EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 11. 11. 2020
COM(2020) 699 final

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

o vykonávaní smernice 2014/45/EÚ o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o zrušení smernice 2009/40/ES

Obsah

1. **Úvod** 2
2. Smernica 4
3. Vnútroštátne transpozičné opatrenia oznámené členskými štátmi a predbežné zistenia z ich posudzovania 8
4. Štúdia uskutočniteľnosti elektronickej platformy informácií o vozidlách 11
5. Zhrnutie a závery 12

1. ÚVOD

1.1. Súvislosti

Kontroly vozidiel sú dôležité pre bezpečnosť cestnej premávky a na zabezpečenie environmentálnych vlastností vozidiel. Pravidlá EÚ stanovujúce minimálne normy pre kontrolu vozidiel pochádzali z roku 1977 a podliehali len drobným aktualizáciám. Odvtedy sa však vozidlá, správanie vodičov aj technológie výrazne zmenili. Prvá významná zmena v rámci kontroly technického stavu vozidiel sa uskutočnila prijatím balíka opatrení o technickom stave vozidiel[1] v roku 2014. Balík obsahoval tri časti: pravidelné kontroly technického stavu, cestné technické kontroly úžitkových vozidiel a osvedčenia o evidencii vozidiel.

Návrh balíka opatrení o technickom stave vozidiel predložený v roku 2012 vychádzal z politických usmernení Komisie pre bezpečnosť cestnej premávky z roku 2010[2]. V časti *„cieľ č. 4: Bezpečnejšie vozidlá“* týchto politických usmernení Komisia stanovila, že *„predloží návrhy so zreteľom na postupnú harmonizáciu a posilnenie kontrol technického stavu a cestných technických kontrol“*.

Smernica 2014/45/EÚ[3] o pravidelnej kontrole technického stavu (ďalej len „smernica“) sa uplatňuje od 20. mája 2018 a oproti smernici 2009/40/ES[4] sa ňou zaviedli významné nové prvky.

Medzi tieto nové prvky patrí:

- zvýšenie kvality kontrol vozidiel stanovením spoločných minimálnych noriem na vybavenie, odbornú prípravu kontrolných technikov a hodnotenie chýb,
- zavedenie povinného preskúšania elektronických bezpečnostných komponentov (akými sú ABS, ESC a airbagy),
- skutočnosť, že ide o prvé európske opatrenia na boj proti podvodom spojeným s počítadlom celkovej prejdenej vzdialenosti,
- povinné kontroly ťažkých motocyklov v celej EÚ, ak členský štát nedosiahne porovnateľné zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky inými opatreniami,
- povinné kontroly vysokorýchlostných traktorov, ktoré sa používajú na účely komerčnej cestnej nákladnej dopravy, v celej EÚ,
- vzájomné uznávanie protokolu o kontrole technického stavu pri opätovnej evidencii vozidla, ak sa frekvencia kontrol v členskom štáte, z ktorého sa vozidlo odhlasuje, zhoduje s frekvenciou kontrol v členskom štáte, v ktorom sa prihlasuje.

---

1 https://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2014_04_30_rwp_en.

2 Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov, *Smerom k európskemu priestoru bezpečnosti cestnej premávky: politické usmernenia pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2011 – 2020*, KOM(2010) 389 v konečnom znení.

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 – 128*).

4 Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/40/ES zo 6. mája 2009 o kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel (*Ú. v. EÚ L 141, 6.6.2009, s. 12 – 28*).

1.2. Účel a rozsah tejto správy

Komisia by mala vypracovať správu podľa článku 20 ods. 1 smernice do 30. apríla 2020 a správu podľa článku 20 ods. 2 do 30. apríla 2019. Komisia si je plne vedomá a úprimne ľutuje, že správy predkladá neskoro.

Správa podľa článku 20 ods. 1 by mala obsahovať:

- informácie o vykonávaní a účinkoch smernice, najmä pokiaľ ide o úroveň harmonizácie pravidelných kontrol technického stavu, účinnosť ustanovení o jej rozsahu pôsobnosti, frekvenciu kontrol a vzájomné uznávanie protokolov o kontrole technického stavu v prípade opätovnej evidencie vozidiel pochádzajúcich z iného členského štátu,
- výsledky preskúmania uskutočniteľnosti zriadenia elektronickej platformy informácií o vozidlách[5],
- analýzu potreby aktualizovať prílohy, najmä vzhľadom na technický pokrok a prax.

Správa by sa mala konzultovať s príslušným výborom a v prípade potreby by sa k nej mali priložiť legislatívne návrhy.

