosti. Rizikový profil a náklady na kontroly činností verejného obstarávania sú v súlade s požiadavkami.

2.3. Opatrenia na predchádzanie podvodom a nezrovnalostiam

Uplatňujú sa obvyklé preventívne a ochranné opatrenia Komisie, a to konkrétne:

platby za všetky služby kontrolujú zamestnanci Komisie pred zaplatením, pričom zohľadňujú všetky zmluvné náležitosti, hospodárske zásady a osvedčené finančné alebo riadiace postupy. Opatrenia proti podvodom (kontrola, požiadavky na hlásenie a pod.) sa zahrnú do všetkých dohôd a zmlúv uzavretých medzi Komisiou a príjemcami všetkých platieb a

na účely boja proti podvodu, korupcii a iným nezákonným činnostiam sa bez obmedzenia uplatňujú ustanovenia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ, Euratom) č. 883/2013 z 25. mája 1999 o vyšetrovaniach vykonávaných Európskym úradom pre boj proti podvodom (OLAF).

GR MOVE v roku 2020 prijalo revidovanú stratégiu na boj proti podvodom. Stratégia na boj proti podvodom GR MOVE je založená na stratégii Komisie v oblasti boja proti podvodom a na osobitnom posúdení rizika vykonávanom interne s cieľom určiť oblasti, ktoré sú najviac zraniteľné voči podvodom, na kontrolných opatreniach, ktoré už sú zavedené, a na opatreniach potrebných na zlepšenie kapacity GR pre mobilitu a dopravu na predchádzanie podvodom, ich odhaľovanie a nápravu. Zmluvnými ustanoveniami vzťahujúcimi sa na verejné obstarávanie sa zabezpečuje, aby útvary Komisie, vrátane úradu OLAF, mohli vykonávať audity a kontroly na mieste s využitím štandardných ustanovení odporúčaných úradom OLAF.

3. ODHADOVANÝ FINANČNÝ VPLYV NÁVRHU/INICIATÍVY

3.1. Príslušné okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky výdavkov

Existujúce rozpočtové riadky

*V poradí, v akom za sebou nasledujú okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky.*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Okruh viacročného finančného rámca | Rozpočtový riadok | Druh výdavkov | Príspevky |
| Číslo | DRP/NRP[[42]](#footnote-42)4 | krajín EZVO[[43]](#footnote-43)5 | kandidátskych krajín a potenciálnych kandidátov[[44]](#footnote-44)6 | iných tretích krajín | iné pripísané príjmy |
| 01 | 02.20.04.01 | DRP | NIE | NIE | NIE | NIE |

Požadované nové rozpočtové riadky

*V poradí, v akom za sebou nasledujú okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky.*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Okruh viacročného finančného rámca | Rozpočtový riadok | Druh výdavkov | Príspevky |
| Číslo | DRP/NRP | krajín EZVO | kandidátskych krajín a potenciálnych kandidátov | iných tretích krajín | iné pripísané príjmy |
|   | [XX.YY.YY.YY] | DRP/NRP | ÁNO/NIE | ÁNO/NIE | ÁNO/NIE | ÁNO/NIE |

3.2. Odhadovaný finančný vplyv návrhu na rozpočtové prostriedky

3.2.1. Zhrnutie odhadovaného vplyvu na operačné rozpočtové prostriedky

☐ Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie operačných rozpočtových prostriedkov.

☑ Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie týchto operačných rozpočtových prostriedkov:

3.2.1.1. Rozpočtové prostriedky zo schváleného rozpočtu

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Okruh viacročného finančného rámca** | Číslo 01 | Jednotný trh, inovácie a digitálna ekonomika |
| GR: MOVE | Rok **2024** | Rok **2025** | Rok **2026** | Rok **2027**[[45]](#footnote-45)7 | **VFR SPOLU** **2021 – 2027** |
| Operačné rozpočtové prostriedky |
| Rozpočtový riadok 02 20 04 01 | Záväzky | (1a) | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,250 | **0,250** |
| Platby | (2a) | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,250 | **0,250** |
| Rozpočtový riadok | Záväzky | (1b) |   |   |   |   | **0,000** |
| Platby | (2b) |   |   |   |   | **0,000** |
| Administratívne rozpočtové prostriedky financované z finančného krytia na vykonávanie osobitných programov[[46]](#footnote-46)8 |
| Rozpočtový riadok |   | (3) |   |   |   |   | **0,000** |
| **Rozpočtové prostriedky pre GR MOVE SPOLU** | Záväzky | = 1a + 1b + 3 | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,250** | **0,250** |
| Platby | = 2a + 2b + 3 | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,250** | **0,250** |
|   | Rok **2024** | Rok **2025** | Rok **2026** | Rok **2027** | **VFR SPOLU** **2021 – 2027** |
| Operačné rozpočtové prostriedky SPOLU (všetky operačné okruhy) | Záväzky | (4) | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,250 | **0,250** |
| Platby | (5) | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,250 | **0,250** |
| Administratívne rozpočtové prostriedky financované z finančného krytia na vykonávanie osobitných programov SPOLU (všetky operačné okruhy) | (6) | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | **0,000** |
| **Rozpočtové prostriedky okruhov 1 až 6** viacročného finančného rámca SPOLU (referenčná suma) | Záväzky | = 4 + 6 | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,250** | **0,250** |
| Platby | = 5 + 6 | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,250** | **0,250** |
| **Okruh viacročného finančného rámca** | **7** |  „Administratívne výdavky“[[47]](#footnote-47)9 |
| GR: MOVE | Rok **2024** | Rok **2025** | Rok **2026** | Rok **2027** | **VFR SPOLU** **2021 – 2027** |
| Ľudské zdroje | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,188 | **0,188** |
| Ostatné administratívne výdavky | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | **0,000**  |
| **GR MOVE SPOLU** | Rozpočtové prostriedky | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,188** | **0,188** |
| **Rozpočtové prostriedky OKRUHU 7 viacročného finančného rámca SPOLU** | (Záväzky spolu = Platby spolu) | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,188** | **0,188** |

