EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 3. 11. 2020
COM(2020) 676 final

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

o vykonávaní smernice 2014/47/EÚ o cestnej technickej kontrole úžitkových vozidiel prevádzkovaných v Únii a o zrušení smernice 2000/30/ES

Obsah

1. Úvod 2
2. Smernica 4
3. Vnútroštátne transpozičné opatrenia oznámené členskými štátmi a predbežné zistenia vyplývajúce z ich hodnotenia 7
4. Zhrnutie – závery 9

1. ÚVOD

1.1. Súvislosti

Kontroly vozidiel majú pre bezpečnosť cestnej premávky zásadný význam. Právne predpisy EÚ, ktorými sa stanovujú minimálne normy kontroly vozidiel, boli prijaté v roku 1977 a aktualizovali sa iba v malej miere. Vozidlá, správanie vodičov a technológie však odvtedy zaznamenali značný vývoj. Prvá podstatná zmena v rámci kontrol technického stavu sa uskutočnila prijatím balíka opatrení o technickom stave vozidiel[1] v roku 2014. Obsahoval tri časti, ktoré sa týkali pravidelných kontrol technického stavu, cestných technických kontrol úžitkových vozidiel a dokladov o evidencii vozidla.

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

Smernica 2014/47/EÚ[3] o cestnej technickej kontrole úžitkových vozidiel (ďalej len „smernica“) sa uplatňuje od 20. mája 2018 a zaviedli sa v nej významné nové prvky v porovnaní so smernicou 2000/30/ES[4].

Medzi tieto nové prvky patrí:

- zvýšenie kvality kontrol vozidiel stanovením spoločných minimálnych noriem týkajúcich sa vybavenia, odbornej prípravy kontrolných technikov vykonávajúcich podrobnejšie kontroly, hodnotenia chýb a následných opatrení v prípade chýb,
- rozšírenie systému hodnotenia rizikovosti podnikov cestnej dopravy, ktorý sa zaviedol smernicou 2006/22/ES[5], o informácie získané pri cestných technických kontrolách,
- uplatnenie dvojstupňového prístupu k cestnej technickej kontrole zavedením počiatočnej a podrobnejšej kontroly,
- prvé opatrenia na kontrolu zabezpečenia nákladu,
- povinné kontroly vysokorýchlostných traktorov používaných na účely komerčnej cestnej nákladnej dopravy v rámci celej EÚ.

---

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 2014/47/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).

4 Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2000/30/ES zo 6. júna 2000 o cestnej technickej kontrole spôsobilosti úžitkových automobilov prevádzkovaných v Spoločenstve (Ú. v. ES L 203, 10.8.2000, s. 1).

5 Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES z 15. marca 2006 o minimálnych podmienkach vykonávania nariadení Rady (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85 o právnych predpisoch v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, a o zrušení smernice Rady 88/599/EHS (Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 35 – 44).

1.2. Účel a rozsah tejto správy

Podľa článku 24 ods. 1 smernice by Komisia mala vypracovať správu do 20. mája 2020. Komisia si je plne vedomá toho, že správu, ktorá mala byť vypracovaná do 20. mája 2020, predkladá neskoro, a úprimne to ľutuje. Ďalšiu správu je podľa článku 24 ods. 2 potrebné predložiť najneskôr do 20. mája 2022.

Správa podľa článku 24 ods. 1 by

- mala obsahovať informácie o vykonávaní a účinkoch smernice,
- sa mala najmä zaoberať jej účinkami, čo sa týka zlepšenia bezpečnosti cestnej premávky,
- sa mala zaoberať posúdením nákladov a prínosov prípadného začlenenia ľahkých vozidiel (N1) a prípojných vozidiel (O2) do rozsahu pôsobnosti smernice.

Správa podľa článku 24 ods. 2 by

- mala obsahovať informácie o uplatňovaní a účinkoch smernice, najmä
    - pokiaľ ide o účinnosť a harmonizáciu systémov hodnotenia rizikovosti, a to konkrétne vo vymedzení pojmu vzájomne porovnateľného profilu rizikovosti rôznych dotknutých podnikov,
- mala ako prílohu obsahovať podrobné posúdenie vplyvu, v ktorom by sa analyzovali náklady a prínosy v rámci Únie, ktoré sa Európskemu parlamentu a Rade sprístupní prinajmenšom šesť mesiacov pred každým prípadným predložením legislatívneho návrhu na začlenenie nových kategórií vozidiel patriacich do rozsahu pôsobnosti smernice.

