



EURÓPSKA KOMISIA

V Bruseli 13. 7. 2012
COM(2012) 381 final

2012/0185 (COD)

Balík opatrení o technickom stave vozidiel

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o zmene a doplnení smernice Rady 1999/37/ES o registračných dokumentoch pre vozidlá

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

- Dôvody a ciele návrhu

Cieľom „balíka opatrení o technickom stave vozidiel“ je podporovať a uplatňovať kontrolu technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel s ohľadom na zlepšenie bezpečnosti cestnej premávky a ochrany životného prostredia.

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

V tomto kontexte má daný návrh za cieľ zlepšiť uplatňovanie kontroly technického stavu a systém cestnej kontroly, hlavne v prípade, keď technický stav vozidla bezprostredne ohrozuje bezpečnosť cestnej premávky, prostredníctvom opatrení, ako sú dočasné odňatie alebo trvalé zrušenie registrácie vozidla.

- Všeobecný kontext

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

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

Počas svojej doby životnosti môže vozidlo podliehať povinnosti opätovnej registrácie z dôvodu zmeny vlastníctva alebo prenosu do iného členského štátu na účely trvalého používania. Podobne by sa mali zaviesť aj ustanovenia o postupe evidencie vozidiel, aby sa

¹ KOM(2010) 389 v konečnom znení.

zabezpečilo, že sa v cestnej premávke nebudú používať vozidlá, ktoré predstavujú bezprostredné ohrozenie bezpečnosti na cestách.

Cieľom registrácie vozidiel je schváliť uvedenie vozidla do prevádzky, t. j. používanie vozidla v cestnej premávke. Toto schválenie je zviditeľnené prostredníctvom priradenia tabuľky s evidenčným číslom vozidla a vystavením osvedčenia o evidencii.

- Existujúce ustanovenia v oblasti návrhu

Týmto návrhom sa menia a dopĺňajú platné požiadavky ustanovené v existujúcom legislatívnom rámci vo vzťahu k registračným dokumentom pre vozidlá².

V porovnaní s existujúcim aktom tento návrh obsahuje presnejšie vymedzenie miesta registrácie vozidiel a odňatia a zrušenia registrácie vozidiel. Týmto návrhom sa takisto stanovujú nové požiadavky na elektronické registre registrovaných vozidiel a následné oznámenia týkajúce sa výsledkov kontrol technického stavu, opätovnej registrácie a likvidácie vozidiel.

- Súlad s ostatnými politikami a cieľmi Únie

Tento návrh je v súlade s cieľom EÚ zabezpečiť bezpečnejšie cesty, tak ako je to uvedené v bielej knihe o dopravnej politike³, a má za cieľ zabezpečiť implementáciu konkrétnej stratégie, ktorá sa týka bezpečnejších vozidiel v rámci politických usmernení pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2011 – 2020.

Tento návrh je v konečnom dôsledku v súlade s odporúčaniami, ktoré sa týkajú opätovného oživenia politiky jednotného trhu, tak ako sa to uvádza v Montiho správe z mája 2010⁴ v oblasti odbúravania administratívnych prekážok cezhraničného pohybu ojazdených vozidiel.

2. VÝSLEDKY KONZULTÁCIÍ SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

- Konzultácie so zainteresovanými stranami

Konzultačné metódy

Pri vypracovávaní návrhu balíka opatrení o technickom stave vozidiel viedla Komisia konzultácie so zúčastnenými stranami viacerými spôsobmi:

- formou všeobecných internetových konzultácií vzťahujúcich sa na všetky aspekty tohto návrhu,
- experti a zainteresované strany sa zúčastnili na konzultáciách v rámci seminárov,

² Smernica Rady 1999/37/ES z 29. apríla 1999 o registračných dokumentoch pre vozidlá, v znení neskorších predpisov.

³ KOM(2011) 144 v konečnom znení.