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|   | Rok **2024** | Rok **2025** | Rok **2026** | Rok **2027** | **VFR SPOLU** **2021 – 2027** |
| **Rozpočtové prostriedky OKRUHOV 1 až 7** | Záväzky | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,438** | **0,438** |
| viacročného finančného rámca **SPOLU** | Platby | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,438** | **0,438** |

3.2.2. Odhadované výstupy financované z operačných rozpočtových prostriedkov (v prípade decentralizovaných agentúr nevypĺňať)

Viazané rozpočtové prostriedky v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Uveďte** **ciele a** **výstupy** ⇓ |  |  | Rok **2024** | Rok **2025** | Rok **2026** | Rok **2027** | Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6) | **SPOLU** |
| **VÝSTUPY** |
| Druh[[48]](#footnote-48)10 | Priemerné náklady | Počet | Náklady | Počet | Náklady | Počet | Náklady | Počet | Náklady | Počet | Náklady | Počet | Náklady | Počet | Náklady | Spolu Počet | Spolu Náklady |
| ŠPECIFICKÝ CIEĽ Č. 1[[49]](#footnote-49)11: […] |  |
| ‒ Výstup |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| ‒ Výstup |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| ‒ Výstup |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Špecifický cieľ č. 1 medzisúčet |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| ŠPECIFICKÝ CIEĽ č. 2 … |  |
| ‒ Výstup |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Špecifický cieľ č. 2 medzisúčet |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **SPOLU** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

3.2.3. Zhrnutie odhadovaného vplyvu na administratívne rozpočtové prostriedky

☐ Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie administratívnych rozpočtových prostriedkov

☑ Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie týchto administratívnych rozpočtových prostriedkov:

3.2.3.1. Rozpočtové prostriedky zo schváleného rozpočtu

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **SCHVÁLENÉ ROZPOČTOVÉ PROSTRIEDKY** | Rok **2024** | Rok **2025** | Rok **2026** | Rok **2027** | **VFR 2021 – 2027 SPOLU** |
| **OKRUH 7** |
| Ľudské zdroje | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,188 | **0,188** |
| Ostatné administratívne výdavky | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | **0,000** |
| **Medzisúčet OKRUHU 7** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,188** | **0,188** |
| **Mimo OKRUHU 7** |
| Ľudské zdroje | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | **0,000** |
| Ostatné administratívne výdavky | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | **0,000** |
| **Medzisúčet mimo OKRUHU 7** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,000** |
|   |
| **SPOLU** | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,188** | **0,188** |

Rozpočtové prostriedky potrebné na ľudské zdroje a na ostatné administratívne výdavky budú pokryté rozpočtovými prostriedkami GR, ktoré už boli pridelené na riadenie akcie a/alebo boli prerozdelené v rámci GR, a v prípade potreby budú doplnené zdrojmi, ktoré sa môžu prideliť riadiacemu GR v rámci ročného postupu prideľovania zdrojov a v závislosti od rozpočtových obmedzení.

3.2.4. Odhadovaná potreba ľudských zdrojov

☐ Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie ľudských zdrojov.

☑ Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie týchto ľudských zdrojov:

3.2.4.1. Financovaná zo schváleného rozpočtu

odhady sa vyjadrujú v ekvivalente plného pracovného času[[50]](#footnote-50)12

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **SCHVÁLENÉ ROZPOČTOVÉ PROSTRIEDKY** | Rok **2024** | Rok **2025** | Rok **2026** | Rok **2027**[[51]](#footnote-51)13 |
| **Plán pracovných miest (úradníci a dočasní zamestnanci)** |
| 20 01 02 01 (ústredie a zastúpenia Komisie) | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 20 01 02 03 (delegácie EÚ) | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 01 01 01 01 (nepriamy výskum) | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 01 01 01 11 (priamy výskum) | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Iné rozpočtové riadky (uveďte) | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Externí zamestnanci (ekvivalent plného pracovného času)** |
| 20 02 01 (ZZ, VNE z celkového finančného krytia) | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 20 02 03 (ZZ, MZ, VNE a PED v delegáciách EÚ) | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Riadok administratívnej podpory [XX.01.YY.YY] | – ústredie | 0 | 0 | 0 | 0 |
| – delegácie EÚ | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 01 01 01 02 (ZZ, VNE – nepriamy výskum) | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 01 01 01 12 (ZZ, VNE – priamy výskum) | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Iné rozpočtové riadky (uveďte) – Okruh 7 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Iné rozpočtové riadky (uveďte) – Mimo okruhu 7 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **SPOLU[[52]](#footnote-52)14** | 0 | 0 | 0 | **1** |

3.2.5. Prehľad odhadovaného vplyvu na investície súvisiace s digitálnymi technológiami

Povinné: v nasledujúcej tabuľke by mal byť uvedený najlepší odhad investícií súvisiacich s digitálnymi technológiami, ktoré sú súčasťou návrhu/iniciatívy.

