

Brusel 27. listopadu 2025
(OR. en)

15613/25

Interinstitucionální spis:
2025/0097 (COD)

TRANS 557
CODEC 1852
ENV 1240
MI 922

POZNÁMKA

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Rada
Č. předchozího dokumentu:	14625/25
Č. dok. Komise:	8255/25
Předmět:	Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2014/45/EU o pravidelných technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a směrnice 2014/47/EU o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných v Unii – obecný přístup

I. ÚVOD

1. Dne 24. dubna 2025 předložila Komise dva legislativní návrhy na revizi „balíčku předpisů týkajících se technické způsobilosti vozidel“ z roku 2014. Jedním návrhem se mění směrnice 2014/45/EU o pravidelných technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a směrnice 2014/47/EU o silničních technických kontrolách užitkových vozidel, zatímco druhým návrhem se nahrazuje směrnice 1999/37/ES o registračních dokladech vozidel.

2. Obecným cílem obou návrhů je dále zlepšit bezpečnost silničního provozu v EU, přispět k udržitelné mobilitě a usnadnit volný pohyb osob a zboží v EU. Kromě toho návrh, kterým se mění směrnice o pravidelných technických prohlídkách a směrnice o silničních technických kontrolách, sleduje tyto specifické cíle:
- a. zajistit konzistentnost, objektivitu a kvalitu technických prohlídek zohledněním technologického pokroku, zejména provádění kontrol elektrických vozidel a pokročilých asistenčních systémů pro řidiče (ADAS), zavádění nových metod kontroly pro plynné emise (NO_x a počet částic) a emise hluku a používání zařízení na měření emisí a hluku na veřejných komunikacích k detekci vozidel s vysokými emisemi;
 - b. omezit neoprávněné zásahy u vozidel a zlepšit odhalování vadných vozidel, jejichž bezpečnostní systémy a systémy k omezení emisí jsou vadné nebo u nich byly provedeny neoprávněné zásahy, jakož i vozidel, u nichž byly provedeny neoprávněné zásahy u počítadel ujetých kilometrů; tento cíl spočívá ve změnách rozsahu a četnosti pravidelných kontrol, změnách norem týkajících se kontrol, jakož i ve vytvoření systému pro zaznamenávání údajů z počítadel ujetých kilometrů;
 - c. zlepšit elektronické ukládání a výměnu relevantních údajů o identifikaci a stavu vozidla, a zvýšit tak dostupnost údajů a usnadnit vzájemné uznávání ze strany donucovacích orgánů.

II. ČINNOST V RÁMCI JINÝCH ORGÁNŮ A INSTITUCÍ

3. Evropský parlament určil jako výbor odpovědný za tento návrh Výbor pro dopravu a cestovní ruch (TRAN), v jehož rámci byl zpravodajem dne 22. září 2025 jmenován Jens GIESEKE (PPE, DE).
4. Evropský hospodářský a sociální výbor přijal stanovisko dne 18. září 2025. Evropský výbor regionů se rozhodl stanovisko nevydat.

III. ČINNOST V RÁMCI RADY A JEJÍCH PŘÍPRAVNÝCH ORGÁNŮ

5. Pracovní skupina pro pozemní dopravu zahájila práci na návrhu dne 30. dubna 2025 během polského předsednictví obecnou prezentací Komise a prezentací posouzení dopadů¹.
6. Během polského předsednictví uspořádala Rada dne 5. června 2025 výměnu názorů na balíček předpisů týkajících se technické způsobilosti vozidel. Ministři uvítali přepracování stávajících směrnic a ambici pokročit směrem k větší harmonizaci, digitalizaci a modernizaci. Několik ministrů ve svých vystoupeních rovněž zdůraznilo potřebu stanovit proveditelné prováděcí lhůty a minimalizovat náklady a administrativní zátěž.
7. Dánské předsednictví návrh v období od července do listopadu 2025 v rámci pracovní skupiny podrobně projednalo. Na základě připomínek delegací vznesených na zasedáních pracovní skupiny a ve formě písemných připomínek vypracovalo předsednictví osm kompromisních znění.
8. Delegace vzaly na vědomí přípravné práce Komise, vyjádřily však několik obav. Tyto obavy se týkaly dodatečných nákladů pro vlastníky vozidel, jejichž vozidla by byla kontrolována podrobněji nebo častěji, mezních hodnot kapacity, účinného fungování stanic technické kontroly a týmů provádějících silniční kontroly a nákladů na administrativu, jako jsou provozní náklady na nové vybavení. Několik delegací by si přálo, aby byl v návrhu kladen větší důraz na sociální aspekty, pokud jde o majitele starších vozidel, a poukázalo na skutečnost, že technické nedostatky vozidel často nejsou příčinou dopravních nehod.
9. Dalším problematickým bodem byla praktická proveditelnost: delegace zpochybnily škálovatelnost nových metod kontroly, které se osvědčily v laboratorních podmínkách (měření NO_x u automobilů s naftovým motorem po zahřívací jízdě), a skutečnost, že je členským státům uloženo používat metody, které dosud nejsou vyvinuty (měření počtu částic a měření NO_x u automobilů s benzinovým motorem) nebo nejsou široce používány (měření emisí dálkově ovládaným zařízením).

¹ Zpráva o posouzení dopadů je připojena k druhému návrhu (dokumenty ST 8259/25 ADD 5–7).

10. Některé delegace však návrh Komise týkající se měření pomocí dálkově ovládaného zařízení podpořily, jiné podpořily nové zkoušky emisí, pokud se by se uplatňovaly na omezenější skupiny vozidel nebo pouze při silničních kontrolách. V důsledku toho bylo obzvláště obtížné nalézt ohledně nových metod kontroly emisí a měření pomocí dálkově ovládaného zařízení kompromis.
11. K hlavním změnám zavedeným předsednictvím patří:

Směrnice o pravidelných technických prohlídkách

- a. Oblast působnosti a minimální četnost technických prohlídek (články 2 a 5 pozměněného aktu): kompromisní znění zachovává oblast působnosti technických prohlídek a minimální četnost, s níž jsou v současné době uplatňovány. To znamená, že návrh na to, aby se po deseti letech přešlo od každoročních prohlídek k prohlídkám prováděným jednou za dva roky, a zavedení dodatečných prohlídek pro dodávková vozidla nebyly zachovány a že stávající výjimka umožňující, aby v případě, že jsou uplatňována alternativní opatření, byly z oblasti působnosti vyloučeny motocykly, zůstává zachována.
- b. Prohlídka v jiném členském státě, než je členský stát registrace (čl. 4 odst. 4, čl. 5 odst. 1 poslední pododstavec, čl. 8 odst. 1a): kompromisní znění vychází z přístupu Komise týkajícího se dočasného osvědčení o technické způsobilosti vozidla vydaného v jiném členském státě, ale rozšiřuje oblast působnosti i na lehká užitková vozidla. V kompromisním znění je posílena komunikace mezi dotčenými členskými státy a je v něm poskytnuta větší flexibilita, pokud jde o to, kdy provést následnou pravidelnou technickou prohlídku v členském státě registrace.
- c. Údaje z počítadel ujetých kilometrů (článek 4a): předsednictví zachovává v návrhu stanovenou povinnost zřídit vnitrostátní databáze údajů z počítadel ujetých kilometrů, a poskytnout tak účinný nástroj pro boj proti podvodům týkajícím se kilometrů ujetých daným vozidlem. Upřesňuje, že uvedená povinnost by se měla vztahovat pouze na osobní automobily a lehká užitková vozidla. Počet případů, kdy mají být údaje z počítadel ujetých kilometrů povinně odečteny a zahrnuty do databáze, by byl omezenější, než jak je stanoveno v původním návrhu: kromě stanic technické kontroly, které již musí údaje z počítadel ujetých kilometrů zaznamenávat, by do systému předávání údajů spadaly i opravny, jimž výrobci vozidel udělili oprávnění, jakož i výrobci připojených vozidel. To, zda do databáze zahrnout další případy údajů z počítadel ujetých kilometrů, by bylo na uvážení členského státu.

- d. Nové metody kontroly emisí (článek 6, položka 8.2 přílohy I): cílem kompromisního znění je na jedné straně zajistit, aby byly pravidelné technické prohlídky dostatečně citlivé a umožňovaly odhalit nevyhovující úrovně emisí u moderních vozidel, která jsou mnohem čistší, pokud fungují podle konfigurací výrobců, a v důsledku toho smysluplně přispět k plnění cílů politiky EU v oblasti kvality vnějšího ovzduší² a k provádění nových emisních norem pro vozidla³. Za tímto účelem se kompromisní návrh v zásadě ztotožňuje s návrhem Komise na měření počtu částic (PN) a měření NO_x ve stanicích technické kontroly. Na druhé straně kompromisní návrh s ohledem na zbývající překážky, a to konkrétně nedostatek spolehlivých metod a praktickou škálovatelnost, snižuje bezprostřední tlak na kapacity stanic technické kontroly a zmírňuje riziko snížení spolehlivosti výsledků kontroly tím, že zajišťuje odstupňovaný vývoj založený na prováděcích aktech, v nichž mají být podrobně popsány metody a rozsah zkoušek a následně stanoveny konkrétní prováděcí lhůty.
- e. Elektronické osvědčení o technické způsobilosti vozidla (článek 8): téměř všechny delegace návrh podpořily, pokud jde o přechod na elektronické osvědčení o technické způsobilosti vozidla uložené v evropské peněžence digitální identity, přičemž osoba, která dané vozidlo k prohlídce přistavuje, má i nadále možnost si vyžádat jeho tištěnou verzi. V kompromisním znění se upřesňuje, že vydávání osvědčení, které bude možno uložit do peněženky, bude zahájeno čtyři roky po vstupu směrnice v platnost. V kompromisním znění se již nevyžaduje, aby byla tištěná kopie ověřena; bylo by dostatečné, kdyby její pravost mohla být ověřena pomocí QR kódu.
- f. Výměna údajů a podávání zpráv (články 16, 20, 20a): delegace obecně podpořily cíl zlepšit přeshraniční interoperabilitu a výměnu údajů v reálném čase mezi vnitrostátními orgány a potažmo i stanicemi technické kontroly. Velký počet členských států však vyjádřil nesouhlas s tím, že by tato výměna měla vycházet výhradně ze systému MOVE-HUB vyvinutého Komisí. Z těchto důvodů vložilo předsednictví do článku 16 nový odstavec, který členským státům umožňuje používat k výměně údajů a připojení k elektronickému systému MOVE-HUB své vlastní aplikace nebo aplikace třetích stran, včetně systému EUCARIS.

² Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/2881 ze dne 23. října 2024 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu (Úř. věst. L, 2024/2881, 20.11.2024).

³ Nejnovější: Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1257 ze dne 24. dubna 2024 o schvalování typu motorových vozidel a motorů, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska jejich emisí a životnosti baterie (Euro 7) (Úř. věst. L, 2024/1257, 8.5.2024).