Ako už bolo uvedené, smernica sa uplatňuje od 20. mája 2018. Na získanie údajov, z ktorých by bolo možné vyvodiť zmysluplné závery, najmä pokiaľ ide o jej účinok z hľadiska zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky, je v priemere potrebné trojročné nepretržité obdobie uplatňovania. Preto sa zber údajov, z ktorých bude možné vyvodiť závery o účinkoch smernice, môže začať najskôr v druhej polovici roku 2021.

Pokiaľ ide o analýzu nákladov a prínosov prípadného začlenenia ľahkých vozidiel a ľahkých prípojných vozidiel, Komisia by potrebnú analýzu vykonala v rámci posúdenia vplyvu pred prípadným budúcim predložením návrhu Komisie.

Pokiaľ ide o účinnosť a harmonizáciu systémov hodnotenia rizikovosti, je potrebné poznamenať, že smernicou sa systém hodnotenia rizikovosti iba dopĺňa tým, že sa pridávajú určité relevantné informácie týkajúce sa cestnej technickej kontroly. Povinnosť vytvoriť systém hodnotenia rizikovosti sa však stanovuje v článku 9 smernice 2006/22/ES[6]. Okrem toho sa smernicou 2006/22/ES neharmonizovali systémy hodnotenia rizikovosti, a tak mohli členské štáty voľne vymedzovať podrobnosti svojich vnútroštátnych systémov hodnotenia rizikovosti. Hoci sa v prílohe I k smernici stanovujú kritériá na určenie rizikového profilu podniku, rozsah pôsobnosti týchto opatrení sa obmedzuje na cestné technické kontroly a tieto sú okrem toho nepovinné. Preto by bolo potrebné vykonať analýzu účinnosti a harmonizácie systémov hodnotenia rizikovosti v rámci smernice 2006/22/ES po zavedení príslušných opatrení.

[6] *„1. Členské štáty zavedú systém hodnotenia rizikovosti podnikov na základe počtu a závažnosti akéhokoľvek porušenia nariadení (EHS) č. 3820/85 alebo (EHS) č. 3821/85, ktorého sa konkrétny podnik dopustil.“*

Cieľom tejto správy je v tejto súvislosti poskytnúť prehľad o vykonávacích opatreniach členských štátov na základe predbežných zistení kontroly transpozície.

2. SMERNICA

2.1. Rozsah pôsobnosti smernice

V smernici sa zachovávajú povinné technické kontroly všetkých vozidiel, ktoré sa už pravidelne kontrolovali podľa smernice 2000/30/ES, t. j. ťažkých nákladných vozidiel (N2, N3), autobusov (M2, M3) a ťažkých prípojných vozidiel (O3 a O4).

Novým prvkom však je, že sa smernicou zaviedla kontrola traktorov s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou presahujúcou 40 km/h, ktoré sa používajú hlavne na verejných cestách na účely komerčnej cestnej nákladnej dopravy.

V smernici sa zdôrazňuje, že členské štáty majú právo vykonávať cestné technické kontroly vozidiel, na ktoré sa smernica nevzťahuje, napríklad ľahkých vozidiel (N1), alebo vykonávať kontroly inde ako na verejných cestách.

2.2. Systém hodnotenia rizikovosti; Výber vozidiel na počiatočnú cestnú technickú kontrolu

Novým prvkom je, že sa smernicou rozširuje systém hodnotenia rizikovosti zavedený smernicou 2006/22/ES. Členské štáty majú teraz povinnosť dopĺňať do systémov hodnotenia rizikovosti informácie o počte a závažnosti chýb zistených pri cestných technických kontrolách ťažkých nákladných vozidiel, autobusov a ťažkých prípojných vozidiel, ale nie vysokorýchlostných traktorov.