⁴ http://ec.europa.eu/internal_market/strategy/docs/monti_report_final_10_05_2010_en.pdf.

- bola vypracovaná štúdia o budúcich možnostiach uplatňovania kontroly technického stavu v Európskej únii, aby bolo možné identifikovať možné opatrenia a vytvoriť nástroj na analýzu nákladov a prínosov vo vzťahu k účinkom kontroly technického stavu.

Zhrnutie odpovedí a spôsobu, akým sa zohľadnili:

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

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

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

- Získavanie a využívanie expertízy

Príslušné vedecké/odborné oblasti

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

Použitá metodika

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

- Správa Komisie Rade a Európskemu parlamentu o uplatňovaní smernice Európskeho parlamentu a Rady 2000/30/ES zo 6. júna 2000 o cestnej technickej kontrole spôsobilosti úžitkových automobilov prevádzkovaných v spoločenstve členskými štátmi – vykazované obdobia 2005 – 2006 a 2007 – 2008 [KOM(2010) 754] v konečnom znení,
- AUTOFORE (2007),
- Správa ministerstva dopravy s názvom „MOT Scheme Evidence-base“ (Spojené kráľovstvo, 2008),
- Správa DEKRA o bezpečnosti cestnej premávky z roku 2008 – Stratégie na predchádzanie nehodám na európskych cestách,
- Správa DEKRA o bezpečnosti cestnej premávky vo vzťahu k nákladným vozidlám z roku 2009,
- Správa DEKRA o bezpečnosti cestnej premávky vo vzťahu k motocyklom z roku 2010,
- Správy TÜV z obdobia rokov 2009/2010.

Prostriedky použité na zverejnenie odborných odporúčaní

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

- Posúdenie vplyvu

Pri hlavných aspektoch tohto návrhu sa zvažovali tieto možnosti:

- (a) Prístup „žiadna zmena politiky“ predstavuje referenčný prípad, vo vzťahu ku ktorému sa porovnávajú účinky ostatných možností politiky. V rámci tejto možnosti by sa zachoval súčasný právny rámec EÚ. Nedošlo by ani ku krátkodobému prispôsobeniu technickej prílohy smernici 2009/40/ES, keďže táto príloha bola nedávno zmenená a doplnená prostredníctvom postupu výboru (smernicou 2010/48/EÚ). Preto sa nezmení rozsah a frekvencia kontrol technického stavu a neprijmú sa žiadne ďalšie opatrenia vo vzťahu k výmene informácií. Naďalej bude pretrvávať absencia rámca pre výmenu údajov.
- (b) Využitie prístupu tzv. soft law (právne nezáväzné nástroje) by spočívalo v lepšom vykonávaní a lepšom monitorovaní uplatňovania existujúcich právnych predpisov. Touto možnosťou by sa nezaviedli nové právne predpisy, ale Komisia by vynakladala nové a väčšie úsilie zamerané na zlepšenie štandardov kontroly a uplatňovania, ako aj opatrení na stimulovanie výmeny údajov.
- (c) „Legislatívny prístup“ by sa zakladal na dvoch zložkách.
 - Aby bolo možné dosiahnuť konkrétny cieľ, ktorý spočíva vo zvýšení bezpečnosti vozidiel na cestách, prvý komponent predstavuje revíziu a zvýšenie minimálnych noriem EÚ pre pravidelné kontroly technického stavu vozidiel (PTK) a neočakávané cestné kontroly (CK) a vymedzovanie povinných noriem. Je to dôležité preto, aby nedostatky systému neznížili účinnosť uplatňovania kontrol technického stavu ako celku.
 - Aby bolo možné dosiahnuť konkrétny cieľ, ktorý spočíva v sprístupnení potrebných údajov pre kontroly technického stavu a potrebných údajov pochádzajúcich z kontrol technického stavu, druhý komponent celého systému by vo svojej druhej fáze zahŕňal možné založenie systému EÚ na výmenu harmonizovaných údajov, ktorý by spájal existujúce databázy s ohľadom na zlepšenie efektívnosti zavádzania balíka opatrení o technickom stave vozidiel v EÚ.