Vo výnimočných prípadoch, ak je to potrebné na účely vykonávania návrhu/iniciatívy, by sa v určenom riadku mali uviesť rozpočtové prostriedky okruhu 7.

Rozpočtové prostriedky okruhov 1 – 6 by sa mali uvádzať ako „Výdavky na operačné programy v oblasti politiky IT“. Tieto výdavky sa týkajú operačného rozpočtu, ktorý sa má použiť na opätovné použitie/nákup/vývoj IT platforiem/nástrojov priamo spojených s vykonávaním iniciatívy a investíciami, ktoré s nimi súvisia (napr. licencie, štúdie, uchovávanie údajov atď.). Informácie uvedené v tejto tabuľke by mali byť v súlade s podrobnými údajmi uvedenými v oddiele 4 „Digitálne rozmery“.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Digitálne a IT rozpočtové prostriedky SPOLU** | Rok **2024** | Rok **2025** | Rok **2026** | Rok **2027** | **VFR SPOLU** **2021 – 2027** |
| **OKRUH 7**  |
| IT výdavky (organizácie) | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | **0,000**  |
| **Medzisúčet OKRUHU 7**  | **0,000**  | **0,000**  | **0,000**  | **0,000**  | **0,000**  |
| **Mimo OKRUHU 7**  |
| Výdavky na operačné programy v oblasti politiky IT | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,250 | **0,250** |
| **Medzisúčet mimo OKRUHU 7**  | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,250** | **0,250** |
|   |
| **SPOLU**  | **0,000** | **0,000** | **0,000** | **0,250** | **0,250** |

3.2.6. Súlad s platným viacročným finančným rámcom

Návrh/iniciatíva:

☑ môže byť v plnej miere financovaná prerozdelením v rámci príslušného okruhu viacročného finančného rámca (VFR).

☐ si vyžaduje použitie nepridelenej rezervy v rámci príslušného okruhu VFR a/alebo použitie osobitných nástrojov vymedzených v nariadení o VFR.

☐ si vyžaduje revíziu VFR.

3.2.7. Príspevky od tretích strán

Návrh/iniciatíva:

☑ nezahŕňa spolufinancovanie tretími stranami

☐ zahŕňa spolufinancovanie tretími stranami, ako je odhadnuté v nasledujúcej tabuľke:

rozpočtové prostriedky v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Rok **2024** | Rok **2025** | Rok **2026** | Rok **2027** |  Spolu  |
|  Uveďte spolufinancujúci subjekt  |  |  |  |  |  |
|  Prostriedky zo spolufinancovania SPOLU  |  |  |  |  |  |

3.3. Odhadovaný vplyv na príjmy

☑ Návrh/iniciatíva nemá finančný vplyv na príjmy.

☐ Návrh/iniciatíva má tento finančný vplyv na príjmy:

☐ vplyv na vlastné zdroje

☐ vplyv na iné príjmy

☐ uveďte, či sú príjmy pripísané rozpočtovým riadkom výdavkov

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  Rozpočtový riadok príjmov:  |  Rozpočtové prostriedky k dispozícii v bežnom rozpočtovom roku |  Vplyv návrhu/iniciatívy[[53]](#footnote-53)15 |
| Rok **2024** | Rok **2025** | Rok **2026** | Rok **2027** |
|  Článok .......... |  |  |  |  |  |

V prípade pripísaných príjmov uveďte príslušné rozpočtové riadky výdavkov.

[…]

Ďalšie poznámky (napr. spôsob/vzorec použitý na výpočet vplyvu na príjmy alebo akékoľvek ďalšie informácie).

[…]

4. DIGITÁLNE ROZMERY

4.1. Požiadavka 1 (P1): Vyžadovať protokol o kontrole technického stavu v elektronickom formáte

a) Smernica 2014/45/EÚ (PTK), článok 8 ods. 2.

b) Hoci sa v súčasnej smernici o PTK umožňuje používanie elektronicky vyhotovených protokolov o kontrole technického stavu, vyžaduje sa v nej, aby sa osobe, ktorá sa dostavila s vozidlom na PTK, odovzdal potvrdený výtlačok. Týmto opatrením sa obmedzí táto požiadavka len na vydávanie elektronického dokladu, pričom výtlačok sa poskytne len vtedy, ak o to požiada osoba, ktorá sa dostavila s vozidlom na kontrolu.

c) Výmena údajov týkajúcich sa PTK v rámci požiadavky P1 umožní orgánom presadzovania práva skontrolovať stav každého vozidla prihláseného do evidencie v EÚ v prípade cestnej kontroly alebo na účely opätovného prihlásenia do evidencie bez toho, aby vlastník vozidla musel predložiť vytlačené osvedčenie.

d) Zainteresované strany, ktorých sa to týka: členské štáty, majitelia vozidiel.

e) Správa existujúcich národných registrov vozidiel a databáz PTK.