Prílohou I k smernici sa stanovujú kritériá na určenie rizikového profilu podniku ako počet a závažnosť chýb, ale používanie kritérií je nepovinné a členské štáty môžu používať svoj vlastný systém.

Okrem informácií získaných počas cestných technických kontrol domácich vozidiel musia členské štáty do svojho systému hodnotenia rizikovosti dopĺňať aj informácie, ktoré dostávajú od iných členských štátov.

Členské štáty môžu povoliť podnikom, aby podrobili svoje vozidlá dodatočnej dobrovoľnej kontrole technického stavu, a informácie o týchto kontrolách možno zohľadniť s cieľom zlepšiť rizikový profil podniku.

Vozidlá možno na účely kontroly vyberať na základe vysoko rizikového profilu podniku alebo náhodne, keď existuje podozrenie, že vozidlo ohrozuje bezpečnosť cestnej premávky alebo životné prostredie.

2.3. Systém cestnej kontroly; Obsah a metódy cestných technických kontrol

Jedným z najdôležitejších nových prvkov smernice je zavedenie dvojstupňového prístupu k cestnej technickej kontrole.

Pri každom vozidle, ktoré bolo vybrané na cestnú technickú kontrolu, musí kontrolný technik vykonať aspoň počiatočnú kontrolu. Počiatočná kontrola obsahuje povinné aj nepovinné prvky. Kontrolný technik musí v každom prípade skontrolovať posledný protokol o kontrole technického stavu, správu o cestnej technickej kontrole, ak sú k dispozícii, a vykonať vizuálne hodnotenie technického stavu vozidla. Kontrolný technik ďalej preverí, či sa odstránili všetky chyby uvedené v poslednej správe o cestnej technickej kontrole. Nepovinnými prvkami sú

vizuálne hodnotenie zabezpečenia nákladu vozidla a technické kontroly akoukoľvek metódou, ktorú kontrolný technik považuje za vhodnú. Cieľom takýchto technických kontrol je opodstatniť rozhodnutie o podrobení vozidla podrobnejšej kontrole alebo žiadať o odstránenie zistených vážnych alebo nebezpečných chýb, skôr než sa vozidlu povolí ďalší pohyb na verejných cestách.

Kontrolný technik na základe výsledku počiatočnej kontroly rozhodne o tom, či je potrebné podrobiť vozidlo podrobnejšej kontrole.

Zatiaľ čo v prípade počiatočnej kontroly slúži smernica skôr ako rámec a umožňuje členským štátom značnú flexibilitu, podrobnejšie kontroly sa musia riadiť prísnymi pravidlami stanovenými v smernici.

Podobne ako v smernici 2014/45/EÚ o pravidelnej kontrole technického stavu sa aj v prílohe II k smernici vymedzujú položky, metódy, opis poruchy/chyby a hodnotenie chyby, ktoré možno pri cestnej technickej kontrole uplatňovať ako harmonizované minimum. No zatiaľ čo počas pravidelnej technickej kontroly musí kontrolný technik skontrolovať každú položku uvedenú v prílohe, cestná technická kontrola zahŕňa iba tie položky uvedené v zozname v prílohe II k smernici, ktoré sú považované za nutné a relevantné. Zvláštnu pozornosť však treba venovať bezpečnosti bŕzd, pneumatík, kolies, podvozku a zaťaženiu životného prostredia.

Obmedzenie cestnej technickej kontroly spočíva v tom, že ak sa podľa protokolu o kontrole technického stavu alebo správy o cestnej kontrole vykonala kontrola jednej z položiek, ktoré sú uvedené v prílohe II, počas predchádzajúcich troch mesiacov, kontrolný technik môže uvedenú položku skontrolovať, len ak je takáto kontrola odôvodnená na základe existencie zjavnej chyby.

Kontrolný technik po podrobnejšej kontrole vydá správu v súlade s prílohou IV a vodičovi vozidla je povinný odovzdať jej kópiu.