3. PRÁVNE PRVKY NÁVRHU

- Zhrnutie navrhovaného opatrenia

Týmto návrhom sa vymedzuje odnímanie a rušenie registrácií.

Týmto opatrením sa zabezpečí, aby vozidlá, ktoré predstavujú bezprostredné riziko pre bezpečnosť cestnej premávky z dôvodu nebezpečných porúch, nemohli byť súčasťou cestnej premávky, a to na základe odňatia registrácie až dovtedy, kým takéto vozidlo úspešne

neabsolvuje ďalšiu kontrolu technického stavu. Aby sa znížilo administratívne zaťaženie, nemalo by byť potrebné absolvovať proces registrácie v prípade zrušenia stiahnutia.

Návrhom sa ďalej zavádza stupeň automatizácie, v rámci čoho by sa pôvodná registrácia vozidiel, ktoré boli opätovne registrované v inom členskom štáte, automaticky zrušila. Tým by sa zabránilo paralelným registráciám toho istého vozidla v rôznych členských štátoch. Povinnosť podrobiť sa pravidelným kontrolám technického stavu je spojená s členským štátom registrácie. Preto by existencia paralelných registrácií toho istého vozidla v rôznych členských štátoch mala za následok povinnosť podrobiť sa kontrole technického stavu v týchto rôznych členských štátoch.

Registrácie vozidiel, ktoré by po absolvovaní kontroly technického stavu museli byť zošrotované a vozidlá nahlásené ako „vozidlá po životnosti“, by sa po tomto ohlásení zrušili.

Týmto návrhom sa takisto zavádza vytvorenie elektronických registrov evidencie, ktoré budú obsahovať všetky informácie o registrácii vozidla. Tieto informácie sa sprístupnia na účely kontroly technického stavu, pretože na osvedčení o evidencii je uvedená len časť týchto informácií. Register umožňuje vykonať následnú kontrolu po oznámení výsledkov kontroly technického stavu, opätovnej registrácii a po likvidácii vozidla.

Komisia je splnomocnená aktualizovať prílohy, zohľadňujúc vývoj právnych predpisov EÚ týkajúcich sa typového schválenia vo vzťahu k obsahu osvedčení o zhode (Certificate of Conformity) a tiež vo vzťahu k technickému pokroku prostredníctvom delegovaných aktov.

- Právny základ

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

- Zásada subsidiarity

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

Ciele návrhu nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov z tohto dôvodu: členské štáty implementujú požiadavky odlišným spôsobom s vysokým stupňom nesúladu pri uplatňovaní kontroly technického stavu a systému cestnej kontroly s negatívnymi vplyvmi ako na bezpečnosť cestnej premávky, tak aj na vnútorný trh. Budúci bezproblémový tok informácií medzi členskými štátmi týkajúci sa registrácie vozidiel si vyžaduje existenciu registrov evidencie so zosúladeným obsahom vo všetkých členských štátoch.

Návrh je preto v súlade so zásadou subsidiarity.

- Zásada proporcionality

Návrh je v súlade so zásadou proporcionality z týchto dôvodov.

Ako sa uvádza v posúdení vplyvu, tento návrh je v súlade so zásadou proporcionality, pretože neprekračuje hranice toho, čo je potrebné na dosiahnutie cieľov týkajúcich sa zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky a ochrany životného prostredia prostredníctvom uplatňovania systému kontroly technického stavu a vytvorenia primeraného rámca na bezproblémový tok informácií.

- Výber nástrojov

Navrhované nástroje: Zmena a doplnenie existujúcej smernice.

Zmena a doplnenie existujúcej smernice sa považujú za vhodné.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Návrh nemá žiadny vplyv na rozpočet Únie.

