EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 3.11.2020
COM(2020) 676 final

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

o provádění směrnice 2014/47/EU o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných v Unii a o zrušení směrnice 2000/30/ES

Obsah

1. Úvod 2
2. Směrnice 3
3. Vnitrostátní prováděcí opatření oznámená členskými státy a předběžná zjištění jejich posouzení 6
4. Shrnutí – závěry 10

1. ÚVOD

1.1 Souvislosti

Prohlídky vozidel jsou zásadní pro bezpečnost silničního provozu. Pravidla EU stanovující minimální normy pro kontroly vozidel pocházejí z roku 1977 a byla pouze nevýznamně aktualizována. Od té doby se však vozidla, chování řidičů a technologie hodně vyvinuly. První podstatná změna v rámci technické prohlídky byla zavedena přijetím balíčku předpisů týkajících se technické způsobilosti vozidel[1] v roce 2014. Měl tři části, pravidelné technické prohlídky, silniční technické kontroly užitkových vozidel a registrační dokumenty vozidel.

Návrh balíčku předpisů týkajících se technické způsobilosti vozidel v roce 2012 vycházel ze sdělení Komise z roku 2010 o směrech politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu[2]. V rámci *„cíle č. 4: Bezpečnější vozidla“* směrů politiky definovala Komise opatření, že „*vypracuje návrhy na postupnou harmonizaci a posílení technických prohlídek a silničních technických kontrol*“.

Směrnice 2014/47/EU[3] o silničních technických kontrolách užitkových vozidel (dále jen „směrnice“) platí od 20. května 2018 a ve srovnání se směrnicí 2000/30/ES přinesla podstatné novinky[4].

Mezi tyto novinky patří:

- zlepšení kvality prohlídek vozidel stanovením společných minimálních norem pro vybavení, odbornou přípravu kontrolorů provádějících podrobnější kontroly, posuzování a následnou kontrolu nedostatků,
- rozšíření systému hodnocení rizika v podnicích silniční dopravy zavedeného směrnicí 2006/22[5] o informace založené na silniční technické kontrole,
- použití dvoustupňového přístupu pro silniční kontroly zavedením prvotní a podrobnější kontroly,
- první opatření pro kontrolu zabezpečení nákladu,
- povinné testování vysokorychlostních traktorů používaných pro komerční silniční nákladní přepravu v celé EU.

1.2 Účel a rozsah této zprávy

Podle čl. 24 odst. 1 směrnice měla Komise vypracovat zprávu do 20. května 2020. Komise plně uznává a hluboce lituje pozdního předložení zprávy, která měla být připravena do

[1] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2014_04_30_rwp_cs

[2] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů, *Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020* (COM(2010) 389 final).

[3] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/47/EU ze dne 3. dubna 2014 o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných v Unii a o zrušení směrnice 2000/30/ES (Úř. věst. L 127, 29.4.2014, s. 134).

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

[5] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES ze dne 15. března 2006 o minimálních podmínkách pro provedení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85 o právních předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě a o zrušení směrnice Rady 88/599/EHS (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 35).

20. května 2020. Další zpráva podle čl. 24 odst. 2 je očekávána nejpozději do 20. května 2022.

Zpráva podle čl. 24 odst. 1 by měla

- poskytovat informace o provádění a účincích směrnice,
- analyzovat zejména její účinek z hlediska zlepšení bezpečnosti silničního provozu,
- posoudit náklady a přínosy možného zahrnutí lehkých užitkových vozidel (N1) a přípojných vozidel (O2) do oblasti působnosti směrnice.

Zpráva podle čl. 24 odst. 2 by měla

- poskytovat informace o provádění a účincích směrnice, zejména
    - pokud jde o účinnost a harmonizaci systémů hodnocení rizika, zvláště v rámci definice vzájemně srovnatelného rizikového profilu jednotlivých dotčených podniků,
- být doprovázena podrobným posouzením dopadů zkoumajícím náklady a přínosy v celé Unii, které by mělo být k dispozici Evropskému parlamentu a Radě nejméně šest měsíců před předložením případného legislativního návrhu, který by do působnosti této směrnice začleňoval nové kategorie vozidel.

Jak bylo uvedeno výše, směrnice se používá ode dne 20. května 2018. K získání údajů, z nichž by bylo možné vyvodit smysluplné závěry, zejména pokud jde o účinek směrnice na zlepšení bezpečnosti silničního provozu, je zapotřebí nepřerušené období uplatňování v průměru tří let. Shromažďování údajů, které umožní vyvodit závěry o dopadech směrnice, proto může začít nejdříve ve druhé polovině roku 2021.