Správa podľa článku 20 ods. 2 by mala obsahovať:

- informácie o účinnosti zaradenia ľahkých prívesov a dvoj- alebo trojkolesových vozidiel do rozsahu pôsobnosti uvedenej smernice, a to na základe nezávislých štúdií,
- posúdenie vývoja situácie v oblasti bezpečnosti cestnej premávky v Únii, pričom sa pri každej podkategórii dvoj- alebo trojkolesových vozidiel porovnajú výsledky vnútroštátnych opatrení v oblasti bezpečnosti na cestách a zohľadní sa priemerný počet kilometrov najazdených týmito vozidlami,
- posúdenie toho, či sú normy pre pravidelné kontroly technického stavu všetkých kategórií vozidiel a náklady na tieto kontroly primerané cieľom stanoveným v oblasti bezpečnosti cestnej premávky,
- prílohu s podrobným posúdením vplyvu, v ktorom sa analyzujú náklady a prínosy v rámci Únie vrátane osobitostí členských štátov.

Ako už bolo uvedené, smernica sa uplatňuje od 20. mája 2018. Na získanie údajov a vyvodenie zmysluplných záverov sa vyžaduje nepretržité obdobie uplatňovania v priemernej dĺžke troch rokov. Získavanie údajov, na základe ktorých bude možné vyvodiť závery týkajúce sa účinkov smernice, sa tak môže začať najskôr v druhej polovici roka 2021.

Cieľom tejto správy je v tejto súvislosti poskytnúť prehľad implementačných opatrení členských štátov na základe predbežných zistení kontrol transpozície, ako aj prehľad výsledkov štúdie uskutočniteľnosti elektronickej platformy informácií o vozidlách[6].

Pokiaľ však ide o zaradenie dvoj- alebo trojkolesových vozidiel, treba poznamenať, že pravidelná kontrola ich technického stavu sa začne až 1. januára 2022, čo znamená, že zmysluplné závery bude možné vyvodiť najskôr v roku 2025. Pokiaľ ide o účinnosť zaradenia ľahkých prívesov, treba poznamenať, že ľahké prívesy zatiaľ do rozsahu pôsobnosti smernice neboli zaradené, a preto účinky ich zaradenia nemožno analyzovať.

---

[5] Ako sa uvádza v článku 16.

[6] https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9d809050-2e78-40a4-be65-16ce40a8e8b8/language-en.

Napokon treba uviesť, že v rozpore s pôvodným návrhom Komisie ľahké prívesy nakoniec neboli zaradené do rozsahu pôsobnosti smernice. Napriek tomu väčšina členských štátov túto ďalšiu kategóriu vozidiel zaradila do režimu pravidelných kontrol technického stavu vozidiel. Ako však už bolo uvedené, na vyvodenie zmysluplných záverov sa vyžaduje nepretržité obdobie uplatňovania v priemernej dĺžke troch rokov.

2. SMERNICA

2.1. Rozsah pôsobnosti smernice a povinnosti

V smernici sa zachovala zásada stanovená v smernici 2009/40/ES, že kontroly technického stavu musí vykonávať členský štát evidencie vozidla.

Takisto sa zachovala povinná kontrola bezpečnostných a environmentálnych vlastností všetkých vozidiel, ktoré sa podrobovali pravidelným kontrolám podľa smernice 2009/40/ES, t. j. osobných vozidiel, ľahkých a ťažkých úžitkových vozidiel na prepravu ľudí alebo tovaru a ťažkých prívesov.

Zaraďujú sa však dve nové skupiny vozidiel:

- kontrola traktorov s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou presahujúcou 40 km/h (vysokorýchlostné traktory), ak sa väčšinou používajú na verejných pozemných komunikáciách na účely komerčnej cestnej nákladnej dopravy, a
- kontrola niektorých dvoj- alebo trojkolesových vozidiel s objemom motora presahujúcim 125 cm^3 s platnosťou od 1. januára 2022.

V niektorých prípadoch smernica umožňuje členským štátom vyňať z režimu kontroly určité vozidlá evidované na ich území, napríklad historické vozidlá, vozidlá, na ktoré sa vzťahuje diplomatická imunita, či vozidlá používané výhradne na malých ostrovoch alebo v riedko obývaných oblastiach.

Pokiaľ ide o novozaradenú kategóriu dvoj- alebo trojkolesových vozidiel, smernica umožňuje členským štátom vyňať tieto vozidlá z kontrol technického stavu, ak členské štáty zaviedli alternatívne opatrenia v oblasti bezpečnosti cestnej premávky, najmä po zohľadnení príslušnej štatistiky v oblasti bezpečnosti cestnej premávky minimálne za posledných päť rokov.

Členské štáty musia tieto výnimky oznámiť Komisii.

2.2. Frekvencia kontrol, obsah a metódy kontrol

Vo frekvencii povinných kontrol vozidiel, ktoré sa už podrobili kontrole na základe smernice 2009/40/ES, nenastala žiadna zmena. Pružná frekvencia kontrol zostala v smernici zachovaná, čo členským štátom umožňuje uplatniť medzi dvoma kontrolami kratšie intervaly.