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o zmene a doplnení smernice Rady 1999/37/ES o registračných dokumentoch pre vozidlá

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

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

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru⁵,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov⁶,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) Kontroly technického stavu sú súčasťou širšieho systému zabezpečujúceho, aby sa vozidlá udržiavali počas ich používania v bezpečnom a environmentálne prijateľnom stave. Tento systém by mal v prípade všetkých vozidiel zahŕňať pravidelné kontroly technického stavu a v prípade vozidiel používaných na komerčné činnosti v cestnej doprave cestné technické kontroly, ako aj ustanovenia o postupe registrácie vozidiel, aby sa zabezpečilo, že sa na cestách nebudú používať vozidlá bezprostredne ohrozujúce bezpečnosť cestnej premávky.
- (2) Registrácia vozidla zabezpečuje jeho používanie na verejných cestách. Smernica 1999/37/ES z 29. apríla 1999 o registračných dokumentoch pre vozidlá⁷ sa týka len udeľovania osvedčení o evidencii vozidiel. Napriek tomu by malo byť možné odňať registráciu na určité časové obdobie, hlavne v prípadoch, kedy by použitie vozidla na verejných cestách predstavovalo riziko z dôvodu technického stavu vozidla. Aby sa znížilo administratívne zaťaženie vyplývajúce z odňatia registrácie, nemalo by byť potrebné absolvovať proces registrácie v prípade, keď je odňatie registrácie opäť zrušené.
- (3) Mala by sa zaviesť možnosť zrušenia registrácie vozidla v prípadoch, kedy je okrem iného vozidlo zaevidované v inom členskom štáte alebo je rozobrané a zošrotované.

⁵ Ú. v. EÚ C, s.

⁶ Ú. v. EÚ C, s.

⁷ Ú. v. ES L 138, 1.6.1999, s. 57.

- (4) Aby bolo možné znížiť administratívne zaťaženie a uľahčiť výmenu informácií medzi členskými štátmi, mali by sa informácie o vozidlách uchovávať v rámci vnútroštátnych registrov.
- (5) Ak sa počas kontroly technického stavu zistili nebezpečné nedostatky, príslušné orgány by mali odňať registráciu až dovtedy, kým sa dané vozidlo nepodrobí novej kontrole technického stavu.
- (6) Aby bolo možné do tejto smernice zapracovať ďalšie technické detaily, Komisia by mala mať právomoc prijímať zákony v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie s ohľadom na aktualizáciu príloh, zohľadňujúc vývoj právnych predpisov EÚ o typovom schválení vo vzťahu k obsahu osvedčení o zhode a technickému pokroku. Je mimoriadne dôležité, aby Komisia viedla náležité konzultácie v priebehu prípravných prác vrátane konzultácií na expertnej úrovni. Pri príprave a vypracúvaní delegovaných aktov by Komisia mala zabezpečiť súčasné, včasné a vhodné postúpenie príslušných dokumentov Európskemu parlamentu a Rade,
- (7) V súlade so spoločným politickým vyhlásením členských štátov a Komisie z 28. septembra 2011, ktoré sa týkalo vysvetľujúcich dokumentov, sa členské štáty podujali v oprávnených prípadoch priložiť k oznámeniu o svojich transpozičných opatreniach jeden dokument alebo viac dokumentov, v ktorých sa dajú do súvislosti zložky smernice a zodpovedajúce časti vnútroštátnych transpozičných nástrojov. Pokiaľ ide o túto smernicu, zákonodarca považuje postúpenie takýchto dokumentov za opodstatnené.