Pokud jde o analýzu nákladů a přínosů případného zahrnutí lehkých užitkových vozidel a lehkých přípojných vozidel, Komise v rámci posouzení dopadů provede nezbytnou analýzu před tím, než předloží případný návrh.

Pokud jde o účinnost a harmonizaci systémů hodnocení rizika, je třeba poznamenat, že směrnicí se systém hodnocení rizika pouze doplňuje přidáním některých příslušných informací týkajících se silniční technické kontroly. Povinnost vytvořit systém hodnocení rizika je však stanovena v článku 9 směrnice 2006/22/ES[6]. Směrnice 2006/22/ES navíc systémy hodnocení rizika neharmonizovala, a proto mohly členské státy volně stanovovat podrobnosti svých vnitrostátních systémů hodnocení rizika. Ačkoli příloha I směrnice stanoví kritéria pro přiřazení rizikového profilu podniku, působnost těchto opatření je omezena na silniční technické kontroly a opatření jsou rovněž pouze nepovinná. Po zavedení příslušných opatření by proto bylo třeba provést analýzu účinnosti a harmonizace systémů hodnocení rizika v rámci směrnice 2006/22/ES.

V tomto ohledu je cílem této zprávy poskytnout přehled prováděcích opatření členských států na základě předběžných zjištění kontroly provádění.

2. SMĚRNICE

2.1 Oblast působnosti směrnice

[6] „(1) *Členské státy zavedou systém hodnocení rizika dopravců na základě relativního počtu a závažnosti porušení nařízení (EHS) č. 3820/85 nebo (EHS) č. 3821/85, kterých se jednotlivý dopravce dopustil.“*

Směrnice zachovala povinné prohlídky u všech vozidel, která již byla pravidelně testována podle směrnice 2000/30/ES, tj. u těžkých nákladních vozidel (N2, N3), autobusů (M2, M3) a těžkých přípojných vozidel (O3 a O4).

Nově však směrnice zavedla prohlídky traktorů s maximální konstrukční rychlostí přesahující 40 km/h, které jsou používány hlavně na veřejných komunikacích pro účely komerční silniční přepravy.

Směrnice zdůrazňuje, že členské státy mají právo provádět silniční technické kontroly vozidel, na která se tato směrnice nevztahuje, jako jsou lehká užitková vozidla (N1), nebo provádět kontroly na jiných místech než na veřejných komunikacích.

2.2 Systém hodnocení rizika; výběr vozidel pro prvotní silniční technickou kontrolu

Směrnice nově rozšiřuje systém hodnocení rizika zavedený směrnicí 2006/22/ES. Členské státy mají nyní povinnost doplnit do svých systémů hodnocení rizika informace týkající se počtu a závažnosti nedostatků zjištěných při silniční technické kontrole těžkých nákladních vozidel, autobusů a těžkých přípojných vozidel, nikoli však vysokorychlostních traktorů.

Směrnice ve své příloze I stanoví kritéria, jako je počet a závažnost nedostatků, pro přiřazení rizikového profilu podniku; použití kritérií je však pouze dobrovolné a členské státy mohou používat svůj vlastní systém.

Kromě informací shromážděných během silničních kontrol prováděných na domácích vozidlech musí členské státy do svého systému hodnocení rizika přidat také informace, které dostávají od jiných členských států.

Členské státy mohou podnikům povolit, aby svá vozidla podrobily dalším dobrovolným technickým prohlídkám, a informace o těchto kontrolách lze zohlednit s cílem zlepšení rizikového profilu podniku.

Vozidla, která mají být kontrolována, mohou být vybrána buď na základě vysoce rizikového profilu provozujícího podniku, nebo náhodně, existuje-li podezření, že vozidlo představuje riziko pro bezpečnost silničního provozu nebo pro životní prostředí.

2.3 Systém silničních kontrol; obsah a metody silničních technických kontrol

Jednou z nejdůležitějších novinek směrnice je zavedení dvoustupňového přístupu k silniční technické kontrole.

U každého vozidla vybraného pro silniční technickou kontrolu musí kontrolor provést alespoň prvotní kontrolu. Prvotní kontrola má povinné i volitelné prvky. V každém případě musí kontrolor prověřit poslední osvědčení o technické způsobilosti, protokol o silniční technické kontrole, pokud je k dispozici, a provést vizuální kontrolu technického stavu vozidla. Kromě toho musí kontrolor ověřit, zda byly odstraněny závady uvedené v posledním protokolu o silniční technické kontrole. Volitelnými prvky jsou vizuální kontrola zabezpečení nákladu vozidla a technická prověření jakoukoli metodou, již kontrolor považuje za vhodnou. Účelem těchto technických prověření je odůvodnit rozhodnutí podrobit vozidlo podrobnější kontrole nebo požádat o odstranění zjištěných závažných nebo nebezpečných závad před tím, než bude vozidlu umožněn další pohyb po veřejných komunikacích.