V kompromisním znění zůstává zachována nová povinnost podávat zprávy (článek 20a) s omezenou oblastí působnosti; toto podávání zpráv bude podobné podávání zpráv podle směrnice o silničních kontrolách.

- g. Elektronické bezpečnostní systémy⁴, údaje od výrobců (čl. 5 odst. 6 a 7) a seznam dalších kontrolovaných položek v bodě 3 přílohy I: kompromisní návrh se podrobněji zabývá tokem údajů od výrobců a správou údajů, které mají být založeny na prováděcích aktech. Pokud jde o příslušných 62 položek elektronického bezpečnostního systému, které mají být podle návrhu Komise nově kontrolovány, v kompromisním znění je část těchto položek přeskupena do jiných stávajících kontrolovaných položek, část se má kontrolovat dobrovolně a část se vypouští. Na žádost delegací se doplňují dvě položky, které mají být předmětem kontroly: zaprvé, dobrovolná provázanost mezi stahováním vozidel z oběhu a technickými prohlídkami s cílem zlepšit výsledky stahování vozidel z oběhu, které mají silnou vazbu na bezpečnost a ochranu zdraví (položka 0.3); zadruhé, kontrola poplašných a hasicích systémů (bod 9.13).

Směrnice o silničních technických kontrolách

- a. Oblast působnosti (článek 2 pozměněného aktu): kompromisní znění podporuje rozšíření oblasti působnosti systému silničních kontrol na lehká užitková vozidla kategorie N1. Kompromisní znění se snaží reagovat na vážné obavy některých delegací tím, že na jedné straně umožňuje vyloučit uvedená vozidla z oblasti působnosti v případě, že jsou po dvou letech a poté každoročně podrobovány pravidelným technickým prohlídkám, a na druhé straně mění cíl týkající se pokrytí vozového parku uvedený v článku 5.
- b. Měření pomocí dálkově ovládaného zařízení (články 4a a 21 návrhu, článek 9a a čl. 18 odst. 3 kompromisního znění): v kompromisním znění se zavádí koncept měření pomocí dálkově ovládaného zařízení jako dobrovolné opatření, které má být po získání dalších zkušeností z praxe přezkoumáno. Aby se po odhalení vozidla s vysokými emisemi usnadnila přeshraniční následná opatření, může Komise přijmout prováděcí akty, kterými pro tuto přeshraniční spolupráci stanoví prahové hodnoty.

⁴ Toto téma bylo přejmenováno na „Pokročilé asistenční systémy pro řidiče a další systémy související s bezpečností“.

- c. Procentní podíl vozidel, na něž se má vztahovat prvotní silniční kontrola (článek 5): kompromisní návrh vychází z návrhu Komise tím, že namísto celounijního cíle stanoví cíle týkající se technické kontroly vozového parku pro jednotlivé členské státy a nový cíl týkající se technické kontroly pro lehká užitková vozidla kategorie N1. Posledně uvedený cíl je namísto toho, aby odpovídal 2 % počtu registrovaných lehkých užitkových vozidel za rok, jak to navrhuje Komise, stanoven ve vztahu k celkovému počtu technických prohlídek těžkých užitkových vozidel (a má odpovídat 10 % počtu těchto prohlídek).
- d. Kontrola zabezpečení nákladu (čl. 10 odst. 1 písm. c), článek 13): kompromisní znění odráží většinový názor delegací, podle něhož se povinnost provádět kontrolu může týkat pouze prvotní silniční technické kontroly, neboť není k dispozici dostatek zdrojů, tak aby bylo možno provádět podrobnou kontrolu zabezpečení nákladu u každého vozidla, které je silniční technické kontrole podrobeno. Podrobná kontrola proto bude i nadále vycházet z úsudku kontrolora po povinné vizuální kontrole zabezpečení nákladu.
- e. Výměna údajů a podávání zpráv (články 18a a 20): v kompromisním znění se předpokládá výměna údajů, která bude sladěna s návrhem směrnice o pravidelných technických prohlídkách, a podávání zpráv, které se přidržuje návrhu Komise a současné praxe.
- f. Obsah a metody podrobné kontroly (články 10 a 11, příloha II): pokud se možné položky kontrolované v rámci podrobných silničních kontrol shodují s položkami, které jsou relevantní pro pravidelné technické prohlídky, jsou změny navržené předsednictvím totožné se změnami navrženými pro směrnici o pravidelných technických prohlídkách. Byly však provedeny dvě změny: Zaprvé, v kompromisním znění se v čl. 10 odst. 1 objasňuje, že standardní metodou prvotní silniční kontroly je vizuální kontrola, která může být doplněna použitím zvláštního vybavení. Zadruhé, pokud jde o měření emisí NO_x z naftových motorů, v kompromisním znění se navrhuje, že měření během silniční kontroly by mělo být zavedeno ve lhůtě tří let po datu provedení ve vnitrostátním právu, a to vzhledem k tomu, že problém se stabilizací vozidla nenastává v případě, že motor ve vozidle, které ke kontrole přijede, je již zahřátý. V bodě odůvodnění 15a se objasňuje, že v případě, že členský stát využívá stanice technické kontroly k podrobné kontrole, bude tato podrobná kontrola záviset na tom, aby po přijetí prováděcích aktů byly v těchto stanicích zavedeny relevantní metody kontroly.
- V souladu s přístupem k měření pomocí dálkového zařízení bylo kompromisní znění o tento typ měření doplněno a má být potvrzeno standardní zkušební metodou, jež má představovat metodu alternativní (8.1.1, 8.2.2.2 až 8.2.3.3).

Provedení ve vnitrostátním právu (článek 3 pozměňujícího aktu)

12. Vzhledem k ambicióznosti a složitosti požadavků zavedených navrhovanými revizemi požádalo mnoho členských států o prodloužení lhůty pro provedení ve vnitrostátním právu, která byla v kompromisním znění prodloužena na tři roky. Zvláště obtížné prvky provádění byly vyřešeny prostřednictvím specifických fází provádění po přijetí prováděcích aktů (viz bod 10 písm. d) výše v případě zkoušek emisí, článek 8 směrnice o pravidelných technických prohlídkách v případě vydávání elektronických osvědčení o technické způsobilosti).
13. Delegace na zasedání pracovní skupiny dne 13. listopadu 2025 obecně podpořily kompromisní znění předsednictví⁵ s ohledem na obecný přístup, přičemž některé z nich požadovaly další vysvětlení nebo požadovaly další změny. Komise ocenila technickou práci vykonanou předsednictvím, zdůraznila však, že několik reformních prvků, které považovala za nejdůležitější, bylo buď omezeno co do rozsahu nebo ambicí, nebo vypuštěno. Komise si vyhradila svůj postoj, a to i pokud jde o výběr zmocnění pro účely aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů.
14. Na zasedání dne 21. listopadu potvrdil Výbor stálých zástupců velkou většinou kompromisní znění uvedené v příloze a v dodatku 1⁶ k této poznámce. Některé delegace znovu uvedly, že mají i nadále silné obavy ohledně složitosti a administrativní nebo technické zátěže.

IV. ZÁVĚRY

15. S ohledem na výše uvedené skutečnosti se Rada pro dopravu, telekomunikace a energetiku vyzývá, aby se na zasedání dne 4. prosince 2025 dohodla na obecném přístupu.

⁵ Dokumenty ST 14625/25 + ADD 1 REV 1.

⁶ Totožné se zněním uvedeným v dokumentech ST 14625/25 + ADD 1 REV 1, s výjimkou některých jazykových oprav.

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterou se mění směrnice 2014/45/EU o pravidelných technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a směrnice 2014/47/EU o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných v Unii

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 91 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru⁷,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů⁸,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

⁷ Úř. věst. C , , s. .

⁸ Úř. věst. C , , s. .

- (1) Ustanovení týkající se technických prohlídek jsou součástí právních předpisů Unie již několik desetiletí. Jsou však předmětem postupné harmonizace. Právní předpisy Unie v této oblasti byly naposledy revidovány v roce 2014 v rámci „balíčku předpisů o technické způsobilosti vozidel“⁹. V zájmu lepšího prosazování se průběžnými revizemi těchto pravidel postupně rozšiřoval okruh vozidel, která mají být kontrolována, a rozsah harmonizovaných pravidel, včetně pravidel pro silniční kontroly a registrační doklady vozidel. Tyto revize upřeshňovaly a aktualizovaly požadované metody kontroly, postupy a související dokumenty tak, aby odrážely technologický pokrok.
- (2) Směrnice 2014/45/EU stanoví minimální obsah a frekvenci technických prohlídek pro každou kategorii vozidel, s výjimkou motocyklů, kde mají členské státy větší volnost. Tato směrnice rovněž stanoví minimální požadavky na nezávislost stanic technické kontroly a odbornou přípravu kontrolorů, zkušební vybavení a obsah osvědčení o technické způsobilosti. Platnost tohoto osvědčení, jakož i jakéhokoli jiného dokladu o kontrole, musí být členskými státy uznána pro účely volného oběhu a nové registrace vozidla již registrovaného v jiném členském státě.

⁹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU ze dne 3. dubna 2014 o pravidelných technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a o zrušení směrnice 2009/40/ES (Úř. věst. L 127, 29.4.2014, s. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>), 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/47/oj>) a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/46/ES ze dne 3. dubna 2014, kterou se mění směrnice Rady 1999/37/ES o registračních dokladech vozidel (Úř. věst. L 127, 29.4.2014, p. 129, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/46/oj>).

- (3) Směrnice 2014/47/EU doplňuje směrnici 2014/45/EU tím, že požaduje, aby členské státy prováděly silniční kontroly těžkých užitkových vozidel nad 3,5 tuny, včetně autobusů, nákladních automobilů a jejich přípojných vozidel, s cílem zkontrolovat každoročně 5 % vozového parku Unie. Tyto kontroly zahrnují prvotní silniční kontrolu, a pokud to kontrolor považuje za nezbytné, podrobnější silniční technickou kontrolu. Položky kontrolované při podrobných kontrolách jsou stejné jako položky kontrolované při pravidelných technických prohlídkách a mohou zahrnovat také kontrolu zabezpečení nákladu. Pokud je při silniční kontrole zjištěn závažný nebo nebezpečný nedostatek, je členský stát, v němž byla kontrola provedena, povinen informovat členský stát, ve kterém je vozidlo registrováno, aby si vynutil opravu vozidla, které bylo dočasně vyřazeno z provozu.
- (4) Vzhledem k rychlému technologickému pokroku jsou některá současná pravidla pro prohlídky a kontroly vozidel již zastaralá a měla by být změněna tak, aby odpovídala novějším technologiím a vozidlům, včetně elektrických vozidel a hybridních elektrických vozidel. Rámec pro provádění kontrol by měl dále přispět ke snížení emisí z dopravy a k urychlení a využití digitalizace v odvětví dopravy. Tento rámec by měl být také lépe přizpůsoben vývoji v oblasti technologie vozidel, složení vozového parku a metodám kontroly.
- (5) Digitální transformace je jednou z priorit Unie. V souvislosti s aktualizací stávajících pravidel pro provádění kontrol vozidel je rovněž důležité do značné míry harmonizovat, zjednodušit a digitalizovat správní postupy a odstranit zbývající překážky volného pohybu. Mezi tyto překážky patří neuznávání pravidelných technických prohlídek prováděných v jiných členských státech, než je členský stát, ve kterém je vozidlo registrováno. To může bránit volnému pohybu osob v rámci Unie a jejich právu usadit se v jiném členském státě, než ve kterém je vozidlo aktuálně registrováno.
- (5a) Technická prohlídka vozidla během jeho užitné doby má být relativně jednoduchá, rychlá a finančně nenáročná, avšak má být současně účinná z hlediska dosahování cílů uvedených směrnic.