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Smernica 1999/37/ES sa mení a dopĺňa takto:

1. V článku 1 sa ustanovenie odseku 1 nahrádza takto:

„Táto smernica sa uplatňuje na registračné dokumenty pre vozidlá používané členskými štátmi.“

2. V článku 2 sa dopĺňajú tieto body:

„e) ‚odňatie registrácie‘: znamená obmedzené časové obdobie, počas ktorého sa vozidlo nesmie používať v cestnej premávke, pričom nezahŕňa nový proces registrácie;

f) ‚zrušenie registrácie‘: znamená trvalé zrušenie povolenia na používanie vozidla v cestnej premávke, čo zahŕňa aj nový proces registrácie.“

3. V článku 3 sa dopĺňa tento odsek:

„4. Členské štáty uchovávajú v elektronickom registri údaje o všetkých vozidlách, ktoré sú registrované na ich území. Údaje v tomto registri musia obsahovať všetky prvky v súlade s prílohou I, ako aj výsledky povinných kontrol

technického stavu v súlade s nariadením XX/XX/XX [o pravidelných kontrolách technického stavu]. Členské štáty sprístupnia technické údaje o vozidlách príslušným orgánom alebo kontrolným strediskám, ktoré sa zúčastňujú na kontrole technického stavu.“

3. Vkladá sa tento článok:

„Článok 3a

1. V prípade, že registračný orgán členského štátu dostane oznámenie o kontrole technického stavu, v ktorom sa uvádza, že na vozidle boli zistené nebezpečné nedostatky v súlade s článkom 7 nariadenia XX/XX/XX [o pravidelných kontrolách technického stavu], registrácia sa odníme a vykoná sa dodatočná kontrola technického stavu.

Toto odňatie je účinné až dovtedy, kým sa dané vozidlo nepodrobí novej kontrole technického stavu. Po úspešnom absolvovaní kontroly technického stavu registračný orgán bezodkladne vydá opätovné povolenie na používanie vozidla v cestnej premávke.

2. V prípade, že registračný orgán členského štátu dostane oznámenie o tom, že sa vozidlo považuje za vozidlo po dobe životnosti v súlade so smernicou 2000/53/ES⁸, registrácia sa zruší a táto informácia sa uvedie v elektronickom registri.“

4. V článku 5 sa dopĺňa tento odsek:

“3. V prípade, že členský štát dostane oznámenie o tom, že vozidlo bolo opätovne zaregistrované v inom členskom štáte, registráciu tohto vozidla na svojom území zruší.“

5. Články 6 a 7 sa nahrádzajú takto:

„Článok 6

Delegované akty

Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty v súlade s článkom 7 na účely prispôsobenia príloh technickému pokroku.

Článok 7

Vykonávanie delegovania právomoci

1. Právomoc prijímať delegované akty sa Komisii udeľuje za podmienok ustanovených v tomto článku.

⁸ Ú. v. ES L 269, 21.10.2000, s. 34.

2. Delegovanie právomocí uvedených v článku 6 sa udeľuje na neobmedzené obdobie odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.
3. Európsky parlament alebo Rada môžu delegovanie právomoci uvedené v článku 6 kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa delegovanie právomoci špecifikovanej v uvedenom rozhodnutí ukončí. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.
4. Komisia hneď po prijatí delegovaného aktu túto skutočnosť oznámi súčasne Európskemu parlamentu a Rade.
5. Delegovaný akt prijatý podľa článku 6 nadobúda účinnosť iba vtedy, ak Európsky parlament alebo Rada nevzniesli žiadnu námietku v lehote 2 mesiacov po oznámení uvedeného právneho aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedeného obdobia Európsky parlament aj Rada informovali Komisiu, že nevznesú námietky. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa uvedená lehota predĺži o dva mesiace.“

Článok 2 **Transpozícia**

1. Členské štáty prijímú a uverejnia najneskôr do [XXXX] zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou. Znenie týchto ustanovení bezodkladne oznámia Komisii.

Tieto ustanovenia uplatňujú [36 mesiacov po nadobudnutí účinnosti tejto smernice].

Členské štáty uvedú priamo v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravujú členské štáty.
2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 3 **Nadobudnutie účinnosti**

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

Článok 4
Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli

Za Európsky parlament
predseda

Za Radu
predseda