Na základě výsledku prvotní kontroly rozhodne kontrolor, zda je nutné podrobit vozidlo podrobnější kontrole.

Zatímco v případě prvotní kontroly slouží směrnice spíše jako rámec a umožňuje členským státům velkou flexibilitu, podrobnější kontroly musí být prováděny podle přísných pravidel stanovených ve směrnici.

Podobně jako směrnice 2014/45/EU o pravidelných technických prohlídkách definuje i směrnice ve své příloze II položky, metody, důvody pro nevyhovění a klasifikaci závad použitelné jako harmonizované minimum při silniční technické kontrole. Zatímco však během pravidelné technické prohlídky musí kontrolor zkontrolovat každou položku a pokrýt celou přílohu, během silniční technické kontroly musí být pokryty pouze položky uvedené v příloze II směrnice, které jsou považovány za nezbytné a relevantní. Zvláštní pozornost je však třeba věnovat bezpečnosti brzd, pneumatik, kol, podvozku a obtěžování okolí.

Omezení silniční technické kontroly spočívá v tom, že pokud podle osvědčení o technické způsobilosti nebo protokolu o silniční technické kontrole byla v posledních třech měsících provedena kontrola jedné z položek uvedených v příloze II, může kontrolor tuto položku zkontrolovat pouze v případě, že to ospravedlňuje zjevný nedostatek.

Po podrobnější kontrole musí kontrolor vypracovat protokol v souladu s přílohou IV a jeho kopii musí dát řidiči.

2.4 Povinnosti; kontroloři; zařízení provádějící kontroly; sankce

Směrnice definuje jasné požadavky, které musí členské státy zajistit:

- aby poslední osvědčení o technické způsobilosti vozidla a protokol o poslední silniční technické kontrole byly ve vozidle uchovávány v originále nebo ve formě potvrzeného výtisku. Přijatelné mohou být také elektronické důkazy;
- aby podniky a řidiči kontrolovaného vozidla spolupracovali s kontrolory a poskytli přístup k vozidlu, jeho částem a veškeré příslušné dokumentaci;
- aby byla definována odpovědnost podniku za udržování vozidla ve stavu bezpečném a způsobilém k provozu po pozemních komunikacích, aniž je tím dotčena odpovědnost řidiče;
- aby se kontroloři zdrželi jakékoli diskriminace na základě státní příslušnosti řidiče nebo země registrace vozidla;
- aby kontroloři nebyli v žádném střetu zájmů, který by mohl mít jakýkoli vliv na nestrannost a objektivitu jejich rozhodnutí a
- aby odměna kontrolorů nebyla v přímém vztahu k výsledku prvotních nebo podrobnějších silničních technických kontrol.

Směrnice dále stanovila konkrétní požadavek týkající se kontrolorů provádějících podrobnější prohlídky. Tito kontroloři musí splňovat minimální požadavky na odbornou způsobilost a odbornou přípravu stanovené pro kontrolory provádějící pravidelné technické kontroly.

Pokud jde o zařízení používaná pro podrobnější silniční kontroly, může jím být mobilní kontrolní jednotka nebo určené zařízení provádějící silniční kontroly nebo stanice provádějící pravidelné technické prohlídky, podle toho, co je nejblíže. Vybavení nezbytné k provádění určitých kontrol, například brzd nebo odpružení, musí být k dispozici jak v mobilní kontrolní jednotce, tak v určeném zařízení provádějícím silniční kontroly. Pokud je třeba provést kontrolu položky, ke které není k dispozici potřebné vybavení, musí být vozidlo předáno ke kontrole ve stanici silniční kontroly.

2.5 Posouzení nedostatků; následná opatření v případě závažných nebo nebezpečných nedostatků; poplatky za kontrolu

V roce 2010 přijala Komise doporučení[7] s cílem poskytnout kontrolorům pokyny a zajistit harmonizované posuzování závad uvedených v příloze II směrnice 2009/40/ES. Doporučení zavedlo tři kategorie závad (menší, závažné a nebezpečné) a definovalo kategorii pro každou závadu jako vodítko.