- (6) Některé ze současných metod kontroly emisí jsou nevhodné pro provádění kontrol u vozidel s moderní technologií regulace emisí látek znečišťujících ovzduší a nízkými základními emisemi. Existuje také potenciál pro další snížení emisí znečišťujících látek prostřednictvím vhodnějších zkoušek a kontrol. Uplatňování nejlepších dostupných, přiměřených a vhodných metod kontroly by členským státům pomohlo dosáhnout přísnějších norem kvality ovzduší, konkrétně mezních hodnot pro ochranu lidského zdraví stanovených směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/2881¹⁰, zejména pro jemné částice a oxidy dusíku (NO_x).
- (7) Počet úmrtí a vážných zranění na silnicích v Unii zůstává na nepřijatelně vysoké úrovni, kdy v roce 2023 zemřelo 20 400 osob. Proto je třeba přijmout další opatření, aby bylo dosaženo cílů v oblasti bezpečnosti silničního provozu stanovených v rámci politiky EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu na období 2021–2030¹¹.
- (8) Kontrola technické způsobilosti motocyklů má jednoznačné přínosy pro bezpečnost silničního provozu. O tom svědčí i počet členských států, které již motocykly do svých režimů technických prohlídek zařadily. Členské státy mohou z povinných pravidelných technických prohlídek vyjmout motocykly s objemem motoru větším než 125 cm³ nebo s maximálním trvalým jmenovitým nebo netto výkonem vyšším než 11 kW, pokud zavedly účinná alternativní opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu, jako jsou silniční kontroly.

¹⁰ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/2881 ze dne 23. října 2024 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu (přepracované znění) (Úř. věst. L, 2024/2881, 20.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

¹¹ SWD(2019) 283 final, <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>.

- (9) Podle zpětné vazby získané od členských států a zástupců průmyslu se ukázalo, že stávající právní požadavky, jejichž cílem je zajistit, aby stanice technické kontroly měly k dispozici technické údaje potřebné k provádění pravidelných technických prohlídek, jsou neúčinné. Je proto nezbytné s přihlédnutím k požadavkům na komunikaci uvedeným v článku 61 a příloze X nařízení (EU) 2018/858 stanovit, že minimální soubor informací by měl být bezplatně a bez zbytečného odkladu zpřístupněn příslušným orgánům nebo centralizovaným datovým subjektům pověřeným orgány jednoho nebo více členských států správou přístupu k těmto informacím, což by pak mělo zajistit, aby byl nezbytný přístup poskytnut i stanicím technické kontroly.
- (10) V případě vozidel kategorií M1 a N1 by měl členský stát registrace uznat dočasné osvědčení EU o technické způsobilosti vydané jiným členským státem na dobu až šesti měsíců za předpokladu, že následná pravidelná technická prohlídka je provedena v členském státě registrace. To znamená, že vozidlo se musí v době platnosti dočasného osvědčení EU o technické způsobilosti, vrátit do členského státu registrace, aby podstoupilo následnou pravidelnou technickou prohlídku. To přispěje k usnadnění volného pohybu osob, přičemž bude dodržen základní požadavek, že vozidla musí být obecně kontrolována v členském státě registrace. Aby se zajistila jasnost, pokud jde o stav vozidla, členský stát, který prohlídku provádí, sdělí v krátké době prostřednictvím platformy MOVE-HUB výsledek prohlídky členskému státu registrace.
- (11) Ze stejného důvodu by měl mít členský stát, ve kterém je vozidlo registrováno, možnost rozhodnout se, zda uzná osvědčení o technické způsobilosti vydané jiným členským státem. Pokud tak učiní, měl by o tom informovat ostatní členské státy a Komisi. Příslušná osvědčení o technické způsobilosti by měla být všemi členskými státy považována za rovnocenná osvědčením vydaným členským státem, ve kterém je vozidlo registrováno.

- (12) V rámci boje proti podvodům spojeným s počtem najetých kilometrů u ojetých vozidel je součástí pravidelných technických prohlídek i záznam údajů z počítadel ujetých kilometrů. Manipulace s počítadly ujetých kilometrů může mít dopad na bezpečnost silničního provozu, neboť kupující jsou uváděni v omyl, pokud jde o míru opotřebení, a tedy i potřeby z hlediska údržby, přičemž je pravděpodobné, že u daného vozidla nebyla včas provedena potřebná údržba. Účinnost tohoto opatření je však omezená, protože první technická prohlídka u vozidel kategorie M1 nebo N1 se ve většině členských států provádí až po čtyřech letech od první registrace a v mnoha z nich následně pouze každé dva roky. Na základě dalších zkušeností v několika členských státech ohledně různých kategorií vozidel by členské státy měly alespoň zajistit, aby se údaje z těchto počítadel zaznamenávaly vždy, když opravny, jimž výrobci vozidel udělili oprávnění, provádějí údržbu nebo opravu vozidla kategorie M1 nebo N1, a aby se tyto údaje zaznamenávaly do vnitrostátní databáze nebo vnitrostátního registru vozidel. Oprávněné opravny fungují v rámci distribučního systému výrobce. S cílem dále zvýšit počet datových bodů v historických záznamech z počítadel ujetých kilometrů u vozidel mohou členské státy poskytnout přístup, který umožňuje provádět záznamy, do téže vnitrostátní databáze nebo registru vozidel jiným poskytovatelům služeb, zejména nezávislým opravárnám nebo údržbářským dílnám, a mohou zahrnout i jiné poskytovatele spolehlivých údajů z počítadel ujetých kilometrů, jako jsou pojišťovny nebo půjčovny automobilů. Členské státy by měly tyto údaje zpřístupnit příslušným orgánům a držiteli osvědčení o registraci a měly by kontrolorům poskytnout historické záznamy z počítadel ujetých kilometrů (údaje nebo posouzení).
- (12a) Kromě toho by členské státy měly od výrobců nebo jejich zástupců vyžadovat, aby každé tři měsíce předávali údaje z počítadel ujetých kilometrů u připojených vozidel. Vzhledem k tomu, že členské státy nemají k těmto údajům přímý přístup, nejsou odpovědné za jejich kvalitu. Aby mohli spotřebitelé odhalit podvody s počítadly ujetých kilometrů ještě před koupí vozidla, měly by členské státy rovněž informovat spotřebitele o dostupnosti historických záznamů z počítadla ujetých kilometrů držiteli osvědčení o registraci, zejména v souvislosti s prodejem vozidla. Členské státy se mohou rozhodnout, že při poskytování historických záznamů z počítadel ujetých kilometrů držiteli osvědčení o registraci budou účtovat správní poplatek. Aby se zvýšila dostupnost statistik o používání vozidel bez dodatečné zátěže pro vnitrostátní správní orgány, pokud jde o podávání zpráv, měly by členské státy zpřístupnit údaje z počítadel ujetých kilometrů vnitrostátním statistickým úřadům a Komisi (Eurostatu).

- (13) Přestože jsou elektrická vozidla, včetně hybridních elektrických vozidel, v provozu již mnoho let a jejich počet neustále roste, neexistují žádná harmonizovaná pravidla pro technické prohlídky vysokonapěťových systémů těchto vozidel, což vede k tomu, že členské státy vypracovávají různé kontrolní postupy. Aby byl zajištěn bezpečný provoz těchto vozidel po celou dobu jejich životnosti a aby se předešlo protichůdným kontrolním postupům v členských státech, měly by být příslušné kontrolované položky zahrnuty do minimálních požadavků na obsah kontrol a doporučené metody jejich provádění.
- (13a) Aby bylo zajištěno správné provádění kontrol elektrických a hybridních elektrických vozidel, včetně nových pokročilých elektronických systémů, je důležité, aby byli kontroloři řádně vyškoleni, a to jak během počáteční odborné přípravy, tak i při odborné přípravě zaměřené na aktualizaci dovedností. S cílem umožnit provádění kontrol různých nových typů vozidel a systémů by měly mít členské státy možnost udělit oprávnění kontrolorům, kteří se specializují na technické prohlídky pouze konkrétních typů vozidel nebo na provádění pouze určitých typů kontrol. Členské státy, které chtějí této možnosti využít, by měly zajistit, aby v osvědčení vydaném těmto kontrolorům bylo jasně uvedeno omezení kontrolora při provádění technických prohlídek.

- (14) V současnosti je součástí moderních vozidel mnoho nových pokročilých elektronických systémů, které mají zvýšit bezpečnost a pomáhat řidiči. Tyto systémy mohou být pro schvalování typu nepovinné nebo povinné v případě, že nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144¹² vyžaduje instalaci různých pokročilých asistenčních systémů pro řidiče, které mají zabránit nehodám a snížit počet obětí a těžkých zranění. Očekávaných přínosů však nebude dosaženo, pokud časem dojde ke zhoršení funkčnosti těchto systémů nebo pokud u nich budou prováděny neoprávněné zásahy. Proto by měly být tyto nové elektronické systémy zahrnuty do pravidelných technických prohlídek a silničních kontrol, aby se zajistilo, že budou mít očekávané přínosy z hlediska bezpečnosti. Pro zajištění bezpečného provozu automatizovaných vozidel a provádění kontrol elektronických bezpečnostních systémů po celou dobu jejich životnosti by měly být příslušné kontrolované položky zahrnuty do minimálních požadavků na obsah kontrol a doporučené metody jejich provádění stanovených v příslušných přílohách směrnic 2014/45/EU a 2014/47/EU.
- (15) Přestože silniční doprava významně přispívá k emisím škodlivých látek znečišťujících ovzduší, a to zejména NO_x a jemných částic, současné metody provádění zkoušek emisí z výfuku nejsou přizpůsobeny novějším vozidlům a technologiím. Doporučení Komise (EU) 2023/688¹³ bylo prvním krokem k harmonizaci měření počtu částic při technických prohlídkách. V zájmu veřejného zdraví, ochrany životního prostředí a spravedlivé hospodářské soutěže by příslušné položky, které mají být kontrolovány při pravidelných technických prohlídkách a silničních kontrolách stanovených v přílohách směrnic 2014/45/EU a 2014/47/EU, měly nyní zahrnovat měření počtu částic a měření NO_x.