Na kategórie vozidiel, ktoré boli nedávno zaradené do režimu kontrol, sa vzťahuje nový prvok. Pri vysokorýchlostných traktoroch sa prvá kontrola musí vykonať po štyroch rokoch od prvého prihlásenia do evidencie a následne každé dva roky.

Frekvencia kontrol dvoj- alebo trojkolesových vozidiel nie je v smernici vymedzená a ponecháva sa v kompetencii členských štátov, čo platí aj pre oblasti, obsah a metódy kontrol.

Harmonizované minimálne požiadavky pre všetky ostatné kategórie vozidiel sa podrobne uvádzajú v prílohe I k smernici. Vymedzujú sa kontrolované položky, obsah, metódy, príčiny porúch a ich klasifikácia.

V smernici sa uvádza riešenie pre prípad, že sa kontrola vozidla musí vykonať pred plánovaným termínom ďalšej pravidelnej kontroly. Členské štáty môžu vyžadovať kontrolu napríklad po nehode či zmene niektorých systémov vozidla, prípadne môžu vozidlo kontrolovať častejšie, ak počet najazdených kilometrov vozidla dosiahol 160 000.

2.3. Hodnotenie chýb

V roku 2010 Komisia prijala odporúčanie[7] s cieľom poskytnúť usmernenie kontrolným technikom a zabezpečiť harmonizované hodnotenie chýb uvedených v prílohe II k smernici 2009/40/ES. V odporúčaní sa zaviedli tri kategórie chýb (menšie, závažné a nebezpečné) a vymedzili sa kategórie všetkých chýb na účely usmernenia.

Na základe odporúčania sa v smernici zaviedlo hodnotenie chýb ako harmonizované opatrenie. Chyby môžu byť podľa závažnosti ľahké, vážne alebo nebezpečné a vzťahujú sa na bezpečnosť alebo environmentálne vlastnosti vozidla. Ak sa pri kontrole technického stavu vozidla zistia viaceré chyby v rôznych kategóriách závažnosti, vozidlo sa zaradí do kategórie podľa najzávažnejšej chyby. Ak sa na vozidle zistia viaceré chyby v rámci jednej kontrolnej oblasti (napríklad v oblasti bŕzd alebo riadenia), vozidlo možno zaradiť do najbližšej skupiny najzávažnejších chýb, ak sa kombinovaným účinkom týchto chýb zvyšuje stupeň ohrozenia bezpečnosti cestnej premávky.

2.4. Následná kontrola chýb

Jedným z najdôležitejších nových prvkov smernice bola harmonizácia následných opatrení v závislosti od závažnosti chýb zistených pri pravidelnej kontrole technického stavu vozidla.

Ak vozidlo vykazuje len ľahké chyby, tieto chyby sa musia odstrániť, vozidlo však úspešne prejde kontrolou technického stavu a po oprave sa opätovne nekontroluje.

Ak sa zistia vážne alebo nebezpečné chyby, kontrola technického stavu sa považuje za neúspešnú a po odstránení chýb sa musí vykonať nová kontrola. V prípade vážnych chýb sa opätovná kontrola musí vykonať do dvoch mesiacov od počiatočnej kontroly a vozidlo sa počas tohto obdobia môže používať. V prípade nebezpečných chýb však orgány môžu pozastaviť evidenciu vozidla tým, že zakážu jeho používanie v cestnej premávke až do odstránenia chýb a vystavenia protokolu o kontrole technického stavu.

2.5. Protokol o kontrole technického stavu a dôkaz o vykonaní kontroly, administratívna spolupráca medzi členskými štátmi

Protokol o kontrole technického stavu s harmonizovaným minimálnym obsahom sa zaviedol v smernici Komisie 2010/48/EÚ[8] (pod názvom osvedčenie o technickej kontrole) a toto ustanovenie sa uplatňuje od 31. decembra 2013.

V smernici sa v rámci nových prvkov zavádza, že všetky povinné položky musia nasledovať po zosúladenom kóde Únie, čo uľahčí identifikáciu a pochopenie najpodstatnejších informácií uvedených v inak neharmonizovanom dokumente.

---

[7] Odporúčanie Komisie o posudzovaní chýb pri kontrole technického stavu motorových vozidiel v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2009/40/ES o kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel (2010/378/EÚ).