Na základě doporučení zavedla směrnice 2014/45/EU hodnocení nedostatků jako harmonizované opatření pro pravidelné technické prohlídky. Stejný přístup byl použit při revizi opatření silničních technických kontrol. Směrnice zavedla tři různé kategorie závad. V závislosti na jejich závažnosti mohou být závady menší, závažné nebo nebezpečné. Pokud je při silniční kontrole zjištěno několik závad, které spadají do různých kategorií závažnosti, musí být vozidlo zařazeno podle závažnějšího nedostatku. Navíc, pokud vozidlo vykazuje několik závad ze stejné kontrolní oblasti (například brzdění nebo řízení), může být zařazeno do skupiny nedostatků o jeden stupeň závažnějších, pokud se má za to, že kombinovaný účinek těchto nedostatků má za následek vyšší riziko pro bezpečnost silničního provozu.

2.6 Procentuální podíl kontrolovaných vozidel; protokol o silniční technické kontrole a databáze silničních technických kontrol; sdělování informací Komisi

Směrnice nově definovala obecný cíl, v rámci kterého musí každý rok celkový počet prvotních silničních technických kontrol v EU odpovídat alespoň 5 % z celkového počtu registrovaných těžkých nákladních vozidel, autobusů a těžkých přípojných vozidel.

Na úrovni členských států to znamená, že každý jednotlivý stát je povinen vyvinout úsilí k provedení přiměřeného množství prvotních silničních technických kontrol s přihlédnutím k počtu těchto vozidel registrovaných na jeho území.

Členské státy jsou povinny shromažďovat po prvotní i podrobnější silniční technické kontrole určité informace. Shromážděné informace slouží jako základ pro zprávy, které musí Komisi zasílat každé dva roky.

První vnitrostátní zprávy se budou týkat let 2019 a 2020 a je třeba je Komisi zaslat do 31. března 2021.

2.7 Určení kontaktního místa; spolupráce mezi členskými státy; koordinované silniční technické kontroly

Směrnice uložila členským státům povinnost, aby určily své vnitrostátní kontaktní místo a informovaly o něm Komisi. Úkolem těchto kontaktních míst je:

- zajistit spolupráci s vnitrostátními kontaktními místy jiných členských států v otázkách souvisejících se směrnicí, zejména pokud byly při silniční kontrole zjištěny závažné nebo nebezpečné nedostatky ve vozidle registrovaném v jiném členském státě,
- zasílat Komisi každý druhý rok údaje o silničních technických kontrolách, které provedly.

3. VNITROSTÁTNÍ PROVÁDĚCÍ OPATŘENÍ OZNÁMENÁ ČLENSKÝMI STÁTY A PŘEDBĚŽNÁ ZJIŠTĚNÍ JEJICH POSOUZENÍ

3.1 Vnitrostátní prováděcí opatření oznámená členskými státy

[7] Doporučení Komise o posuzování závad při technických prohlídkách podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/40/ES o technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel (2010/378/EU).

Členské státy musely přijmout a zveřejnit vnitrostátní opatření nezbytná pro dosažení souladu s touto směrnicí do 20. května 2017 a následně je oznámit Komisi. Opatření se používají od 20. května 2018.

Do 20. května 2017 informovalo Komisi o tom, že provedení směrnice bylo dokončeno, pouze 8 z 28 členských států. V souladu s procesními pravidly zahájila Komise řízení o nesplnění povinnosti a vyzvala ostatních 20 členských států, aby přijaly požadovaná vnitrostátní prováděcí opatření. Zahájení řízení o nesplnění povinnosti bylo základem intenzivních výměn s členskými státy a ve většině případů vedlo k oznámení o chybějících vnitrostátních prováděcích opatřeních.

3.2 Předběžná zjištění

Za účelem předběžného posouzení vnitrostátních prováděcích opatření týkajících se jejich souladu s požadavky směrnice uzavřela Komise smlouvu s externím dodavatelem. Zjištění dodavatele Komise dále analyzuje, práce by měla být dokončena v následujících měsících.

3.2.1 Oblast působnosti směrnice

Podle předběžné analýzy vnitrostátních prováděcích opatření bylo pro některé členské státy problémem zařazení vysokorychlostních traktorů. Byly zjištěny i některé menší problémy ohledně toho, že kategorie vozidel, které již byly součástí režimu silničních kontrol, budou vyžadovat další upřesnění.

3.2.2 Systém hodnocení rizika; výběr vozidel pro prvotní silniční technickou kontrolu

Předběžné posouzení naznačilo možné problémy v několika členských státech ohledně rozšíření systému hodnocení rizika o informace pocházející ze silničních technických kontrol. To bude vyžadovat další analýzu a výměny s dotčenými členskými státy.