¹² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 ze dne 27. listopadu 2019 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti a ochrany cestujících ve vozidle a zranitelných účastníků silničního provozu, o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 a o zrušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nařízení Komise (ES) č. 631/2009, (EU) č. 406/2010, (EU) č. 672/2010, (EU) č. 1003/2010, (EU) č. 1005/2010, (EU) č. 1008/2010, (EU) č. 1009/2010, (EU) č. 19/2011, (EU) č. 109/2011, (EU) č. 458/2011, (EU) č. 65/2012, (EU) č. 130/2012, (EU) č. 347/2012, (EU) č. 351/2012, (EU) č. 1230/2012 a (EU) 2015/166 (Úř. věst. L 325, 16.12.2019, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

¹³ Doporučení Komise (EU) 2023/688 ze dne 20. března 2023 o měření počtu částic při pravidelné technické prohlídce vozidel se vznětovými motory, (Úř. věst. L 90, 28.3.2023, s. 46, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2023/688/oj>).

- (15a) Pro měření NO_x z vozidel se vznětovými motory při pravidelných technických prohlídkách by Komise před tím, než bude možné tato vozidla zahrnout do zkoušek emisí, měla prostřednictvím prováděcích aktů upřesnit na základě studií potvrzujících vhodnost metod požadavky na stabilizaci vozidel a to, které normy EURO by měly být do působnosti těchto zkoušek zahrnuty. Měření NO_x z vozidel se vznětovými motory při silničních technických kontrolách lze provádět snadněji, protože vozidla jsou pro účely kontroly cíleně vybírána a jejich motor je zahřátý. V případě, že se předpokládá, že následná opatření budou provedena ve stanici technické kontroly provádějící technické prohlídky, závisí tato následná opatření na zavedení vhodných metod kontroly emisí v souladu s prováděcími akty.
- (15b) Pokud jde o měření počtu částic (PN) u vozidel se zážehovými motory, Komise by předtím, než bude možné tato vozidla zahrnout do kontroly emisí, měla prostřednictvím prováděcích aktů stanovit metody měření a mezní hodnoty. Komise může prostřednictvím prováděcích aktů stanovit metodu, mezní hodnoty a normy EURO, které by měly být do uvedené kontroly zahrnuty pro účely měření NO_x ze zážehových motorů.
- (15c) To, zda bude stahování vozidel z oběhu v souladu s nařízením (EU) 2018/858 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a s nařízením (EU) 2023/988 o obecné bezpečnosti výrobků účinné, závisí na následných opatřeních ze strany majitelů vozidel nebo držitelů osvědčení o registraci. Technické prohlídky by mohly stahování vozidel z oběhu usnadnit v případě, že nedostatek, který toto stahování z oběhu způsobil, představuje vážné riziko pro bezpečnost nebo zdraví osob ve vozidle či jiných účastníků silničního provozu nebo pro životní prostředí. Proto by měla být zajištěna provázanost mezi stahováním vozidel z oběhu a technickými prohlídkami. Prostřednictvím této provázanosti by měly mít členské státy možnost určit, zda má být konkrétní stahování vozidel z oběhu předmětem technických prohlídek, a nedostatek, který dané stahování z oběhu způsobil, klasifikovat jako závažný nebo nebezpečný. Klasifikace nedostatku může ovlivnit výsledek technické prohlídky a v důsledku této klasifikace se může mít u daného vozidla za to, že prohlídkou neprošlo, dokud nebude daný nedostatek odstraněn a jeho odstranění nebude ověřeno při následné technické prohlídce.

- (15d) Zajištění provázanosti mezi stahováním vozidel z oběhu a technickými prohlídkami závisí na spolehlivém a aktuálním toku informací od výrobců příslušným orgánům a následně stanicím technické kontroly. Touto provázaností nejsou dotčena pravidla, která zajišťují, aby majitel vozidla nebo držitel osvědčení o registraci byl o stahování vozidel z oběhu řádně informován a měl možnost vozidlo přistavit za účelem ověření a opravy, a nemění se jí odpovědnost výrobců a jiných hospodářských subjektů v dodavatelském řetězci za přijetí vhodných nápravných opatření, včetně stažení vozidel z oběhu, pokud vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek představuje vážné riziko pro bezpečnost nebo zdraví osob ve vozidle či jiných účastníků silničního provozu nebo pro životní prostředí, ani se jí tato odpovědnost nepřenáší na orgány veřejné moci.
- (16) [...].
- (17) [...]
- (18) Kromě plánovaných pravidelných technických prohlídek by vozidla měla být podrobena technické prohlídce také tehdy, pokud byly provedeny významné změny či úpravy bezpečnostních nebo environmentálních systémů a součástí vozidla. To zahrnuje případy, kdy dojde ke změně kategorie vozidla nebo úrovně emisí, například po instalaci filtru pevných částic nebo při přestavbě vozidla na alternativní palivo nebo ke změně systému řízení. To nebrání vnitrostátní regulaci ohledně schvalování upravených nebo pozměněných vozidel registrovaných v příslušném členském státě, ani to tuto regulaci neomezuje.
- (19) Pro usnadnění digitální transformace a snížení nákladů stanic technické kontroly by měla být osvědčení o technické způsobilosti vydávána ve standardizované elektronické podobě. Osobě, která předala vozidlo k prohlídce, by měla být na požádání vydána také tištěná verze osvědčení o technické způsobilosti vozidla. Členské státy by měly uznávat obě podoby osvědčení, pokud dojde ke změně vlastníka vozidla nebo pokud je vozidlo nově registrováno v jiném členském státě. To se vztahuje i na protokol o podrobnější silniční kontrole.

- (20) Mělo by být zajištěno, aby zpracování osobních údajů za účelem provádění této směrnice bylo v souladu s rámcem Unie pro ochranu údajů, zejména s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679¹⁴. V souladu se zásadou standardní ochrany údajů by se pro ověřování osvědčení o technické způsobilosti měly používat ověřovací techniky, které nevyžadují předávání osobních údajů uvedených na jednotlivých certifikátech.
- (21) Aby bylo možné zajistit odpovídající následná opatření v případě, kdy vozidlo kvůli jednomu nebo více závažným či nebezpečným nedostatkům neprojde pravidelnou technickou prohlídkou v jiném členském státě, než je členský stát, ve kterém je vozidlo registrováno, měly by být výsledek prohlídky a lhůta pro následnou prohlídku oznámeny členskému státu, ve kterém je vozidlo registrováno, a zaznamenány v registru vozidel. Lhůta pro následnou prohlídku by neměla být delší než dva měsíce a měla by být provedena v jednom z uvedených členských států. Aby se předešlo bezprostřednímu ohrožení bezpečnosti silničního provozu nebo životního prostředí v případě, že vozidlo neprošlo pravidelnou technickou prohlídkou z důvodu jednoho nebo více nebezpečných nedostatků, měl by mít členský stát nebo příslušný orgán možnost rozhodnout, že dané vozidlo nesmí být používáno na veřejných pozemních komunikacích, a požádat členský stát, ve kterém je vozidlo registrováno, o pozastavení povolení k provozu vozidla na pozemních komunikacích, dokud nebudou nedostatky odstraněny a jejich odstranění nebude ověřeno při následné technické prohlídce. Pozastavení by mělo být zaznamenáno v registru vozidel členského státu, ve kterém je vozidlo registrováno.
- (22) Neoprávněné zásahy u systémů k omezení emisí, vysokonapěťového systému, včetně systému řízení baterie, tlumiče výfuku nebo bezpečnostních systémů vozidla, nebo manipulace s těmito systémy mohou způsobit závažné nebo nebezpečné nedostatky a měly by být postižitelné účinnými, přiměřenými, odrazujícími a nediskriminačními sankcemi. Neoprávněné zásahy nebo manipulace zahrnují mimo jiné záměrnou deaktivaci, úpravu nebo seřízení systémů a konstrukčních částí vozidla za účelem změny funkce původně stanovené výrobcem s cílem obejít právní předpisy nebo technické požadavky.

¹⁴ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

- (23) Současné požadavky stanovené ve směrnicích 2014/45/EU a 2014/47/EU, pokud jde o vzájemnou spolupráci členských států při provádění těchto směrnic, neumožňují členským státům kontrolovat právní a technický stav vozidla v přeshraničních situacích. Pro zajištění větší účinnosti, a to i v takovýchto situacích, by si členské státy měly při provádění směrnic systematictěji poskytovat vzájemnou součinnost. Proto je nezbytné stanovit pravidla pro výměnu informací a údajů o vozidlech, aby si členské státy mohly vzájemně nahlížet do svých registrů vozidel a databází technických prohlídek, včetně obsahu osvědčení o technické způsobilosti a protokolů o silniční technické kontrole. Tato výměna by se měla vztahovat i na prohlášení o shodě vydané podle nařízení (EU) 2018/858. Členské státy mohou zajistit přístup k údajům v souladu s pravidly pro výměnu údajů stanovenými v uvedeném nařízení.
- (24) Pro výměnu informací o vozidlech registrovaných v Unii vyvinula Komise platformu pro výměnu zpráv MOVE-HUB, která propojuje vnitrostátní elektronické registry členských států¹⁵. Platforma v současné době zabezpečuje propojení registrů podniků silniční dopravy (ERRU), registrů řidičských průkazů (RESPER), registrů pro výcvik řidičů z povolání (ProDriveNet), registrů karet tachografu řidiče (TACHOnet) a oznamování závad při silničních kontrolách vozidel (RSI)¹⁶.

¹⁵ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2016/480 ze dne 1. dubna 2016 o zavedení společných pravidel pro propojení vnitrostátních elektronických rejstříků podniků silniční dopravy a o zrušení nařízení (EU) č. 1213/2010 (Úř. věst. L 87, 2.4.2016, s. 4. ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/480/oj).

¹⁶ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/2205 ze dne 29. listopadu 2017 o podrobných pravidlech pro postupy oznamování užitkových vozidel se závažnými nebo nebezpečnými nedostatky zjištěnými při silničních technických kontrolách (Úř. věst. L 314, 30.11.2017, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj).