Požiadavka 2 (P2): **Poskytnúť orgánom pre evidenciu vozidiel iných členských štátov EÚ elektronický prístup k relevantným údajom vrátane údajov o správach o PTK uchovávaných v národných databázach prostredníctvom spoločného rozhrania**

a) Revidovaná smernica 1999/37/ES (smernica o dokladoch o evidencii vozidiel), článok 15 a smernica 2014/45/EÚ (PTK), článok 16, a smernica 2014/45/EÚ (PTK), smernica 2014/47/EÚ (CTK), článok 18a.

b) V rámci tohto opatrenia sa bude vyžadovať, aby členské štáty poskytli prístup ostatným členským štátom, ktoré požiadajú o údaje o evidencii vozidla alebo o jeho PTK, ako aj históriu počítadla kilometrov v prípade vozidiel prihlásených do evidencie na ich území.

c) Zainteresované strany, ktorých sa to týka: členské štáty, Komisia.

d) S cieľom uľahčiť výmenu údajov by sa v rámci tohto opatrenia od členských štátov vyžadovalo, aby prepojili svoje národné databázy (registre vozidiel a prípadne súvisiace databázy PTK) s existujúcou platformou MOVE-HUB, ktorú vyvinula a prevádzkuje Komisia na účely výmeny rôznych informácií týkajúcich sa cestnej dopravy medzi členskými štátmi.

Požiadavka 3 (P3): **Zaviesť vydávanie osvedčení o evidencii v digitálnom formáte s cieľom postupne nahradiť súčasné papierové doklady (a čipové karty)**

a) Revidovaná smernica 1999/37/ES (smernica o dokladoch o evidencii vozidiel), články 2, 3, 5 a príloha III.

b) Týmto opatrením sa zavedie povinnosť štandardne vydávať nové osvedčenia o evidencii v digitálnom formáte. Technické podrobnosti digitálneho/mobilného osvedčenia o evidencii budú vymedzené vo vykonávacom akte a budú odkazovať na príslušné normy ISO, ako je to v prípade digitálneho vodičského preukazu. Podobne ako mobilný vodičský preukaz, aj digitálne osvedčenie o evidencii sa bude opierať o iniciatívu eIDAS.

c) Zainteresované strany, ktorých sa to týka: členské štáty, majitelia vozidiel.

d) Opatrenie sa vzťahuje na všetky kategórie vozidiel, ktoré podliehajú prihlasovaniu do evidencie v členských štátoch. Na účely identifikácie vozidiel v cestnej premávke, ako aj na účely opätovného prihlásenia do evidencie budú musieť členské štáty uznávať digitálnu verziu osvedčenia o evidencii. Digitálne osvedčenie o evidencii vozidla by sa rovnako ako fyzické doklady používalo na potvrdenie evidencie vozidla, na kontrolu určitých technických údajov o vozidle (v digitálnej verzii by sa mohlo uchovávať viac údajov ako v papierovej verzii) a na overenie orgánmi.

Požiadavka 4 (P4): **Doplniť nové údaje do registra vozidiel – minimálny povinný súbor (okrem iného vrátane: krajiny prvého prihlásenia do evidencie, stavu evidencie, stavu PTK, zmien v dôsledku prestavby)**

a) Revidovaná smernica 1999/37/ES (smernica o dokladoch o evidencii vozidiel), článok 6, prílohy I a II.

b) Stanoví sa minimálny súbor povinných údajov, ktoré majú členské štáty zaznamenávať. Nové dátové prvky by mohli okrem iného zahŕňať: a) krajinu, v ktorej bolo vozidlo prvýkrát prihlásené do evidencie; b) stav vozidla (napr. vyradené z evidencie, dočasne vyradené z evidencie, pozastavené, vyvezené, po dobe životnosti, zničené); c) stav PTK (vyhovelo bez chýb alebo s menšími chybami, obmedzená platnosť so závažnými chybami, nevyhovelo – kritické chyby) a platnosť protokolu o kontrole technického stavu (vrátane dátumu skončenia platnosti), ako aj stav batérie (v prípade elektrických vozidiel): identifikačné číslo batérie a informácie o tom, či bola batéria opravená alebo vymenená; d) zmeny v dokumentácii alebo transformácia – každá dôležitá prestavba vozidla musí byť schválená a zaznamenaná; e) v prípade vozidla, ktoré je trvalo vyradené z evidencie, informácie o dôvodoch vyradenia z evidencie.

c) Zainteresované strany, ktorých sa to týka: členské štáty, majitelia vozidiel.

d) Správa existujúcich národných registrov vozidiel a databáz PTK.

Požiadavka 5 (P5): **Zaznamenávanie údajov odčítaných z počítadiel kilometrov do národných databáz**

a) Článok 4a smernice 2014/45/EÚ (PTK).

b) V rámci opatrenia sa vyžaduje, aby poskytovatelia služieb vykonávajúci opravy alebo údržbu vozidla zaznamenávali údaje odčítané z počítadiel kilometrov do osobitnej národnej databázy alebo do národného registra vozidiel. Výrobcovia vozidiel musia takisto pravidelne zasielať údaje odčítané z počítadiel kilometrov svojich prepojených vozidiel. V článku sa takisto vyžaduje, aby členské štáty poskytovali históriu počítadiel kilometrov kontrolným technikom, držiteľovi osvedčenia o evidencii a príslušným orgánom v členských štátoch (pozri požiadavku P2).

c) Zainteresované strany, ktorých sa to týka: členské štáty, opravovne vozidiel, servisy, výrobcovia vozidiel, majitelia vozidiel a potenciálni kupujúci.