[8] Smernica Komisie 2010/48/EÚ z 5. júla 2010, ktorou sa prispôsobuje technickému pokroku smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/40/ES o kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel *(Ú. v. EÚ L 173, 8.7.2010, s. 47).*

V súvislosti s harmonizovanými položkami protokolu o kontrole technického stavu je jedným z najdôležitejších nových prvkov smernice vzájomné uznávanie protokolov o kontrole technického stavu na účely opätovného prihlásenia vozidla do evidencie. Smernicou sa tak zastavuje systematické vykonávanie kontrol vozidiel pred opätovným prihlásením do evidencie bez ohľadu na to, či má vozidlo platný protokol o kontrole technického stavu. Jediné obmedzenie pri vzájomnom uznávaní protokolov spočíva v tom, že v čase opätovného prihlásenia vozidla do evidencie musí byť protokol o kontrole technického stavu platný vzhľadom na frekvenčné intervaly stanovené pre pravidelné kontroly technického stavu v členskom štáte opätovného prihlásenia. Takýto prípad môže nastať, napríklad ak sa osobné auto dovezie z členského štátu s frekvenciou kontrol 4 – 2 – 2 a opätovne sa prihlasuje v členskom štáte s frekvenciou kontrol 3 – 1 – 1.

Ďalšie dôležité opatrenie v smernici spočíva v tom, že ak má členský štát opätovného prihlásenia pochybnosti o platnosti protokolu o kontrole technického stavu, môže pred uznaním protokolu jeho platnosť overiť. Na tento účel môžu orgány členských štátov využiť vnútroštátne kontaktné miesta, ktoré určili a oznámili Komisii. Komisia zostavila zoznam oznámených vnútroštátnych kontaktných miest, ktorý na základe následných oznámení aktualizuje a pravidelne rozosiela členským štátom.

Členské štáty mali povinnosť oznámiť Komisii opis protokolu o kontrole technického stavu do 20. mája 2018.

Smernicou sa zaviedli významné opatrenia týkajúce sa komunikácie medzi stanicami technickej kontroly a príslušnými orgánmi. Stanice technickej kontroly musia informácie uvedené v protokole o kontrole technického stavu oznamovať elektronicky a v primeranej lehote po vystavení protokolu o kontrole technického stavu. Aby však členské štáty mali dostatok času na vykonanie potrebných opatrení, stačí im zabezpečiť funkčnosť systému elektronického oznamovania do 20. mája 2021. Na účely prepojenia pravidelných kontrol technického stavu s elektronickou evidenciou vozidiel, ktorá sa zaviedla smernicou 2014/46/EÚ[9], musia členské štáty oznámiť výsledky kontroly technického stavu registračnému úradu.

2.6. Podvody spojené s počítadlom celkovej prejdenej vzdialenosti

Smernica je prvým európskym právnym predpisom, ktorým sa zavádzajú harmonizované opatrenia na boj proti podvodom spojeným s počítadlom celkovej prejdenej vzdialenosti. Zameriava sa na podvody spojené s počítadlom celkovej prejdenej vzdialenosti z hľadiska pravidelných kontrol technického stavu, pričom sa členským štátom ukladá povinnosť zabezpečiť, aby údaje o celkovej prejdenej vzdialenosti zaznamenané pri predchádzajúcej kontrole technického stavu boli sprístupnené kontrolnému technikovi, ktorý vykonáva nasledujúcu kontrolu. Údaje sa musia sprístupniť v elektronickej podobe v čo najkratšom čase.

Členské štáty musia okrem toho zaviesť účinné, primerané, odrádzajúce a nediskriminačné sankcie pre prípad, že sa preukáže manipulácia s počítadlom.

2.7. Stanice technickej kontroly, skúšobné zariadenia a vybavenie, dozor nad stanicami technickej kontroly, kontrolní technici

Smernicou sa zaviedlo viacero harmonizovaných požiadaviek pre stanice technickej kontroly.

[9] 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 – 133*).

- Stanice technickej kontroly musia byť schválené členským štátom alebo jeho príslušným orgánom.
- V prílohe III sa stanovujú minimálne technické požiadavky na skúšobné zariadenia a vybavenie a členské štáty majú povinnosť zabezpečiť ich dodržiavanie.
- Členské štáty do 20. mája 2023 zabezpečia, aby všetky stanice technickej kontroly dodržiavali minimálne technické požiadavky.

Nepretržitý súlad s požiadavkami zabezpečia členské štáty vykonávaním dozoru nad stanicami technickej kontroly. Dozorné orgány do 1. januára 2023 musia splniť požiadavky a vykonať úlohy uvedené v prílohe V k smernici, ako sú:

- požiadavky týkajúce sa dozorného orgánu,
- obsah pravidiel a postupov,
- overovanie odborného výcviku a preskúšanie kontrolných technikov,
- overovanie plnenia minimálnych požiadaviek na priestory a skúšobné vybavenie,
- overovanie výsledkov meraní získaných pri kontrolách technického stavu,
- návrh na odňatie alebo pozastavenie povolenia staniciam technickej kontroly a/alebo kontrolným technikom.

Zavádza sa nová dôležitá požiadavka, že výsledky kontroly technického stavu sa môžu zmeniť, len ak sú výsledky kontroly zjavne nesprávne. Zmena musí byť v súlade s postupom stanoveným príslušným orgánom alebo vykonaná dozorným orgánom.