- (25) Funkce platformy MOVE-HUB by měly být rozšířeny tak, aby umožňovaly nezbytnou výměnu informací a údajů o vozidlech pro účely směrnic 2014/45/EU a 2014/47/EU. Členské státy by proto měly pro účely výměny zpráv propojit své elektronické systémy obsahující informace o osvědčeních o technické způsobilosti, dočasných osvědčení EU o technické způsobilosti a historických záznamech z počítadel ujetých kilometrů s platformou MOVE-HUB. Členské státy mohou pro připojení k elektronickému systému MOVE-HUB i nadále používat své vlastní aplikace nebo aplikace třetích stran, včetně Evropského informačního systému vozidel a řídičských oprávnění (EUCARIS). Výměna informací a údajů prostřednictvím platformy MOVE-HUB by měla být funkční do dvou let po přijetí příslušných prováděcích aktů podle článku 16 směrnice 2014/45/EU a článku 18a směrnice 2014/47/EU.
- (26) Krize způsobené závažnými událostmi uvnitř nebo vně Unie mohou významně narušit fungování jejího systému kontrol technické způsobilosti vozidel. V době krize by členské státy měly mít možnost prodloužit platnost osvědčení o technické způsobilosti, včetně dočasných osvědčení EU o technické způsobilosti. Se souhlasem Komise by mělo být členskými státy umožněno prodloužit správní platnost osvědčení o technické způsobilosti a dočasných osvědčení EU o technické způsobilosti, kterým končí platnost, o šest měsíců. Pokud krize přetrvává, mělo by být možné platnost dále prodloužit.
- (27) Lehká užitková vozidla kategorie N1 se používají intenzivněji než osobní automobily, a to často v hustě osídlených oblastech. Vzhledem ke zvýšenému počtu lehkých užitkových vozidel v kategorii N1 provozovaných v Unii by měla tato vozidla v zájmu podpory rovných podmínek pro provozovatele v celé Unii a dalšího zlepšení jejich bezpečnosti a environmentální výkonnosti rovněž podléhat silničním kontrolám.

- (28) Při silničních kontrolách je účinným opatřením pro zjišťování vozidel s vysokými emisemi kontrola emisí z výfuku u velkého počtu vozidel pomocí zařízení pro měření dálkově ovládaným zařízením. Ze zkušeností v některých členských státech vyplývá, že ve srovnání s povinnými metodami kontroly se výrazně zvyšuje pravděpodobnost zjištění nevyhovujících vozidel. Mohou proto být systematicky využívána zařízení pro měření dálkově ovládaným zařízením ke kontrole velkých částí vozového parku v reálných podmínkách na silnicích. Emise z vozidel jsou dynamické, přičemž nejvyšších hodnot emisí je častěji dosaženo za specifických podmínek, například při studených startech. Prostřednictvím jednoho stacionárního měření dálkově ovládaným zařízením může být úspěšně identifikováno vozidlo s vysokými emisemi, které má závadu nebo u něhož byly provedeny neoprávněné zásahy. V závislosti na rozsahu naměřeného překročení hodnot může být k potvrzení toho, že se jedná o vozidlo s vysokými emisemi, zapotřebí více stacionárních měření pomocí měření dálkově ovládaným zařízením. Vzhledem k tomu, že tyto závady a úpravy způsobují nadměrné emise, které představují riziko pro lidské zdraví a životní prostředí, měly by být odstraněny a jakýkoli neoprávněný zásah by měl být sankcionován.
- (28a) Měření dálkově ovládaným zařízením nemůže nahradit silniční kontrolu, může však být využito k výběru vozidel pro další silniční kontrolu. Ověření měření dálkově ovládaným zařízením může proběhnout buď jako silniční kontrola bezprostředně po provedení uvedeného měření, nebo ve stanici technické kontroly. Vzhledem k tomu, že měření dálkově ovládaným zařízením identifikuje vozidla s vysokými emisemi bez ohledu na členský stát jejich registrace, měly by členský stát, který vozidlo identifikoval, a členský stát registrace spolupracovat s cílem zajistit odpovídající následná opatření na základě harmonizovaných hodnot pro vozidla s vysokými emisemi.

- (28b) Ověřování při silniční kontrole nebo ve stanici technické kontroly by se mělo řídit metodami kontroly stanovenými v položkách 8.1 a 8.2 přílohy II směrnice 2014/47/EU a přílohy I směrnice 2014/45/EU. To například znamená, že pokud existuje podezření, že automobil nebo lehké užitkové vozidlo kategorie N1 vybavené naftovým motorem třídy Euro 5b či novějším nebo těžké užitkové vozidlo či autokar třídy Euro VI emitují v době jejich schvalování jemné částice v míře přesahující zákonnou mezní hodnotu, měly by být jejich emise ověřeny pomocí měření počtu částic v souladu s položkou 8.2.3.1 příslušné přílohy. U vozidel s dieslovým motorem bez filtru částic se emise ověří pomocí měření opacity. Ověřování emisí NO_x u vozidel s naftovým motorem se řídí novou metodou měření v souladu s bodem 8.2.3.3 příslušné přílohy. Členské státy by měly stanovit metodu ověřování emisí z výfuku pro vozidla kategorie L. Emise hluku by měly být ověřovány pomocí zvukoměru.
- (29) [...]
- (30) Směrnice 2014/47/EU stanoví minimální podíl těžkých užitkových vozidel, který má být v Unii každoročně podroben silniční technické kontrole, ale nestanovuje žádný cíl na úrovni členských států, takže je obtížné zajistit, aby byl tento minimální podíl dodržován. Aby se zajistilo, že silniční kontroly užitkových vozidel přispějí ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu a snížení znečištění ovzduší v celé Unii, měl by každý členský stát každoročně provést celkový počet prvotních silničních technických kontrol, který odpovídá alespoň 5 % celkového počtu těžkých užitkových vozidel. Kromě toho by členské státy měly provádět prvotní silniční technické kontroly lehkých užitkových vozidel kategorie N1, jejichž počet odpovídá alespoň 10 % celkového počtu prvotních silničních technických kontrol těžkých užitkových vozidel.
- (31) V zájmu podpory digitální transformace a snižování nákladů v odvětví dopravy by členské státy měly požadovat, aby jejich příslušné orgány přijímaly elektronické doklady o silničních kontrolách.

- (32) Pro bezpečnost silničního provozu má klíčový význam zabezpečení nákladu. Vizuální posouzení zabezpečení nákladu by mělo být ve všech členských státech povinnou součástí prvotních silničních kontrol. Na základě výsledku prvotní silniční kontroly může být následně provedena podrobnější kontrola zabezpečení nákladu.
- (33) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení této směrnice by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci, aby stanovila: a) soubor technických informací a údajů nezbytných pro provádění technických prohlídek, které musí být zpřístupněny příslušným orgánům, b) prvky interoperability a bezpečnostní opatření týkající se QR kódů zaváděných na osvědčeních o technické prohlídce, c) nezbytné prvky a požadavky týkající se formátu a obsahu vyměňovaných informací a údajů, d) formát, v němž mají být sdělovány údaje o pravidelných prohlídkách a silničních kontrolách, e) požadavky na stabilizaci vozidel a upřesnila, které normy EURO by měly být zahrnuty pro účely měření oxidů dusíku (NO_x) u vznětových motorů na stanicích technické kontroly, f) upřesnila metody a mezní hodnoty pro měření počtu částic (PN) a pro měření oxidů dusíku (NO_x) u zážehových motorů a g) stanovila společné mezní hodnoty pro emise výfukových plynů či hluku nebo pro obojí, které by se měly používat k tomu, aby byla pomocí měření dálkově ovládaným zařízením identifikována vozidla s vysokými emisemi, pokud by tato identifikace měla vést k přijetí přeshraničních následných opatření. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011¹⁷.
- (34) [...]

¹⁷ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (35) Cílů této směrnice, totiž zvýšení bezpečnosti silničního provozu, usnadnění volného pohybu osob a snížení emisí znečišťujících látek, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni jednotlivých členských států, neboť vnitrostátní předpisy upravující tyto kontroly vozidel by vedly k rozdílným požadavkům. Těchto cílů lze proto lépe dosáhnout na úrovni Unie stanovením minimálních společných požadavků a harmonizovaných pravidel týkajících se pravidelných technických prohlídek a silničních technických kontrol vozidel provozovaných v Unii. Unie proto může přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality podle uvedeného článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.
- (36) Členské státy by při provádění směrnice 2014/45/EU měly Komisi pravidelně oznamovat klíčové údaje o celkovém počtu zkontrolovaných vozidel v jednotlivých kategoriích, kontrolovaných oblastech a nevyhovujících položkách. U silničních kontrol se vyžaduje méně časté oznamování údajů.
- (37) Aby se minimalizovala administrativní zátěž a zároveň zajistila užitečnost vykazovaných informací, měly by členské státy podávat zprávy o provádění směrnic 2014/45/EU a 2014/47/EU každé tři roky.
- (38) Systém technických prohlídek má přímý dopad na bezpečnost silničního provozu, hluk a emise, a měl by být proto pravidelně přezkoumáván. Na základě informací od orgánů členských států by Komise měla Evropskému parlamentu a Radě předložit zprávu o účinnosti ustanovení směrnice 2014/45/EU, včetně ustanovení o rozsahu, frekvenci technických prohlídek a uznávání dočasných osvědčení EU o technické způsobilosti, a směrnice 2014/47/EU. Zvláštní důraz by měl být kladen na zkušenosti získané při měření dálkově ovládaným zařízením za účelem jeho případného obecného začlenění do systému technických prohlídek.

- (39) Evropský inspektor ochrany údajů byl konzultován v souladu s čl. 42 odst. 1 nařízení (EU) 2018/1725 a vydal stanovisko dne [DD/MM/RRRR].
- (40) Členské státy se v souladu se společným politickým prohlášením členských států a Komise ze dne 28. září 2011 o informativních dokumentech¹⁸ zavázaly, že v odůvodněných případech doplní oznámení o opatřeních přijatých za účelem provedení směrnice ve vnitrostátním právu o jeden či více dokumentů s informacemi o vztahu mezi jednotlivými složkami směrnice a příslušnými částmi vnitrostátních nástrojů přijatých za účelem provedení směrnice ve vnitrostátním právu. V případě této směrnice považuje normotvůrce předložení těchto dokumentů za odůvodněné.
- (41) Směrnice 2014/45/EU a 2014/47/EU by proto měly být odpovídajícím způsobem změněny,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

¹⁸ Úř. věst. C 369, 17.12.2011, s. 14.