Požiadavka 6 (P6): **Oznamovanie informácií členskými štátmi Komisii**

a) Článok 20a smernice 2014/45/EÚ (PTK), článok 16 revidovanej smernice 1999/37/ES (smernica o dokladoch o evidencii vozidiel), článok 20 smernice 2014/47/EÚ (CTK).

b) Od členských štátov sa bude vyžadovať, aby každé tri roky oznamovali minimálny súbor informácií týkajúcich sa pravidelných kontrol technického stavu, cestných technických kontrol a opätovných prihlásení do evidencie vozidiel, čo je podobné, ale jednoduchšie a menej časté ako na základe súčasnej požiadavky na nahlasovanie podľa smernice o CTK. Členské štáty budú namiesto zasielania e-mailov s priloženými súbormi vo formáte Excel používať spoločnú platformu na nahlasovanie. Formát nahlasovania bude stanovený vo vykonávacom akte, ktorý prijme Komisia.

c) Zainteresované strany, ktorých sa to týka: členské štáty.

4.2. **Údaje**

Na úrovni Komisie sa nebudú zhromažďovať žiadne údaje okrem kumulatívnych údajov, ktoré poskytnú nahlasujúce členské štáty (podrobnejšie informácie sa uvádzajú v požiadavke P6 a v bode 2.1 tohto vyhlásenia týkajúceho sa monitorovania a nahlasovania). Uvedené údaje sa týkajú počtu vozidiel kontrolovaných pri pravidelných kontrolách technického stavu a cestných technických kontrolách, krajiny prihlásenia do evidencie a počtu a druhov nedostatkov.

Všetky ostatné príslušné požiadavky (P1, P2, P3, P4, P5, pozri v predchádzajúcom texte) sú v súlade s nariadením o jednotnej digitálnej bráne, keďže uľahčujú online prístup k informáciám týkajúcim sa vozidiel, príslušným administratívnym postupom a asistenčným službám a službám riešenia problémov.

Prispievajú aj k cieľom Európskej dátovej stratégie, ktorá sa týka rozvoja európskych dátových priestorov pre verejnú správu, ktoré môžu podporovať presadzovanie právnych predpisov vrátane právnych predpisov v oblasti bezpečnosti cestnej premávky a ochrany životného prostredia.

Výmena informácií týkajúcich sa technického stavu a údajov o evidencii sa bude musieť zosúladiť s príslušnými pravidlami o ochrane údajov (so všeobecným nariadením o ochrane údajov).

Bola zohľadnená zásada „jedenkrát a dosť“ a preskúmala sa možnosť opätovného použitia existujúcich údajov.

4.3. Digitálne riešenia

S cieľom uľahčiť výmenu údajov by sa v rámci požiadavky P2 od členských štátov vyžadovalo, aby prepojili svoje národné databázy (registre vozidiel a prípadne súvisiace databázy PTK) s existujúcou platformou MOVE-HUB, ktorú vyvinula a prevádzkuje Komisia na účely výmeny rôznych informácií týkajúcich sa cestnej dopravy medzi členskými štátmi. Nebude potrebné vyvinúť ďalší softvér na zhromažďovanie štatistiky o zasielaných správach. Platforma MOVE-HUB by sa mohla používať aj na oznamovanie histórie počítadiel kilometrov vozidiel zaznamenaných v súlade s požiadavkou P5 pri opätovnom prihlasovaní vozidla do evidencie v inom členskom štáte.

Ostatné požiadavky (P1, P3, P4) si nevyžadujú centrálne riešenie a budú sa opierať o existujúce vnútroštátne digitálne riešenia. V rámci požiadavky P5 sa bude vyžadovať buď vytvorenie národných databáz (podobných ako belgický systém Car-Pass), alebo používanie národného registra vozidiel na zaznamenávanie údajov z počítadiel kilometrov.

Všetky navrhované požiadavky (P1, P2, P3, P4, P5, P6) sú v súlade s digitálnymi politikami (jednotná digitálna brána, akt o údajoch), ako aj s požiadavkami rámca kybernetickej bezpečnosti EÚ. Pri uvedených požiadavkách sa nepredpokladá použitie technológií umelej inteligencie.

V rámci požiadavky P6 sa na uľahčenie komunikácie medzi Komisiou a členskými štátmi bude využívať online platforma zriadená Komisiou (ďalej len „e-platforma“[[54]](#footnote-54)16).

Pokiaľ ide o pravidelné technické kontroly aj cestné technické kontroly, členské štáty musia Komisii prostredníctvom online platformy na predkladanie správ (ďalej len „e-platforma“) oznámiť údaje týkajúce sa každého z predchádzajúcich troch kalendárnych rokov a údaje o vozidlách kontrolovaných na ich území.

Členské štáty predkladajú správu každé tri roky, pričom e-platforma má slúžiť na uľahčenie automatického zostavovania údajov podľa špecifických funkcií na predkladanie správ.

4.4. Posúdenie interoperability

V rámci požiadavky P2 sa bude vyžadovať, aby členské štáty poskytli prístup ostatným členským štátom, ktoré požiadajú o údaje o vozidle týkajúce sa evidencie alebo PTK, v prípade vozidiel prihlásených do evidencie na ich území. S cieľom uľahčiť výmenu údajov by sa v rámci P2 od členských štátov vyžadovalo, aby prepojili svoje národné databázy (registre vozidiel a prípadne súvisiace databázy PTK) s existujúcou platformou MOVE-HUB, ktorú vyvinula a prevádzkuje Komisia na účely výmeny rôznych informácií týkajúcich sa cestnej dopravy medzi členskými štátmi.