2.4. Povinnosti; Kontrolní technici; Kontrolné zariadenia; Sankcie

V smernici sa vymedzujú jasné požiadavky, ktoré musia členské štáty splniť:

- originál alebo overená kópia posledného protokolu o kontrole technického stavu a poslednej správy o cestnej technickej kontrole sa musia nachádzať vo vozidle. Prijateľný je aj elektronický dôkaz,
- podniky a vodiči kontrolovaného vozidla musia spolupracovať s kontrolnými technikmi a poskytnúť prístup k vozidlu, jeho častiam a všetkým príslušným dokumentom,
- musia sa určiť povinnosti, ktoré nesú podniky v súvislosti s udržiavaním svojich vozidiel v bezpečnom a dobrom technickom stave, bez toho, aby sa to dotklo povinností vodičov,
- kontrolní technici sa musia zdržať akejkoľvek diskriminácie z dôvodu štátnej príslušnosti vodiča alebo krajiny evidencie vozidla,
- kontrolní technici nesmú podliehať žiadnemu konfliktu záujmov, ktorý by mohol mať vplyv na nestrannosť a objektivitu ich rozhodnutia,
- odmena kontrolných technikov nesmie priamo súvisieť s výsledkami počiatočných alebo podrobnejších cestných technických kontrol.

V smernici sa ďalej stanovuje osobitná požiadavka týkajúca sa kontrolných technikov, ktorí vykonávajú podrobnejšie kontroly. Títo kontrolní technici musia spĺňať minimálne

požiadavky na spôsobilosť a odbornú prípravu stanovené pre kontrolných technikov, ktorí vykonávajú pravidelné technické kontroly.

Pokiaľ ide o zariadenia používané na podrobnejšie cestné technické kontroly, môžu to byť mobilné kontrolné jednotky, určené zariadenia cestnej kontroly alebo stanice technickej kontroly na pravidelné kontroly technického stavu, a to podľa toho, ktoré zariadenie je najbližšie. Vhodné vybavenie na vykonanie určitých kontrol, napríklad kontroly bŕzd alebo zavesenia vozidla, musí byť k dispozícii tak v mobilných kontrolných jednotkách, ako aj v určených zariadeniach cestnej kontroly. V prípade, že treba položku skontrolovať, ale potrebné vybavenie nie je k dispozícii, vozidlo sa presmeruje do stanice technickej kontroly, kde kontrolu možno vykonať.

2.5. Hodnotenie chýb; Následné opatrenia v prípade vážnych alebo nebezpečných chýb; Poplatky za kontroly

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

Na základe odporúčania sa v smernici 2014/45/EÚ zaviedlo hodnotenie chýb ako harmonizované opatrenie pre pravidelné kontroly technického stavu. Rovnaký prístup sa použil pri revízii opatrení cestnej technickej kontroly. V smernici sa zaviedli tri rôzne kategórie chýb. Podľa závažnosti môžu byť chyby ľahké, vážne alebo nebezpečné. Vozidlo, na ktorom sa počas cestnej technickej kontroly zistia chyby patriace do rôznych kategórií podľa závažnosti, sa zaradí do kategórie podľa najzávažnejšej chyby. Vozidlo vykazujúce viacero chýb v rámci rovnakej oblasti kontroly (napríklad brzdenie alebo riadenie) možno zaradiť do najbližšej skupiny najzávažnejších chýb, ak kombinovaný účinok chýb vyúsťuje do vyššieho stupňa ohrozenia bezpečnosti cestnej premávky.

2.6. Percentuálny podiel kontrolovaných vozidiel; Správa o kontrole a databázy cestných technických kontrol; Oznamovanie informácií Komisii

Novým prvkom je, že sa v smernici vymedzuje všeobecný cieľ, že celkový počet počiatočných cestných technických kontrol v EÚ v každom roku musí zodpovedať minimálne 5 % celkového počtu evidovaných ťažkých nákladných vozidiel, autobusov a ťažkých prípojných vozidiel.

Na úrovni členských štátov to znamená, že každý z nich je povinný vynaložiť úsilie na to, aby vykonal primeraný počet počiatočných cestných technických kontrol, ktorý je úmerný k počtu takýchto vozidiel evidovaných na jeho území.