Článek 1

Změny směrnice 2014/45/EU

Směrnice 2014/45/EU se mění takto:

1) Článek 2 se mění takto:

a) v odstavci 1 se šestá odrážka nahrazuje tímto:

„– dvoukolová nebo tříkolová vozidla – kategorie vozidel L3e, L4e, L5e a L7e s objemem motoru větším než 125 cm³ nebo s maximálním trvalým jmenovitým nebo netto výkonem vyšším než 11 kW;

– kolové traktory kategorií T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b a T4.3b, které se používají především na veřejných pozemních komunikacích pro účely komerční silniční nákladní dopravy.“;

b) v odstavci 2 se sedmá odrážka nahrazuje tímto: „

– kategorie vozidel L3e, L4e, L5e a L7e s objemem motoru větším než 125 cm³ nebo s maximálním trvalým jmenovitým nebo netto výkonem vyšším než 11 kW, pokud členské státy zavedly účinná alternativní opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu pro dvou- nebo tříkolová vozidla a zohlednily přitom zejména relevantní statistiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu za posledních pět let. Členské státy tyto výjimky oznámí Komisi.“

2) Článek 3 se mění takto:

a) bod 1) se nahrazuje tímto:

„1) „vozidlem“ jakékoli motorové vozidlo nebo jeho přípojně vozidlo, které není kolejovým vozidlem, s výjimkou trolejbusů, tj. vozidel připojených k elektrickému vodiči;“

b) vkládá se nový bod 6a), který zní:

„6a) „připojeným vozidlem“ jakékoli vozidlo vyrobené s bezdrátovým připojením, které je schopno přenášet údaje z počítadla ujetých kilometrů;“

c) bod 10) se nahrazuje tímto:

„10) „schválením“ postup, kterým členský stát osvědčuje, že vozidlo splňuje příslušná správní ustanovení a technické požadavky uvedené v nařízeních (EU) č. 167/2013, (EU) č. 168/2013 a (EU) 2018/858;“

d) bod 12) se nahrazuje tímto:

„12) „osvědčením o technické způsobilosti“ protokol o technické prohlídce v digitální podobě nebo jeho tištěná verze, který lze ověřit v souladu s čl. 8 odst. 2 a který vydává příslušný orgán nebo stanice technické kontroly;“

e) vkládá se nový bod 12a), který zní:

„12a) „dočasným osvědčením EU o technické způsobilosti“ osvědčení o technické způsobilosti vydané příslušným orgánem nebo stanicí technické kontroly zřízenými v jiném členském státě, než je členský stát registrace, v souladu s článkem 8;“

3) Článek 4 se nahrazuje tímto:

„Článek 4

Povinnosti

1. Každý členský stát zajistí, aby byla vozidla registrovaná na jeho území podrobována pravidelným prohlídkám v souladu s touto směrnicí.
2. Aniž je dotčen odstavec 4, technické prohlídky provádí členský stát, ve kterém je vozidlo registrováno, nebo veřejný orgán, kterému dotyčný členský stát tento úkol svěřil, nebo subjekty či zařízení určené tímto členským státem a pod jeho dozorem, včetně k tomu oprávněných veřejných či soukromých subjektů.

3. Členské státy mohou uznat i jiné osvědčení o technické způsobilosti vydané jiným členským státem, než je členský stát, ve kterém je vozidlo registrováno. V takových případech se toto osvědčení o technické způsobilosti považuje za rovnocenné osvědčení o technické způsobilosti vydanému členským státem, ve kterém je vozidlo registrováno. Členské státy, které se rozhodnou uznat osvědčení o technické způsobilosti vydané jiným členským státem, o tom informují Komisi a ostatní členské státy.
4. V případě vozidel kategorie M₁ a N₁ mohou být technické prohlídky v souladu s článkem 8 prováděny i v jiném členském státě, než je členský stát, ve kterém je vozidlo registrováno. Členský stát, ve kterém je vozidlo registrováno, uzná platnost dočasného osvědčení EU o technické způsobilosti vydaného v daném jiném členském státě.
5. Výrobci vozidel bezplatně a bez zbytečného odkladu zpřístupní technické informace ve formátu stanoveném prováděcími akty uvedenými v odstavci 6 relevantním příslušným orgánům, a to nediskriminačním způsobem a ve strojově čitelném formátu. Tyto příslušné orgány se mohou rozhodnout, že pověří centralizované datové subjekty organizací toku údajů od výrobců a správou přístupu k technickým informacím. Příslušné orgány nebo určené centralizované datové subjekty zpřístupní tyto technické informace stanicím technické kontroly.
6. Komise přijme prováděcí akty, kterými upřesní soubor technických informací, jež se mají používat pro provádění technických prohlídek kontrolovaných položek, o používání doporučených metod kontroly a s cílem stanovit podrobná pravidla týkající se formátu údajů a postupy pro posouzení relevantních technických informací, přičemž je třeba zajistit, aby informace umožňovaly jednoznačnou identifikaci vozidla a výsledného seznamu továrních variant. Tyto technické informace mohou zahrnovat zejména pokyny a údaje týkající se používání elektronického rozhraní vozidla, diagnostické chybové kódy, identifikaci integrity a správných verzí softwaru, jakož i popis a znázornění výstražné signalizace nebo kontrolek.

Tyto prováděcí akty zohlední podmínky a opatření pro přístup k informacím palubních diagnostických systémů stanovené v souladu s dodatkem 4 k příloze X nařízení (EU) 2018/858; poskytování technických informací určených Komisí v souladu s pododstavcem 1 je však bezplatné.

Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 19 odst. 2.

7. Členské státy zajistí, aby ve vnitrostátních právních předpisech byly stanoveny povinnosti týkající se udržování vozidla ve stavu bezpečném a způsobilém k provozu na pozemních komunikacích.“

4) Vkládá se nový článek 4a, který zní:

„Článek 4a

Zaznamenávání údajů z počítadel ujetých kilometrů

1. Každý členský stát zajistí, aby údaje z počítadel ujetých kilometrů byly zaznamenávány do vnitrostátní databáze nebo vnitrostátního registru vozidel, které byly získány v souvislosti s pravidelnými technickými prohlídkami vozidel kategorie M₁ a N₁ a při provádění oprav nebo údržby na takovém vozidle opravami, jimž výrobci vozidel udělili oprávnění. Členské státy rovněž vyžadují, aby výrobci vozidel nebo jejich zástupci předávali údaje z počítadel ujetých kilometrů u jimi vyrobených připojených vozidel, a to každé tři měsíce počínaje datem první registrace vozidla. Tyto údaje z počítadel ujetých kilometrů se zaznamenají do uvedené vnitrostátní databáze nebo vnitrostátního registru vozidel.
2. Členské státy mohou rovněž požadovat, aby do databáze nebo vnitrostátního registru vozidel uvedených v odstavci 1 zaznamenávali údaje z počítadel ujetých kilometrů i jiní poskytovatelé služeb, například ti, kteří na takovém vozidle provádějí opravy nebo údržbu.

3. Členské státy zpřístupní historické záznamy z počítadel ujetých kilometrů u vozidel, která jsou u nich registrována, kontrolorům, držitelům osvědčení o registraci a příslušným orgánům členských států odpovědným za technické prohlídky, novou registraci vozidel, schvalování vozidel a za registr nebo databázi uvedené v odstavci 1. Členské státy se mohou rozhodnout, že posouzení historických záznamů z počítadel ujetých kilometrů zpřístupní pouze kontrolorům.
4. Členské státy přijmou vhodná opatření k zajištění toho, aby si byli potenciální kupující ojetých vozidel vědomi, že držitel osvědčení o registraci má přístup k historickým záznamům z počítadla ujetých kilometrů u daného vozidla podle odstavce 3.
5. Členské státy rovněž zpřístupní údaje z počítadel ujetých kilometrů uložené ve vnitrostátních databázích nebo vnitrostátních registrech vozidel uvedených v odstavci 1 vnitrostátním statistickým úřadům a Komisi (Eurostatu) v souladu s články 17a a 17b nařízení (ES) č. 223/2009*.
6. V případě neoprávněného zásahu do počítadla ujetých kilometrů nebo manipulace s ním za účelem snížení záznamu o vzdálenosti ujeté vozidlem nebo zkreslení takového záznamu, jsou takový neoprávněný zásah nebo manipulace postižitelné účinnými, přiměřenými, odrazujícími a nediskriminačními sankcemi.

* Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 223/2009 ze dne 11. března 2009 o evropské statistice a zrušení nařízení (ES, Euratom) č. 1101/2008 o předávání údajů, na které se vztahuje statistická důvěrnost, Statistickému úřadu Evropských společenství, nařízení Rady (ES) č. 322/97 o statistice Společenství a rozhodnutí Rady 89/382/EHS, Euratom, kterým se zřizuje Výbor pro statistické programy Evropských společenství (Úř. věst. L 87, 31.3.2009, s. 164, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/223/oj>).“

5) Článek 5 se nahrazuje tímto:

„Článek 5

Lhůty a frekvence technických prohlídek

1. Vozidla musí být podrobena technické prohlídce alespoň v níže uvedených intervalech, aniž je tím dotčeno období pružnosti uplatňované v členských státech podle odstavce 4:
 - a) vozidla kategorie M1 a N1: čtyři roky ode dne první registrace vozidla a následně každé dva roky;
 - b) vozidla kategorie M₁ používaná jako vozidla taxislužby nebo záchranné služby, vozidla kategorií M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ a O₄: jeden rok ode dne první registrace vozidla a následně jednou ročně;
 - c) kolové traktory kategorií T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b a T4.3b, které se používají především na veřejných pozemních komunikacích pro účely komerční silniční nákladní dopravy: čtyři roky ode dne první registrace vozidla a následně každé dva roky.

Pro účely prvního pododstavce písm. a) naplánují členské státy v případě technických prohlídek uvedených v čl. 4 odst. 4 příští technickou prohlídku tak, aby byla dodržena doba platnosti dočasného osvědčení o technické způsobilosti.

2. Členské státy zavedou vhodné intervaly, v nichž budou kategorie vozidel L3e, L4e, L5e a L7e s objemem motoru větším než 125 cm³ nebo s maximálním trvalým jmenovitým nebo netto výkonem vyšším než 11 kW podrobena technické prohlídce.
3. Bez ohledu na datum poslední technické prohlídky vozidla musí být vozidla podrobena technické prohlídce, pokud byly významně změněny nebo upraveny bezpečnostní a environmentální systémy a konstrukční části vozidla.

4. Členský stát nebo příslušné orgány mohou stanovit přiměřené období, během něhož má být technická prohlídka provedena, aniž by byly překročeny intervaly stanovené v odstavci 1.“

6) Článek 6 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Členské státy zajistí pro kategorie vozidel spadající do oblasti působnosti této směrnice, s výjimkou kategorií L3e, L4e, L5e a L7e, aby se technické prohlídky vztahovaly alespoň na oblasti uvedené v příloze I bodě 2.“;

b) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. U každé oblasti uvedené v odstavci 1 provedou příslušné orgány členského státu nebo stanice technické kontroly technickou prohlídku zahrnující alespoň položky uvedené v bodě 3 přílohy I za použití doporučené či rovnocenné metody, která byla schválena příslušným orgánem a která je použitelná při kontrole uvedených položek podle bodu 3 přílohy I. Prohlídka může rovněž zahrnovat ověření, zda příslušné části a konstrukční části vozidla odpovídají požadovaným vlastnostem z hlediska bezpečnosti a ochrany životního prostředí platným v době schválení nebo případně v době provedení dodatečného vybavení.

Prohlídky se provádějí za použití v současné době dostupných metod a vybavení a bez využití nástrojů pro demontáž či odstranění jakékoli části vozidla.

Do [VLOŽTE: [24 měsíců od vstupu této pozměňujícího směrnice v platnost] přijme Komise prováděcí akty, kterými upřesní:

a) metody pro stabilizaci vozidla pro účely měření emisí oxidů dusíku (NO_x) ze vznětových motorů a určí emisní třídy EURO související s těmito metodami,

b) metody a mezní hodnoty pro účely měření počtu emitovaných částic (PN) ze zážehových motorů,

jak je uvedeno v položce 8.2 bodu 3 přílohy I. Zkušební postupy musí být ve stanicích technické kontroly funkční do čtyř let od přijetí prováděcích aktů.