Na účely interoperability budú mať požiadavky P1, P2, P3, P4 a P5 pravdepodobne:

1. pozitívny vplyv na právnu cezhraničnú interoperabilitu, pretože poskytujú súdržný právny rámec pre cezhraničné používanie uvedených osvedčení a dokumentov a prístup k nim;

2. pozitívny vplyv na sémantickú cezhraničnú interoperabilitu, pretože poskytujú jasný rámec na objasnenie spoločného formátu a významu vymieňaných údajov;

3. pozitívny vplyv na technickú cezhraničnú interoperabilitu, pretože štruktúra správy umožní jej cezhraničné používanie. Tento vplyv sa ešte zvýši v prípade, že sa členské štáty rozhodnú využívať riešenie systému MOVE-HUB, ktoré už poskytuje Komisia a členské štáty ho používajú na výmenu správ. Ak sa členské štáty rozhodnú vyvinúť svoje vlastné systémy, musia zabezpečiť, aby nepredstavovali prekážky interoperability;

4. pozitívny vplyv na organizačnú interoperabilitu, pretože od členských štátov sa vyžaduje, aby zosúladili svoje postupy s cieľom umožniť cezhraničné používanie uvedených osvedčení a dokumentov a prístup k nim.

4.5. Opatrenia na podporu digitálneho vykonávania

Na uľahčenie bezproblémového vykonávania požiadaviek relevantných pre digitalizáciu uvedených v oddiele 4.1 bude potrebné prijať vykonávacie/delegované akty na tieto účely:

a) určiť minimálny súbor technických údajov potrebných na vykonávanie pravidelných kontrol technického stavu, ktoré musia byť bezplatne a bezodkladne sprístupnené príslušným orgánom, ktoré potom budú musieť zabezpečiť, aby nimi poverené stanice technickej kontroly mali k nim potrebný prístup. Ďalšie technické požiadavky by sa mali stanoviť vo vykonávacom akte, ktorým sa mení vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/621;

b) s cieľom zabezpečiť jednotné podmienky zavedenia digitálneho osvedčenia o evidencii vozidiel by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci na určenie prvkov interoperability a bezpečnostných opatrení uplatniteľných na QR kódy zavedené v osvedčeniach o evidencii vozidiel;

c) v záujme riešenia cezhraničných otázok by si členské štáty mali pri vykonávaní tejto smernice navzájom pomáhať. Na tento účel sú potrebné pravidlá výmeny informácií a údajov o vozidle, aby bolo možné skontrolovať právny a technický stav vozidla a históriu počítadla kilometrov.

d) Funkcie platformy MOVE-HUB by sa mali ďalej rozšíriť, aby sa umožnila potrebná výmena informácií a/alebo údajov o vozidle na účely tejto smernice, najmä s cieľom špecifikovať formát a obsah informácií/údajov, ktoré sa majú vymieňať. Členské štáty by mali prepojiť svoje registre vozidiel a elektronické systémy obsahujúce informácie o protokoloch o kontrole technického stavu a histórii počítadiel kilometrov so systémom MOVE-HUB;

e) zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania požiadaviek na nahlasovanie členskými štátmi, ktoré by mali každé tri roky predkladať správu o vykonávaní tejto smernice.