Členské štáty sú povinné zhromažďovať určité informácie tak po počiatočných, ako aj po podrobnejších cestných technických kontrolách. Zhromaždené informácie slúžia ako podklad pre správy, ktoré sú povinné Komisii zasielať každé dva roky.

Prvé národné správy sa budú vzťahovať na roky 2019 a 2020 a Komisii majú byť zaslané do 31. marca 2021.

---

[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).

2.7. Určenie kontaktného miesta; Spolupráca medzi členskými štátmi; Koordinované cestné technické kontroly

V smernici sa členským štátom ukladá povinnosť určiť vnútroštátne kontaktné miesto a oznámiť ho Komisii. Medzi úlohy týchto kontaktných miest patria tieto činnosti:

- zabezpečiť koordináciu s vnútroštátnymi kontaktnými miestami iných členských štátov v záležitostiach týkajúcich sa smernice, najmä ak sa pri cestnej technickej kontrole zistili vážne alebo nebezpečné chyby na vozidle evidovanom v inom členskom štáte,
- každý druhý rok zasielať Komisii údaje o cestných technických kontrolách, ktoré vykonali.

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

3.1. Vnútroštátne transpozičné opatrenia oznámené členskými štátmi

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

Do 20. mája 2017 iba osem z 28 členských štátov informovalo Komisiu o tom, že transpozícia smernice bola dokončená. Komisia v súlade s procesnými pravidlami začala postup v prípade nesplnenia povinnosti a vyzvala ostatných 20 členských štátov, aby požadované vnútroštátne transpozičné opatrenia prijali. Začiatok postupu v prípade nesplnenia povinnosti bol dôvodom intenzívnejšej výmeny informácií s členskými štátmi a vo väčšine prípadov to viedlo k oznámeniu chýbajúcich vnútroštátnych transpozičných opatrení.

3.2. Predbežné zistenia

Komisia v snahe získať predbežné hodnotenie vnútroštátnych transpozičných opatrení, pokiaľ ide o ich súlad s požiadavkami smernice, uzatvorila zmluvu s externým dodávateľom. Zistenia dodávateľa Komisia ďalej analyzuje a predpokladá sa, že túto analýzu dokončí v nasledujúcich mesiacoch.

3.2.1. Rozsah pôsobnosti smernice

Podľa predbežnej analýzy vnútroštátnych transpozičných opatrení predstavovalo začlenenie vysokorýchlostných traktorov pre niektoré členské štáty výzvu. Určité menšie problémy sa ďalej vyskytli v súvislosti s kategóriami vozidiel, ktoré už sú súčasťou systému cestných technických kontrol, čo si bude vyžadovať ďalšie objasnenie.

3.2.2. Systém hodnotenia rizikovosti; Výber vozidiel na počiatočnú cestnú technickú kontrolu

Z predbežného hodnotenia vyplýva, že vo viacerých členských štátoch môžu existovať problémy, pokiaľ ide o rozšírenie systému hodnotenia rizikovosti o informácie, ktoré pochádzajú z cestných technických kontrol. Toto si bude vyžadovať ďalšiu analýzu a výmenu informácií s dotknutými členskými štátmi.

Zdá sa, že väčšina členských štátov zaviedla nepovinné opatrenia smernice týkajúce sa výberu vozidiel a počas predbežného hodnotenia neboli vznesené žiadne závažné výhrady.

3.2.3. Systém cestnej kontroly; Obsah a metódy cestných technických kontrol

Podľa predbežných zistení sa ako problematické ukázalo zavedenie oddelenej počiatočnej a podrobnejšej fázy cestnej technickej kontroly. Zdá sa, že sa v niektorých členských štátoch nezaviedli tieto dve fázy ako jednoznačne oddelené, čo môže nastoliť ďalšie otázky týkajúce sa záležitostí, ktoré priamo súvisia s jednotlivými fázami, akými sú zber údajov, správa o podrobnejšej cestnej technickej kontrole alebo odborná príprava kontrolných technikov.

3.2.4. Povinnosti; Kontrolní technici; Kontrolné zariadenia; Sankcie

Predbežná analýza nevyvolala vážne obavy, ale niektoré aspekty, ktoré súvisia s požiadavkami stanovenými pre kontrolných technikov, si budú vyžadovať ďalšie posúdenie a výmeny informácií s príslušnými členskými štátmi.