Komise může přijmout prováděcí akty, kterými upřesní metody a mezní hodnoty a určí emisní třídy EURO související s touto metodou pro účely měření NO_x ze zážehových motorů podle položky 8.2 bodu 3 přílohy I. Zkušební postupy musí být ve stanicích technické kontroly funkční do čtyř let od přijetí prováděcích aktů.

Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 19 odst. 2.“;

c) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„3. Pro vozidla kategorie L3e, L4e, L5e a L7e s objemem motoru větším než 125 cm³ nebo s maximálním trvalým jmenovitým nebo netto výkonem vyšším než 11 kW určí členské státy oblasti a položky podléhající kontrole a vhodné metody technických prohlídek.“;

d) doplňuje se nový odstavec, který zní:

„4. Pro účely vydání dočasného osvědčení EU o technické způsobilosti vozidla podle čl. 4 odst. 4 platí, že pokud je vozidlo vyrobeno za účelem jízdy na druhé straně vozovky, nepodléhá v členském státě, který prohlídku provádí, technickým prohlídkám na základě položek uvedených v příloze I, u nichž dané vozidlo nemusí tak, jak je vyrobeno, splňovat příslušné požadavky.“

7) Článek 8 se nahrazuje tímto:

„Článek 8

Osvědčení o technické způsobilosti vozidla a dočasné osvědčení EU o technické způsobilosti

1. Členské státy zajistí, že stanice technické kontroly nebo případně příslušné orgány, které provedly technickou prohlídku vozidla, vydají osvědčení o technické způsobilosti nebo v případě uvedeném v čl. 4 odst. 4 dočasné osvědčení EU o technické způsobilosti daného vozidla, v nichž jsou uvedeny alespoň standardizované prvky odpovídajících harmonizovaných kódů Unie, jak je stanoveno v příloze II.

S účinkem od [vstup v platnost + 4 roky + 1 den] členské státy zajistí, aby byla osvědčení o technické způsobilosti a dočasná osvědčení EU o technické způsobilosti vydávána jako elektronická potvrzení atributů pro evropské peněženky digitální identity v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 910/2014**.

Členské státy zajistí, aby osvědčení o technické způsobilosti a dočasná osvědčení EU o technické způsobilosti obsahovala informace nezbytné pro ověření a potvrzení platnosti uvedených osvědčení.

Členské státy informují Komisi o důvěryhodných vydavatelích osvědčení o technické způsobilosti a dočasných osvědčení EU o technické způsobilosti, přičemž tyto informace průběžně aktualizují. Komise zveřejní seznam těchto vydavatelů prostřednictvím zabezpečeného kanálu, přičemž tento seznam musí být opatřen elektronickým podpisem nebo elektronickou pečetí a musí být v podobě vhodné pro automatizované zpracování.

- 1a. Dočasné osvědčení EU o technické způsobilosti je platné po dobu šesti měsíců. Příslušný orgán bez zbytečného odkladu a nejpozději do pěti kalendářních dnů sdělí výsledek prohlídky členskému státu, ve kterém je vozidlo registrováno.

Pokud členský stát registrace neuznává osvědčení o technické způsobilosti vydaná dotčeným členským státem v souladu s čl. 4 odst. 3, následná technická prohlídka se provede v členském státě, ve kterém je vozidlo registrováno; dočasné osvědčení EU o technické způsobilosti obsahuje informace v tomto směru.

2. Členské státy vyžadují, aby stanice technické kontroly nebo případně příslušné orgány poskytly osobě, která přistavuje vozidlo k prohlídce, na požádání tištěnou verzi osvědčení o technické způsobilosti nebo dočasného osvědčení EU o technické způsobilosti. Tyto tištěné verze musí být uživatelsky vstřícné a musí obsahovat interoperabilní QR kód, který umožňuje ověření jejich pravosti, platnosti a integrity. Do jednoho roku po přijetí prováděcích aktů uvedených v odstavci 8 musí QR kód splňovat technické specifikace stanovené v těchto prováděcích aktech. Informace obsažené v osvědčení musí být rovněž uvedeny ve formátu čitelném pro člověka a musí být poskytnuty alespoň v úředním jazyce nebo úředních jazycích vydávajícího členského státu.

3. Bez ohledu na článek 5 v případě nové registrace vozidla již registrovaného v jiném členském státě uzná každý členský stát osvědčení o technické způsobilosti vydané uvedeným jiným členským státem, ať již v elektronické nebo papírové podobě, jako by toto osvědčení o technické způsobilosti vydal sám, za předpokladu, že je toto osvědčení o technické způsobilosti dosud platné, pokud jde o intervaly stanovené pro pravidelné technické prohlídky členským státem, v němž se nová registrace provádí.
- 3a. Členské státy sdělí Komisi a ostatním členským státům bez zbytečného odkladu každý nový vzor osvědčení o technické způsobilosti nebo dočasného osvědčení EU o technické způsobilosti a popis souboru údajů vydávaných k osvědčením o technické způsobilosti jako elektronické atesty atributů. Komise tyto vzory a popisy souborů údajů zveřejní.
4. Kromě ustanovení odstavce 3 členské státy uznají platnost osvědčení o technické způsobilosti v digitální nebo papírové podobě, pokud dojde ke změně vlastníka vozidla s platným dokladem o pravidelné technické prohlídce.
5. Stanice technické kontroly sdělí příslušnému orgánu dotčeného členského státu elektronickou cestou informace obsažené v jimi vydaných osvědčeních o technické způsobilosti nebo dočasných osvědčeních EU o technické způsobilosti. Tyto informace se sdělují bez zbytečného odkladu po vydání každého osvědčení o technické způsobilosti nebo osvědčení EU o dočasné technické způsobilosti. Členské státy stanoví období, během něhož příslušný orgán tyto informace uchová. Toto období není kratší než 36 měsíců, aniž je dotčen vnitrostátní daňový systém členských států.
6. Členské státy mohou rozhodnout, že kontrolorům mají být zpřístupněny informace zahrnuté v předchozím osvědčení o technické způsobilosti nebo dočasném osvědčení EU o technické způsobilosti.
7. Členské státy zajistí, aby byly výsledky technické prohlídky co nejdříve oznámeny nebo zpřístupněny v elektronické formě orgánu, který provedl registraci vozidla. Toto oznámení musí obsahovat informace uvedené v osvědčení o technické způsobilosti vozidla.

8. Do [datum vstupu v platnost + 2 roky] přijme Komise prováděcí akty, kterými stanoví technické specifikace a pravidla týkající se:
- a) zabezpečeného vydávání a ověřování osvědčení uvedených v odstavcích 1 a 2;
 - b) zajištění ochrany a bezpečnosti osobních údajů;
 - c) stanovení společné struktury údajů v osvědčeních o technické způsobilosti vozidla a dočasných osvědčeních EU o technické způsobilosti;
 - d) vydávání a ověřování platného, zabezpečeného a interoperabilního QR kódu;
 - e) oznamování důvěryhodných vydavatelů osvědčení o technické způsobilosti a dočasných osvědčení EU o technické způsobilosti.

Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 19 odst. 2.

** Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 910/2014 ze dne 23. července 2014 o elektronické identifikaci a službách vytvářejících důvěru pro elektronické transakce na vnitřním trhu a o zrušení směrnice 1999/93/ES (Úř. věst. L 257, 28.8.2014, s. 73, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj>).“

8) Článek 9 se nahrazuje tímto:

„Článek 9

Následná opatření v případě nedostatků

1. V případě pouze menších nedostatků se prohlídka považuje za úspěšnou, nedostatky se odstraní a vozidlo není podrobeno nové technické prohlídce.
2. V případě závažnějších nedostatků se prohlídka považuje za neúspěšnou. Členský stát nebo příslušný orgán rozhodne o době, po kterou může být takové vozidlo používáno, než bude podrobeno další technické prohlídce, která se uskuteční nejpozději dva měsíce po prvotní prohlídce. Výsledek prohlídky a lhůta do následné prohlídky se oznámí členskému státu, ve kterém je vozidlo registrováno, a zaznamená se do registru vozidel v souladu s čl. 3a odst. 1 směrnice Rady 1999/37/ES***. Tato následná prohlídka se může uskutečnit v členském státě, ve kterém vozidlo neprošlo prvotní prohlídkou, nebo v členském státě, ve kterém je vozidlo registrováno.
3. V případě nebezpečných nedostatků se prohlídka považuje za neúspěšnou. Členský stát nebo příslušný orgán může rozhodnout, že se dotyčné vozidlo nesmí používat na veřejných pozemních komunikacích a že platnost oprávnění k jeho provozu na pozemních komunikacích je na určitou dobu pozastavena bez potřeby nového postupu registrace. Tato žádost o pozastavení se oznámí členskému státu, ve kterém je vozidlo registrováno, a pozastavení se zaznamená do registru vozidel v souladu s čl. 3a odst. 1 směrnice 1999/37/ES. Po odstranění nedostatků příslušný orgán členského státu, v němž je vozidlo registrováno, neprodleně vydá nové osvědčení o technické způsobilosti vozidla dokládající, že vozidlo je ve stavu způsobilém k provozu na pozemních komunikacích.

4. Neoprávněné zásahy u systémů k omezení emisí, vysokonapěťového systému, včetně systému řízení baterie, tlumiče výfuku nebo bezpečnostních systémů vozidla nebo manipulace s nimi, které mohou způsobit závažné nebo nebezpečné nedostatky, jsou postížitelné účinnými, přiměřenými, odrazujícími a nediskriminačními sankcemi.