1. Ú. v. ES L 138, 1.6.1999, s. 57., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj. [↑](#footnote-ref-1)
2. Európska komisia (2020), Generálne riaditeľstvo pre mobilitu a dopravu, *Next steps towards ‘Vision Zero’* – *EU road safety policy framework 2021-2030* (Ďalšie kroky smerom k „vízii nulovej úmrtnosti na cestách“ – rámec politiky EÚ v oblasti bezpečnosti cestnej premávky na roky 2021 – 2030), Úrad pre publikácie, 2020, https://data.europa.eu/doi/10.2832/391271. [↑](#footnote-ref-2)
3. Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/45/EÚ z 3. apríla 2014 o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o zrušení smernice 2009/40/ES (Ú. v. EÚ L 127, 29.4.2014, s. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj). [↑](#footnote-ref-3)
4. Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/47/EÚ z 3. apríla 2014 o cestnej technickej kontrole úžitkových vozidiel prevádzkovaných v Únii a o zrušení smernice 2000/30/ES (Ú. v. EÚ L 127, 29.4.2014, s. 134, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/47/oj). [↑](#footnote-ref-4)
5. Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/46/EÚ z 3. apríla 2014 o zmene smernice Rady 1999/37/ES o registračných dokumentoch pre vozidlá (Ú. v. EÚ L 127, 29.4.2014, s. 129, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/46/oj). [↑](#footnote-ref-5)
6. Pozri napr. https://eur-lex.europa.eu/SK/legal-content/summary/eu-approval-and-market-surveillance-measures-for-motor-vehicles-and-their-trailers.html. [↑](#footnote-ref-6)
7. COM(2020) 789 final, EUR-Lex – 52020DC0789 – SK – EUR-Lex (europa.eu). [↑](#footnote-ref-7)
8. http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar%3A0e8b694e-59b5-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0003.02/DOC\_2&amp;format=PDF. [↑](#footnote-ref-8)
9. Návrh SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY o vodičských preukazoch, ktorou sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2561, nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1724 a zrušuje smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/126/ES a nariadenie Komisie (EÚ) č. 383/2012 [COM(2023) 127 final]. [↑](#footnote-ref-9)
10. COM(2023) 127 a COM(2023) 126 final, https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/european-commission-proposes-updated-requirements-driving-licences-and-better-cross-border-2023-03-01\_sk. [↑](#footnote-ref-10)
11. Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1724 z 2. októbra 2018 o zriadení jednotnej digitálnej brány na poskytovanie prístupu k informáciám, postupom a asistenčným službám a službám riešenia problémov a o zmene nariadenia (EÚ) č. 1024/2012 (Ú. v. EÚ L 295, 21.11.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1724/oj). [↑](#footnote-ref-11)
12. Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje smernica 95/46/ES (všeobecné nariadenie o ochrane údajov) (Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj). [↑](#footnote-ref-12)
13. Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/2854 z 13. decembra 2023 o harmonizovaných pravidlách týkajúcich sa spravodlivého prístupu k údajom a ich používania, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2017/2394 a smernica (EÚ) 2020/1828 (akt o údajoch) (Ú. v. EÚ L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj). [↑](#footnote-ref-13)
14. Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/520 z 19. marca 2019 o interoperabilite elektronických cestných mýtnych systémov a uľahčení cezhraničnej výmeny informácií o neuhradenom cestnom mýte v Únii (Ú. v. EÚ L 91, 29.3.2019, s. 45, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/520/oj). [↑](#footnote-ref-14)
15. Smernica (EÚ) 2022/362, ktorou sa menia smernice 1999/62/ES, 1999/37/ES a (EÚ) 2019/520, pokiaľ ide o poplatky za používanie určitej dopravnej infraštruktúry vozidlami (Ú. v. EÚ L 69, 4.3.2022, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj). [↑](#footnote-ref-15)
16. Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2481 zo 14. decembra 2022, ktorým sa zriaďuje politický program digitálne desaťročie do roku 2030 (Ú. v. EÚ L 323, 19.12.2022, s. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2481/oj). [↑](#footnote-ref-16)
17. Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144 z 27. novembra 2019 o požiadavkách na typové schvaľovanie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá, pokiaľ ide o ich všeobecnú bezpečnosť a ochranu cestujúcich vo vozidle a zraniteľných účastníkov cestnej premávky, ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 a ktorým sa zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nariadenia Komisie (ES) č. 631/2009, (EÚ) č. 406/2010, (EÚ) č. 672/2010, (EÚ) č. 1003/2010, (EÚ) č. 1005/2010, (EÚ) č. 1008/2010, (EÚ) č. 1009/2010, (EÚ) č. 19/2011, (EÚ) č. 109/2011, (EÚ) č. 458/2011, (EÚ) č. 65/2012, (EÚ) č. 130/2012, (EÚ) č. 347/2012, (EÚ) č. 351/2012, (EÚ) č. 1230/2012 a (EÚ) 2015/166 (Ú. v. EÚ L 325, 16.12.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj). [↑](#footnote-ref-17)
18. Ares (2023)8616336. [↑](#footnote-ref-18)
19. https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf. [↑](#footnote-ref-19)
20. Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1119 z 30. júna 2021, ktorým sa stanovuje rámec na dosiahnutie klimatickej neutrality a menia nariadenia (ES) č. 401/2009 a (EÚ) 2018/1999 (Ú. v. EÚ L 243, 9.7.2021, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj). [↑](#footnote-ref-20)
21. Pracovný program Komisie na rok 2023 – kľúčové dokumenty (europa.eu), príloha II: Iniciatívy REFIT, hlava A – Európska zelená dohoda. [↑](#footnote-ref-21)
22. Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov – Digitálny kompas do roku 2030: digitálne desaťročie na európsky spôsob [COM(2021) 118]. [↑](#footnote-ref-22)
23. https://commission.europa.eu/aid-development-cooperation-fundamental-rights/your-fundamental-rights-eu\_sk. [↑](#footnote-ref-23)
24. Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 910/2014 z 23. júla 2014 o elektronickej identifikácii a dôveryhodných službách pre elektronické transakcie na vnútornom trhu a o zrušení smernice 1999/93/ES (Ú. v. EÚ L 257, 28.8.2014, s. 73, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj). [↑](#footnote-ref-24)
25. Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj. [↑](#footnote-ref-25)
26. Ú. v. EÚ C […], […], s. […]. [↑](#footnote-ref-26)