Smernicou sa zaviedlo niekoľko opatrení s cieľom zabezpečiť, aby kontrolní technici vykonávajúci kontroly technického stavu mali určitú úroveň znalostí a zručností a pravidelne absolvovali odborný výcvik. V prílohe IV k smernici sa stanovujú harmonizované minimálne požiadavky na spôsobilosť a prax, ktoré sú podmienkou udelenia povolenia pre kontrolných technikov. V prílohe IV sa okrem toho stanovujú minimálne požiadavky na obsah úvodného a opakovacieho odborného výcviku, ktorý musia kontrolní technici absolvovať. Od nových požiadaviek sú oslobodení len kontrolní technici, ktorých k 20. máju 2018 zamestnávajú príslušné orgány členských štátov alebo stanica technickej kontroly, alebo ktorí sú nimi schválení.

Príslušné orgány alebo schválené stanice technickej kontroly musia kontrolným technikom, ktorí spĺňajú minimálne požiadavky na spôsobilosť a odborné vzdelávanie, vydať osvedčenie. V prílohe IV sa stanovuje aj minimálny obsah takéhoto osvedčenia.

2.8. Elektronická platforma informácií o vozidlách

V smernici sa pre Komisiu stanovilo, aby vykonala štúdiu uskutočniteľnosti zriadenia elektronickej platformy informácií o vozidlách. Počas vykonávania štúdie sa mali zohľadniť tieto požiadavky:

- posúdiť existujúce a už zavedené riešenia v oblasti medzinárodnej výmeny údajov,
- zvážiť najvhodnejší spôsob prepojenia existujúcich vnútroštátnych systémov s cieľom uľahčiť výmenu údajov týkajúcich sa kontrol technického stavu a údajov z počítadla celkovej prejdenej vzdialenosti medzi príslušnými orgánmi členských štátov, ktoré zodpovedajú za kontrolu, evidenciu a schvaľovanie vozidiel, stanicami technickej kontroly, výrobcami kontrolných zariadení a výrobcami vozidiel.

V smernici sa navyše požadovalo, aby Komisia vykonala štúdiu uskutočniteľnosti, v ktorej preskúma:

- možné spôsoby zberu a uchovávania dostupných informácií týkajúcich sa hlavných komponentov súvisiacich s bezpečnosťou vozidiel, ktoré boli zapojené do vážnych nehôd,
- možnosť sprístupniť v anonymnej forme informácie o priebehu nehody a o údajoch z počítadla celkovej prejdenej vzdialenosti kontrolným technikom, držiteľom osvedčení o evidencii a osobám skúmajúcim nehody.

3. VNÚTROŠTÁTNE TRANSPOZIČNÉ OPATRENIA OZNÁMENÉ ČLENSKÝMI ŠTÁTMI A PREDBEŽNÉ ZISTENIA Z ICH POSUDZOVANIA

3.1. Vnútroštátne transpozičné opatrenia oznámené členskými štátmi

Členské štáty mali povinnosť prijať a uverejniť do 20. mája 2017 vnútroštátne opatrenia vyžadované na dosiahnutie súladu so smernicou a následne ich oznámiť Komisii. Opatrenia sa uplatňujú od 20. mája 2018.

O ukončení transpozície smernice informovalo Komisiu do 20. mája 2017 len šesť z 28 členských štátov. Komisia v súlade s procesnými pravidlami začala postup v prípade nesplnenia povinnosti, v ktorom ostatných 22 členských štátov vyzvala, aby prijali požadované vnútroštátne transpozičné opatrenia. Začatie postupu v prípade nesplnenia povinnosti bolo základom pre intenzívne výmeny s členskými štátmi a vo väčšine prípadov viedlo k oznámeniu chýbajúcich vnútroštátnych transpozičných opatrení. Dva členské štáty, Holandsko a Poľsko, oznámili, že smernicu transponovali len čiastočne. V súčasnosti prebiehajú nevyhnutné úkony, ktorých cieľom je prinútiť členské štáty, aby si splnili povinnosť a zabezpečili transpozíciu smernice.

3.2. Predbežné zistenia

Komisia uzavrela zmluvu s externým dodávateľom, aby získala predbežné posúdenie súladu vnútroštátnych transpozičných opatrení s požiadavkami smernice. Komisia zistenia dodávateľa ďalej analyzuje a očakáva, že analýzu ukončí v najbližších mesiacoch.

3.2.1. Rozsah pôsobnosti smernice a povinnosti

Ako vyplýva z predbežnej analýzy vnútroštátnych transpozičných opatrení, zaradenie vysokorýchlostných traktorov a dvoj- a trojkolesových vozidiel predstavovalo pre niektoré členské štáty výzvu, kým v prípade kategórií vozidiel, ktoré už boli súčasťou režimu kontrol, sa zaznamenali len drobné problémy.