3.2.5. Hodnotenie chýb; Následné opatrenia v prípade vážnych alebo nebezpečných chýb; Poplatky za kontroly

Celkové závery predbežného hodnotenia boli pozitívne, ale niektoré aspekty bude potrebné bližšie objasniť.

Zdá sa, že len niekoľko členských štátov zaviedlo nepovinné opatrenia, na základe ktorých sa požaduje úhrada poplatku súvisiaceho s vykonaním kontroly v prípade zistenia chýb počas podrobnejšej kontroly.

3.2.6. Percentuálny podiel kontrolovaných vozidiel; Správa o kontrole a databázy cestných technických kontrol; Oznamovanie informácií Komisii

Pokiaľ ide o hranicu 5 %, primeraný počet kontrol na úrovni členských štátov a oznamovanie informácií Komisii každý druhý rok, bola identifikácia vnútroštátnych transpozičných opatrení v niektorých prípadoch zložitá, ale predbežným hodnotením sa nezistili žiadne závažné problémy.

Na druhej strane sa zdá, že nová povinnosť zhromažďovať rôzne súbory informácií po počiatočných a podrobnejších kontrolách je pre niektoré členské štáty výzvou a bude potrebné bližšie objasnenie a výmena informácií s príslušnými členskými štátmi.

Pokiaľ ide o informácie, ktoré sa majú zhromažďovať na vnútroštátnej úrovni, je potrebné poznamenať, že pri neexistencii prechodných opatrení sa smernicou vytvorila zložitá situácia pre členské štáty. Smernica sa uplatňuje od 20. mája 2018, ale prvé národné správy podľa smernice sa budú vzťahovať až na roky 2019 a 2020. To znamená, že údaje za celý rok 2018 sa budú musieť zhromažďovať a národné správy vypracúvať podľa smernice 2000/30/ES, ktorá však bola zrušená 20. mája 2018, keď sa začala uplatňovať smernica. Toto právne vákuum spôsobilo členským štátom značné praktické problémy pri zostavovaní správ o cestnej technickej kontrole v rokoch 2017 až 2018.

3.2.7. Určenie kontaktného miesta; Spolupráca medzi členskými štátmi; Koordinované cestné technické kontroly

Členské štáty oznámili svoje vnútroštátne kontaktné miesta do 20. mája 2015 a odvtedy pravidelne posielajú aktualizované údaje. Na základe oznámení a ich následných aktualizácií Komisia vypracovala zoznam oznámených vnútroštátnych kontaktných miest a pravidelne ho členským štátom rozosiela.

4. ZHRNUTIE – ZÁVERY

Balíkom opatrení o technickom stave vozidiel prijatým v roku 2014 sa zaviedlo niekoľko nových prvkov v oblasti pravidelných kontrol technického stavu, cestnej technickej kontroly úžitkových vozidiel a dokladov o evidencii vozidla a zároveň sa zachovala väčšina existujúcich požiadaviek, ktoré fungujú.

Osem členských štátov úplne transponovalo opatrenia smernice do svojich vnútroštátnych právnych predpisov včas. Ostatných 20 členských štátov splnilo svoju transpozičnú povinnosť po tom, čo Komisia začala úradný postup, ktorým ich na to vyzvala.

Pokiaľ ide o súlad vnútroštátnych opatrení s opatreniami smernice, z predbežného hodnotenia vyplýva, že vo väčšine členských štátov je úroveň transpozície celkovo uspokojivá, ale v niektorých prípadoch môže Komisia uvažovať o začatí výmeny informácii s dotknutými členskými štátmi v snahe objasniť možné prípady nesúladu.

Pokiaľ ide o účinky smernice na rôzne aspekty cestnej technickej kontroly úžitkových vozidiel, zmysluplné závery by bolo možné vyvodiť iba na základe údajov získaných po troch rokoch nepretržitého obdobia uplatňovania. Komisia však bude situáciu pozorne sledovať a v príhodnom okamihu nadviaže vypracovaním hodnotenia *ex post*.