27. Ú. v. EÚ C […], […], s. […]. [↑](#footnote-ref-27)
28. Smernica Rady 1999/37/ES z 29. apríla 1999 o registračných dokumentoch pre vozidlá (Ú. v. ES L 138, 1.6.1999, s. 57, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj). [↑](#footnote-ref-28)
29. Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 910/2014 z 23. júla 2014 o elektronickej identifikácii a dôveryhodných službách pre elektronické transakcie na vnútornom trhu a o zrušení smernice 1999/93/ES (Ú. v. EÚ L 257, 28.8.2014, s. 73, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj). [↑](#footnote-ref-29)
30. Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2000/53/ES z 18. septembra 2000 o vozidlách po dobe životnosti (Ú. v. ES L 269, 21.10.2000, s. 34, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2000/53/oj). [↑](#footnote-ref-30)
31. Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1. [↑](#footnote-ref-31)
32. Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 z 30. mája 2018 o schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a o dohľade nad trhom s nimi, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a zrušuje smernica 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L 151, 14.6.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj). [↑](#footnote-ref-32)
33. Nariadenie 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 Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj). [↑](#footnote-ref-33)
34. Ú. v. EÚ C 369, 17.12.2011, s. 14. [↑](#footnote-ref-34)
35. Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 167/2013 z 5. februára 2013 o schvaľovaní poľnohospodárskych a lesných vozidiel a o dohľade nad trhom s týmito vozidlami (Ú. v. EÚ L 60, 2.3.2013, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/167/oj). [↑](#footnote-ref-35)
36. Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 168/2013 z 15. januára 2013 o schvaľovaní a dohľade nad trhom dvoj- alebo trojkolesových vozidiel a štvorkoliek (Ú. v. EÚ L 60, 2.3.2013, s. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj). [↑](#footnote-ref-36)
37. Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/45/EÚ z 3. apríla 2014 o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o zrušení smernice 2009/40/ES (Ú. v. EÚ L 127, 29.4.2014, s. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj). [↑](#footnote-ref-37)
38. Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1999 z 11. decembra 2018 o riadení energetickej únie a opatrení v oblasti klímy, ktorým sa menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 663/2009 a (ES) č. 715/2009, smernice Európskeho parlamentu a Rady 94/22/ES, 98/70/ES, 2009/31/ES, 2009/73/ES, 2010/31/EÚ, 2012/27/EÚ a 2013/30/EÚ, smernice Rady 2009/119/ES a (EÚ) 2015/652 a ktorým sa zrušuje nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 525/2013 (Ú. v. EÚ L 328, 21.12.2018, s. 1). [↑](#footnote-ref-38)
39. Podľa článku 58 ods. 2 písm. a) alebo b) nariadenia o rozpočtových pravidlách. [↑](#footnote-ref-39)
40. Vysvetlenie metód plnenia rozpočtu a odkazy na nariadenie o rozpočtových pravidlách sú k dispozícii na webovom sídle BUDGpedia: https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx. [↑](#footnote-ref-40)
41. Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1999 z 11. decembra 2018 o riadení energetickej únie a opatrení v oblasti klímy, ktorým sa menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 663/2009 a (ES) č. 715/2009, smernice Európskeho parlamentu a Rady 94/22/ES, 98/70/ES, 2009/31/ES, 2009/73/ES, 2010/31/EÚ, 2012/27/EÚ a 2013/30/EÚ, smernice Rady 2009/119/ES a (EÚ) 2015/652 a ktorým sa zrušuje nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 525/2013 (Ú. v. EÚ L 328, 21.12.2018, s. 1). [↑](#footnote-ref-41)
42. 4 DRP = diferencované rozpočtové prostriedky/NRP = nediferencované rozpočtové prostriedky. [↑](#footnote-ref-42)
43. 5 EZVO: Európske združenie voľného obchodu. [↑](#footnote-ref-43)
44. 6 Kandidátske krajiny a prípadne potenciálni kandidáti zo západného Balkánu. [↑](#footnote-ref-44)
45. 7 Rok 2027 je rokom, v ktorom sa návrh/iniciatíva začína vykonávať. V nasledujúcich rokoch sa priebežné náklady na úpravu odhadujú na úrovni 0,05 milióna EUR bez toho, aby tým bol dotknutý nasledujúci VFR. [↑](#footnote-ref-45)
46. 8 Technická a/alebo administratívna pomoc a výdavky na podporu vykonávania programov a/alebo akcií EÚ (pôvodné rozpočtové riadky „BA“), nepriamy výskum, priamy výskum. [↑](#footnote-ref-46)
47. 9 Potrebné rozpočtové prostriedky by sa mali stanoviť na základe údajov o ročných priemerných nákladoch, ktoré sú k dispozícii na príslušných webových stránkach BUDGpedia. [↑](#footnote-ref-47)
48. 10 Výstupy sú produkty, ktoré sa majú dodať, a služby, ktoré sa majú poskytnúť (napr.: počet financovaných výmen študentov, vybudované cesty v km atď.). [↑](#footnote-ref-48)
49. 11 Ako je uvedené v bode 1.4.2. „Špecifické ciele…“ [↑](#footnote-ref-49)
50. 12 Pod tabuľkou spresnite, koľko ekvivalentov plného pracovného času v rámci uvedeného počtu je už pridelených na riadenie akcie a/alebo môže byť prerozdelených v rámci vášho GR a aké sú vaše čisté potreby. [↑](#footnote-ref-50)
51. 13 Technický a digitálny rámec si vyžaduje dodatočné ľudské zdroje na úrovni jedného ekvivalentu plného pracovného času ročne od roku 2027. V nasledujúcich rokoch a bez toho, aby tým bol ovplyvnený nasledujúci VFR. [↑](#footnote-ref-51)
52. 14 Vzhľadom na celkovú napätú situáciu v okruhu 7, pokiaľ ide o personálne hľadiská a úroveň rozpočtových prostriedkov, potreby ľudských zdrojov budú pokryté úradníkmi GR, ktorí už boli pridelení na riadenie akcie a/alebo boli interne prerozdelení v rámci GR alebo iných útvarov Komisie. [↑](#footnote-ref-52)
53. 15 Pokiaľ ide o tradičné vlastné zdroje (clá, odvody z produkcie cukru), uvedené sumy musia predstavovať čisté sumy, t. j. hrubé sumy po odčítaní 20 % na náklady na výber. [↑](#footnote-ref-53)
54. 16 Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1999 z 11. decembra 2018 o riadení energetickej únie a opatrení v oblasti klímy, ktorým sa menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 663/2009 a (ES) č. 715/2009, smernice Európskeho parlamentu a Rady 94/22/ES, 98/70/ES, 2009/31/ES, 2009/73/ES, 2010/31/EÚ, 2012/27/EÚ a 2013/30/EÚ, smernice Rady 2009/119/ES a (EÚ) 2015/652 a ktorým sa zrušuje nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 525/2013 (Ú. v. EÚ L 328, 21.12.2018, s. 1). [↑](#footnote-ref-54)