Zdá sa, že v niektorých členských štátoch vo všeobecnosti nie sú evidované poľnohospodárske vozidlá[10], čo pre zavedenie pravidelnej kontroly technického stavu týchto vozidiel predstavovalo problém.

Len dva členské štáty, Írsko a Holandsko, oznámili alternatívne opatrenia v oblasti bezpečnosti cestnej premávky a následne vylúčili kontroly dvoj- a trojkolesových vozidiel. Keďže pravidelná kontrola týchto vozidiel bude povinná až od 1. januára 2022, mnohé členské štáty sa s prijatím a oznámením transpozičných vnútroštátnych opatrení oneskorili, pričom uviedli, že vzhľadom na stanovený dátum uplatňovania majú na transpozíciu dodatočný čas.

[10] Poznámka: Rozhodovanie o typoch vozidiel, ktoré sa prihlasujú do evidencie a ktorým sa následne vystaví osvedčenie o evidencii vozidla a evidenčné číslo, je vzhľadom na absenciu európskych právnych predpisov v právomoci jednotlivých členských štátov.

Väčšina členských štátov (18) využila možnosť vyňať z rozsahu pôsobnosti smernice aj tieto ďalšie kategórie vozidiel:

- vozidlá, ktoré sa nikdy alebo takmer nikdy nepoužívajú na verejných pozemných komunikáciách, napríklad historické či športové vozidlá,
- vozidlá, ktoré používajú ozbrojené sily, protipožiarna ochrana, civilná ochrana a pohotovostné alebo záchranárske služby.

Okrem toho niektoré členské štáty využili možnosť vyňať vozidlá, ktoré sa používajú na účely poľnohospodárstva, záhradníctva, lesníctva, farmárstva a rybárstva a vozidlá používané výhradne na malých ostrovoch alebo v riedko obývaných oblastiach.

Väčšina členských štátov (18) zaradila do režimu pravidelných kontrol technického stavu dodatočné kategórie vozidiel, najmä kategórie malých prívesov (O1, O2), ďalšie kategórie dvoj- a trojkolesových vozidiel a poľnohospodárske vozidlá.

3.2.2. Frekvencia kontrol, obsah a metódy kontrol

Zdá sa, že väčšina členských štátov zachovala frekvenciu kontrol, ktorú zaviedla v súlade so smernicou 2009/40/ES, čo znamená, že v niektorých prípadoch majú členské štáty kratšie frekvencie kontrol, ako sú minimálne požiadavky stanovené v smernici, najmä pre osobné vozidlá. Medzi takéto krajiny patrí napríklad Rakúsko (3 – 2 – 1), Chorvátsko (1 – 1 – 1) či Nemecko (3 – 2 – 2).

Z predbežnej analýzy vyplýva, že členské štáty nemali problém so zavedením frekvencie kontrol pre novú kategóriu vysokorýchlostných traktorov (4 – 2 – 2).

Ako už bolo uvedené, v smernici sa od členských štátov vyžadovalo, aby pre dvoj- a trojkolesové vozidlá stanovili frekvenciu kontrol, kontrolované položky, metódy a príčiny porúch, čím sa členským štátom poskytla značná pružnosť. Napríklad Nemecko zaviedlo frekvenciu kontrol 2 – 2 – 2, Španielsko 4 – 2 – 2 a Chorvátsko 2 – 1 – 1.

Z predbežného posúdenia vyplýva, že niektoré členské štáty zvolili doslovnú transpozíciu prílohy I k smernici, pokiaľ ide o kontrolované položky, obsah, metódy, príčiny porúch a ich klasifikáciu. Niektoré členské štáty však transponovali opatrenia prílohy I do rôznych vnútroštátnych aktov, čím identifikáciu a posudzovanie vnútroštátnych transpozičných opatrení tejto značne technickej prílohy výrazne skomplikovali.

Dobrovoľné opatrenia, na základe ktorých môžu členské štáty vyžadovať kontrolu vozidla pred dátumom najbližšej pravidelnej kontroly (pozri bod 2.2), sa nezaviedli v celom rozsahu. Zdá sa, že väčšina členských štátov zaviedla takéto kontroly v dvoch prípadoch:

- po nehode, ktorá mala vplyv na hlavné bezpečnostné komponenty vozidla, ako sú kolesá, zavesenie kolies, deformačné zóny, systémy airbagov, riadenie alebo brzdy (približne 19 členských štátov), a
- po zmene alebo úprave bezpečnostných a environmentálnych systémov a komponentov (približne 12 členských štátov).

Zdá sa, že približne 10 členských štátov zaviedlo kontroly pre všetky ostatné prípady, v ktorých je vážne ohrozená bezpečnosť cestnej premávky. Zdá sa však, že len tri členské štáty majú v úmysle vyžadovať pravidelnú kontrolu vozidiel pri zmene držiteľa osvedčenia o evidencii vozidla a len jeden členský štát plánuje vykonávať pravidelnejšie kontroly vozidiel s vyšším počtom najazdených kilometrov (160 000).