Zdá se, že většina členských států zavedla volitelná opatření směrnice týkající se výběru vozidel a během předběžného posouzení nebyly vzneseny žádné zásadní obavy.

3.2.3 Systém silničních kontrol; obsah a metody silničních technických kontrol

Podle předběžných zjištění se zavedení samostatné prvotní a podrobnější fáze silniční technické kontroly ukázalo jako náročné. Zdá se, že v některých členských státech nebylo zavedeno jasné oddělení těchto dvou fází, což může vyvolat další otázky týkající se záležitostí přímo souvisejících s různými fázemi, jako je sběr údajů, protokol o podrobnější silniční technické kontrole nebo odborná příprava kontrolorů.

3.2.4 Povinnosti; kontroloři; zařízení provádějící kontroly; sankce

Předběžná analýza nevyvolala zásadní obavy, ale některé body týkající se požadavků stanovených pro kontrolory budou vyžadovat další posouzení a výměny s dotčenými členskými státy.

3.2.5 Posouzení nedostatků; následná opatření v případě závažných nebo nebezpečných nedostatků; poplatky za kontrolu

Celkové závěry předběžného hodnocení byly pozitivní, ale některé body budou vyžadovat další objasnění.

Zdá se, že pouze několik členských států zavedlo volitelná opatření, u kterých je požadováno zaplacení poplatku souvisejícího s provedením kontroly, pokud byly při podrobnější kontrole zjištěny nedostatky.

3.2.6 Procentuální podíl kontrolovaných vozidel; protokol o silniční technické kontrole a databáze silničních technických kontrol; sdělování informací Komisi

Co se týče prahové hodnoty 5 % a přiměřeného počtu kontrol na úrovni členských států a sdělování informací Komisi každý druhý rok, bylo v některých případech obtížné určit vnitrostátní prováděcí opatření, avšak předběžné posouzení nezjistilo žádné závažné problémy.

Na druhou stranu se zdá, že nová povinnost shromažďovat různé soubory informací po prvotních a podrobnějších kontrolách je pro některé členské státy náročná a bude nutné další objasnění a výměna s dotčenými členskými státy.

Pokud jde o informace, které mají být shromažďovány na vnitrostátní úrovni, je třeba poznamenat, že při neexistenci přechodných opatření vytvořila směrnice pro členské státy obtížnou situaci. Směrnice se používá od 20. května 2018, ale první vnitrostátní zprávy v souladu se směrnicí se budou týkat pouze let 2019 a 2020. To znamená, že bude třeba ještě shromáždit údaje za celý rok 2018 a připravit vnitrostátní zprávy v souladu se směrnicí 2000/30/ES, která však byla zrušena ke dni 20. května 2018, kdy započalo uplatňování směrnice. Toto právní vakuum přineslo členským státům značné praktické problémy při sestavování jejich zpráv o silničních kontrolách za období 2017–2018.

3.2.7 Určení kontaktního místa; spolupráce mezi členskými státy; koordinované silniční kontroly

Členské státy oznámily svá vnitrostátní kontaktní místa do 20. května 2015 a od té doby zasílaly pravidelné aktualizace. Na základě oznámení a jejich následných aktualizací vypracovala Komise seznam oznámených vnitrostátních kontaktních míst a pravidelně ho rozesílá členským státům.

2. SHRNUTÍ – ZÁVĚRY

Balíček předpisů týkajících se technické způsobilosti vozidel přijatý v roce 2014 zavedl řadu novinek v oblasti pravidelných technických prohlídek, silniční technické kontroly užitkových vozidel a dokladů o registraci vozidla, přičemž současně ponechal většinu stávajících a funkčních požadavků v platnosti.

Osm členských států provedlo opatření směrnice do svých vnitrostátních právních předpisů včas. Dalších 20 států splnilo svou povinnost provedení do vnitrostátního práva poté, co Komise zahájila oficiální postupy, které je k tomu vyzývají.

Pokud jde o soulad vnitrostátních opatření s opatřeními směrnice, předběžné hodnocení naznačuje, že provedení se ve většině členských států jeví jako celkově uspokojivé, avšak v některých případech může Komise zvážit zahájení výměn s dotčenými členskými státy s cílem objasnit potenciální problémy v případě nesouladu.

Pokud jde o dopady směrnice na různé aspekty silniční technické kontroly užitkových vozidel, bylo by možné vyvodit smysluplné závěry pouze na základě údajů získaných po nepřetržitém tříletém období používání. Komise bude nicméně situaci a další postupy pečlivě sledovat a ve vhodný čas připraví následné hodnocení.