3.2.3. Hodnotenie chýb

Pravdepodobne vďaka odporúčaniu z roku 2010 sa v predbežnom posúdení vnútroštátnych transpozičných opatrení nezistili potenciálne závažné problémy nesúladu týkajúce sa teraz už povinných kategórií chýb (ľahkých, vážnych a nebezpečných).

V pripravovaných výmenách s členskými štátmi si objasnenie môžu vyžadovať prípady, keď sa pri kontrole technického stavu zistí viacero chýb, ktoré patria do rôznych kategórií závažnosti, a vozidlo sa musí zaradiť podľa závažnejšej chyby.

3.2.4. Následná kontrola chýb

Z predbežného posúdenia vnútroštátnych opatrení nevyplynuli žiadne osobitné problémy v súvislosti s následnými opatreniami týkajúcimi sa chýb zistených počas kontroly.

3.2.5. Protokol o kontrole technického stavu a dôkaz o vykonaní kontroly, administratívna spolupráca medzi členskými štátmi

V súvislosti s požiadavkami smernice sa vyskytlo niekoľko problémov:

- Viaceré členské štáty neoznámili opis protokolu o kontrole technického stavu včas napriek niekoľkým upozorneniam a žiadostiam Komisie.
- V mnohých prípadoch si členské štáty nevšimli, že v smernici sa zaviedlo povinné používanie zosúladených kódov Únie, ktoré si vyžadovalo zmeny vnútroštátnych právnych predpisov, čo spôsobilo ďalšie zdržanie.
- Ukázalo sa, že používanie zosúladených kódov Únie mnohé členské štáty pomýlilo a namiesto kódov uvedených v prílohe II k smernici zaviedli iné kódy. V komunikácii Komisie s dotknutými členskými štátmi sa tieto pochybenia vyjasnili. Odstránenie týchto chýb si vyžadovalo zmeny vnútroštátnych právnych predpisov, čo spôsobilo ďalšie zdržanie.

Komisia, vedomá si povinnosti súvisiacej s protokolmi o kontrole technického stavu platnej od roku 2018, požiadala v roku 2016 výbor o stanovisko k možnému budúcemu nástroju Komisie, pomocou ktorého by sa zobrazovali protokoly o kontrole technického stavu, dôkazy o vykonaných kontrolách a osvedčenia o evidencii vozidiel. S podporou výboru Komisia začala postup a vytvorila nový nástroj, v ktorom sa dá overiť vzor osvedčenia o evidencii vozidla[11] a protokolu o kontrole technického stavu[12].

Členské štáty oznámili svoje vnútroštátne kontaktné miesta do 20. mája 2015 a odvtedy pravidelne posielali aktualizácie, ako sa stanovilo v smernici.

Pokiaľ ide o opatrenia týkajúce sa vzájomného uznávania protokolov o kontrole technického stavu, z predbežnej analýzy vyplýva, že vo väčšine členských štátov bola transpozícia uspokojivá a len v niekoľkých prípadoch bude potrebné ďalšie objasnenie. Väčšina členských štátov využila dobrovoľné opatrenie umožňujúce v prípade pochybností overiť platnosť protokolu o kontrole technického stavu.

Na základe predbežnej analýzy sa zdá, že väčšina členských štátov má zavedenú potrebnú elektronickú komunikáciu medzi stanicami technickej kontroly a príslušnými orgánmi. Zisťovanie, či je elektronická komunikácia zabezpečená aj medzi orgánmi, ktoré vystavujú protokoly o kontrole technického stavu, a registračnými úradmi si však bude vyžadovať ďalšie posudzovanie a možné výmeny s členskými štátmi.

---

[11] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/vehicles/vehicle-registration-certificate_en.

[12] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/vehicles/roadworthiness-certificate_en.

3.2.6. Podvody spojené s počítadlom celkovej prejdenej vzdialenosti[13]

Na základe predbežnej analýzy sa zdá, že opatrenia, ktorými sa od členských štátov požaduje, aby zabezpečili dostupnosť údajov o celkovej prejdenej vzdialenosti z predchádzajúcej kontroly technického stavu pri ďalšej kontrole, pokiaľ možno čo najskôr v elektronickej podobe, sa transponovali bez väčších problémov.

Pokiaľ však ide o povinnosť zaviesť účinné, primerané, odrádzajúce a nediskriminačné sankcie pre prípad, že sa preukáže manipulácia s počítadlom, vnútroštátne opatrenia sa v mnohých prípadoch zdajú skôr všeobecné a nie sú zamerané osobitne na podvody spojené s počítadlom celkovej prejdenej vzdialenosti. Hlbšia analýza vnútroštátnych opatrení a budúcich výmen s dotknutými členskými štátmi bude zameraná na objasnenie týchto bodov.

3.2.7. Stanice technickej kontroly, skúšobné zariadenia a vybavenie, dozor nad stanicami technickej kontroly, kontrolní technici

Podľa predbežného posúdenia sa zdá, že pri transponovaní požiadavky na schválenie staníc technickej kontroly a všeobecnej požiadavky zabezpečiť dozor nad týmito stanicami neboli zaznamenané žiadne nedostatky. Podobne boli zjavne bez závažných problémov transponované aj všeobecné opatrenia, ktorými sa od členských štátov požaduje, aby zabezpečili, že kontrolní technici spĺňajú minimálne požiadavky na spôsobilosť a odborné vzdelávanie.

No pokiaľ ide o prílohu III o minimálnych požiadavkách na zariadenia kontroly technického stavu, prílohu IV, ktorá sa týka odbornej spôsobilosti, vzdelávania a osvedčovania kontrolných technikov, a prílohu V, ktorá sa týka podrobných úloh dozorného orgánu, bude zjavne potrebné, aby Komisia začala výmeny s viacerými členskými štátmi s cieľom objasniť vnútroštátne opatrenia na transponovanie týchto príloh.

4. ŠTÚDIA USKUTOČNITEĽNOSTI ELEKTRONICKEJ PLATFORMY INFORMÁCIÍ O VOZIDLÁCH[14]

Komisia v súlade s požiadavkami smernice uzavrela zmluvu so spoločnosťou Unisys s cieľom vykonať štúdiu uskutočniteľnosti v priebehu roka 2014. Záverečnú správu uverejnila v apríli 2015.

V štúdii sa zistili tri vecné prípady alebo toky technických údajov:

1. členské štáty -> Komisia: týka sa predkladania polročných štatistík vnútroštátnych cestných kontrol členskými štátmi;
2. stanice technickej kontroly/členské štáty, výrobcovia kontrolných zariadení <-> výrobcovia vozidiel: týka sa poskytovania špecifických technických informácií o vozidlách, ktoré sú potrebné na vykonávanie pravidelných kontrol technického stavu;
3. členský štát -> členský štát: týka sa postupu oznamovania po cestnej technickej kontrole, postupu prihlasovania do evidencie a pravidelnej technickej kontroly.

---

[13] So štedrou podporou Európskeho parlamentu Komisia pracuje na pilotnom projekte, ktorý sa týka výmeny údajov o celkovej prejdenej vzdialenosti s členskými štátmi, ktoré prejavili záujme. Pilotný projekt trvá do konca roka 2020.

[14] https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9d809050-2e78-40a4-be65-16ce40a8e8b8/language-en/format-PDF/source-120996274.

V štúdii sa dospelo k záveru, že na maximálne využitie existujúcich systémov a zohľadnenie nákladovej účinnosti by bolo by prínosnejšie namiesto vývoja jedného zastrešujúceho systému používať na jednotlivé účely samostatné systémy. Nezávisle od dátového toku informácií o vozidlách je predpokladom pre zavedenie platformy informácií o vozidlách aj spoločný formát a štruktúra údajov. Táto platforma prinesie výhody všetkým zainteresovaným stranám, keďže sa ňou uľahčí výmena údajov a zvýši kvalita údajov na všetkých úrovniach životného cyklu vozidla.

Ak sa teda zabezpečia určité podmienky ochrany údajov, administratívna spolupráca, právne prekážky a podmienky spravovania, zavedenie platformy informácií o vozidlách môže byť uskutočniteľné rozšírením existujúcich systémov. V štúdii sa zistilo, že ak sa tieto podmienky nesplnia, zavedenie nového systému by bolo možné, ale vyžadovalo by si dodatočné náklady a čas.

5. ZHRNUTIE A ZÁVERY

Balíkom opatrení o technickom stave vozidiel prijatom v roku 2014 sa zaviedlo viacero nových prvkov v oblasti pravidelných kontrol technického stavu, cestnej technickej kontroly úžitkových vozidiel a osvedčení o evidencii vozidiel, kým väčšina existujúcich a funkčných požiadaviek sa zároveň ponechala v platnosti.

S výnimkou dvoch členských štátov všetky členské štáty úspešne ukončili transpozíciu opatrení smernice do vnútroštátnych právnych predpisov. Pokiaľ ide o súlad vnútroštátnych opatrení s opatreniami smernice, z predbežného posúdenia vyplýva, že transpozícia bola celkovo úspešná vo väčšine členských štátov, ale v niektorých prípadoch Komisia môže zvážiť začatie výmen s dotknutými členskými štátmi s cieľom objasniť možné prípady nesúladu.

Pokiaľ ide o účinky smernice na rôzne aspekty pravidelných kontrol technického stavu, zmysluplné závery možno vyvodiť len na základe údajov získaných na konci trojročného nepretržitého obdobia uplatňovania. Komisia bude napriek tomu pozorne sledovať situáciu a v primeranom čase predloží hodnotenie *ex post*.