*** Směrnice Rady 1999/37/ES ze dne 29. dubna 1999 o registračních dokladech vozidel (Úř. věst. L 138, 1.6.1999, s. 57), ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj>).“

- 8a) V čl. 10 odst. 1 se první pododstavec nahrazuje tímto:

„1. Stanice technické kontroly nebo případně příslušný orgán členského státu, které provedly technickou prohlídku vozidla registrovaného na jeho území, nebo technickou prohlídku v souladu s čl. 4 odst. 4, vystaví doklad, jako je záznam v registračním dokladu vozidla, nálepka, osvědčení, ověření elektronickými prostředky nebo jiná snadno dostupná informace, a to pro každé vozidlo, které prohlídkou úspěšně prošlo. Na tomto dokladu se uvede datum, do kterého má být provedena příští technická prohlídka.“

9) Článek 16 se nahrazuje tímto:

„Článek 16

Výměna údajů mezi orgány členských států

1. Členské státy si jsou při provádění této směrnice vzájemně nápomocny. Vyměňují si informace a údaje zejména s cílem ověřit v případě nutnosti právní a technický stav vozidla během technické prohlídky, a to v členském státě, ve kterém je dané vozidlo registrováno.
 - a. Členské státy poskytnou příslušným orgánům a stanicím technické kontroly pověřeným jinými členskými státy přístup k údajům o registraci vozidel, údajům o obsahu prohlášení o shodě, jsou-li k dispozici, k výsledku posledního osvědčení o technické způsobilosti vozidla nebo v případě uvedeném v čl. 4 odst. 4 k dočasnému osvědčení EU o technické způsobilosti vydanému během posledních tří let, protokolům o silničních technických kontrolách nejméně za poslední tři roky a historickým záznamům z počítačové ujetých kilometrů u vozidla uložené ve vnitrostátních databázích, které zahrnují alespoň poslední tři roky.
 - b. Členské státy propojí své elektronické systémy údajů obsažených v osvědčeních o technické způsobilosti, dočasných osvědčeních EU o technické způsobilosti a v historických záznamech z počítačové ujetých kilometrů, prostřednictvím elektronického systému MOVE-HUB vyvinutého Komisí, a to tak, aby příslušné orgány a oprávněné stanice technické kontroly kteréhokoli členského státu mohly v reálném čase nahlížet do příslušné databáze nebo vnitrostátního registru vozidel kteréhokoli jiného členského státu.
 - c. Povinnost stanovená v písmenu b) se považuje za splněnou, pokud členské státy používají k výměně údajů a připojení k elektronickému systému MOVE-HUB své vlastní aplikace nebo aplikace třetích stran, včetně Evropského informačního systému vozidel a řídičských oprávnění (EUCARIS).

2. Do [VLOŽTE DATUM: 2 roky po vstupu této směrnice v platnost] přijme Komise prováděcí akty, kterými stanoví nezbytná opatření pro provádění funkcí elektronického systému MOVE-HUB a upřesní minimální požadavky týkající se formátu a obsahu informací a údajů, které si mají členské státy vyměňovat o vozidlech podléhajících technické prohlídce. Tyto prováděcí akty zajistí ochranu osobních údajů a přijímají se přezkumným postupem podle čl. 19 odst. 2.
3. Propojení elektronických systémů podle odstavce 1 se uvede do provozu do dvou let po přijetí prováděcích aktů uvedených v odstavci 2.“

10) Článek 17 se mění takto:

a) první odrážka se nahrazuje tímto:

„– aktualizace pouze označení kategorie vozidla uvedených v čl. 2 odst. 1, v čl. 5 odst. 1 a 2 a v čl. 6 odst. 1 a 2 v případě změn kategorií vozidla vyplývajících ze změn v právních předpisech týkajících se schválení typu, uvedených v čl. 2 odst. 1, aniž jsou dotčeny rozsah a frekvence prohlídek,“;

b) třetí odrážka se nahrazuje tímto:

„– přizpůsobení bodu 3 přílohy I v návaznosti na pozitivní posouzení uskutečněných nákladů a přínosů, co se týče seznamu kontrolovaných položek, metod, důvodů pro nevyhovění a posouzení nedostatků.“

11) Článek 20 se nahrazuje tímto:

„Článek 20

Podávání zpráv

Do 31. března 2032 Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o provádění a účincích této směrnice, zejména pokud jde o účinnost ustanovení týkajících se její oblasti působnosti, zejména ve vztahu k vozidlům kategorie L, frekvenci technických prohlídek, vzájemné uznávání osvědčení o technické způsobilosti v případě nové registrace vozidla již registrovaného v jiném členském státě a uznávání dočasných osvědčení EU o technické způsobilosti. Zpráva musí rovněž obsahovat analýzu toho, zda je nutné aktualizovat přílohy, a to zejména s ohledem na technický pokrok a praxi.“

12) Vkládá se nový článek 20a, který zní:

„Článek 20a

Sdělování informací Komisi

1. Do 31. března 2030 a poté každý třetí rok do 31. března sdělí členské státy Komisi prostřednictvím online platformy pro podávání zpráv uvedené v článku 28 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1999**** (dále jen „e-platforma“) shromážděné údaje za každý z předchozích tří kalendářních let, které se týkají vozidel kontrolovaných na jejich území. Tyto údaje zahrnují následující informace (za kalendářní rok):
 - a) celkový počet zkontrolovaných vozidel,
 - b) počet zkontrolovaných vozidel v jednotlivých kategoriích,
 - c) kontrolované oblasti a nevyhovující položky v souladu s bodem 3 přílohy I této směrnice.

2. Komise přijme prováděcí akty, kterými stanoví formát, který mají členské státy používat pro sdělování údajů uvedených v odstavci 1 prostřednictvím e-platformy. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 19 odst. 2.
3. Komise podá Evropskému parlamentu a Radě zprávu o údajích shromážděných podle odstavce 1.

**** Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1999 ze dne 11. prosince 2018 o správě energetické unie a opatření v oblasti klimatu, kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 663/2009 a (ES) č. 715/2009, směrnice Evropského parlamentu a Rady 94/22/ES, 98/70/ES, 2009/31/ES, 2009/73/ES, 2010/31/EU, 2012/27/EU a 2013/30/EU, směrnice Rady 2009/119/ES a (EU) 2015/652 a zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 525/2013 (Úř. věst. L 328, 21.12.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).“

- 13) Článek 22 se nahrazuje tímto:

„Článek 22

Prodloužení platnosti osvědčení o technické způsobilosti v případě krize

1. Pro účely tohoto článku se použijí tyto definice:
 - a) „krizovou situací“ se rozumí výjimečná, neočekávaná a náhlá přírodní nebo člověkem způsobená událost mimořádné povahy a rozsahu, která se děje v Unii nebo mimo ni, má významný přímý nebo nepřímý dopad na oblast silniční dopravy a která rovněž brání vlastníkům nebo držitelům vozidel registrovaných v členských státech nebo příslušným vnitrostátním orgánům v provádění technických prohlídek nebo jim to významným způsobem ztěžuje.
 - b) „krizovým obdobím“ se rozumí období, během něhož je členský stát Komisi oprávněn přijmout postupem podle odstavce 2 opatření uvedená v tomto článku.

2. V případě krizové situace, která se týká celého území členského státu nebo jeho části, se může tento členský stát prostřednictvím řádně odůvodněné žádosti obrátit na Komisi za účelem přijetí rozhodnutí, kterým se tomuto členskému státu povoluje přijmout opatření uvedená v tomto článku pro celé své území nebo jeho část. Tato opatření mohou být uplatňována po dobu nejvýše šesti měsíců. Komise může na žádost členského státu povolit prodloužení opatření vždy o dalších šest měsíců, dokud trvá krizová situace.
 3. Komise může rozhodnout, že krizové období začalo ještě předtím, než dotyčný členský stát předmětnou věc oznámil podle odstavce 2.
 4. Pokud Komise obdrží řádně odůvodněné žádosti dvou nebo více členských států týkající se jedné krizové situace, která se vztahuje na celé jejich území nebo jeho část, může přijmout jediné rozhodnutí vztahující se na všechny tyto členské státy.
 5. Bez ohledu na čl. 5 odst. 1, čl. 10 odst. 1 a bod 8 přílohy II mohou příslušné orgány členských států prodloužit dobu platnosti osvědčení o technické způsobilosti všech nebo některých kategorií vozidel, jejichž platnost skončila nebo by jinak měla skončit během krizového období, a to na dobu nejvýše šesti měsíců. Toto období může být prodlužováno vždy o dalších šest měsíců, pokud krize trvá a Komise to schválí.
 6. Opatření přijatá členskými státy na základě tohoto článku se neprodleně oznámí Komisi, která informuje ostatní členské státy a zveřejní oznámení v Úředním věstníku Evropské unie.“
- 14) Příloha I, příloha III a příloha IV se mění v souladu s přílohou I této směrnice.

Článek 2

Změny směrnice 2014/47/EU

Směrnice 2014/47/EU se mění takto:

1) Článek 1 se nahrazuje tímto:

„Článek 1

Předmět

Tato směrnice stanoví minimální požadavky na systém silničních technických kontrol užitkových vozidel a na postupné využívání měření dálkově ovládaným zařízením vozidel provozovaných na území členských států.“

2) Článek 2 se mění takto:

a) v odstavci 1 se vkládá písmeno aa), které zní:

„aa) motorová vozidla konstruovaná a vyrobená především pro dopravu nákladů, jejichž maximální hmotnost nepřevyšuje 3,5 tuny – kategorie vozidel N1;“

b) vkládá se nový odstavec 1a, který zní:

„1a. Členské státy, které v souladu se směrnicí 2014/45/EU provádějí každoroční pravidelné technické prohlídky vozidel kategorie N1 registrovaných na jejich území počínaje dvěma roky po první registraci vozidla, mohou tuto kategorii vozidel vyloučit z oblasti působnosti této směrnice.“;

c) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Touto směrnicí není dotčeno právo členských států provádět silniční technické kontroly u vozidel neuvedených v odstavci 1 a provádět kontroly jiných aspektů silniční dopravy a bezpečnosti nebo provádět kontroly na jiných místech než na veřejných pozemních komunikacích. Žádné ustanovení této směrnice nebrání tomu, aby členský stát z důvodu bezpečnosti silničního provozu omezil používání určitých typů vozidel na určitých částech své silniční sítě.“

3) Článek 3 se mění takto:

a) bod 13) se nahrazuje tímto:

„13) „osvědčením o technické způsobilosti“ protokol o technické prohlídce definovaný v čl. 3 bodu 12) směrnice 2014/45/EU;“

b) bod 18 se zrušuje;

c) doplňují se nové body 21) a 22), které znějí:

„21) „měřením dálkově ovládaným zařízením“ kontrola vozidel měřením emisí z výfuku na pozemních komunikacích, včetně oxidů dusíku a částic, nebo hladin hluku vozidel projíždějících v blízkosti stacionárního nebo mobilního silničního zařízení, nebo měřením v provozu za vozidlem v případě kontroly vozidel z hlediska emisí látek znečišťujících ovzduší;

22) „měřením v provozu za vozidlem“ měření emisí látek znečišťujících ovzduší na pozemních komunikacích u vozidel následovaných sledovacím vozidlem vybaveným vhodným zařízením pro odběr vzorků a měřicím přístrojem.“

6) V článku 5 se odstavce 1 a 2 nahrazují tímto:

„1. Celkový počet prvotních silničních technických kontrol, které členské státy každý kalendářní rok provádějí v případě vozidel uvedených v čl. 2 odst. 1 písm. a), b), c) a d), odpovídá nejméně 5 % celkového počtu těchto vozidel registrovaných na jejich území.

2. Celkový počet prvotních silničních technických kontrol, které členské státy každý kalendářní rok provádějí v případě vozidel uvedených v čl. 2 odst. 1 písm. aa), odpovídá nejméně 10 % celkového počtu prvotních silničních technických kontrol vozidel podle odstavce 1.“

7) V článku 6 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„K přiřazení určitého rizikového profilu určitému podniku mohou členské státy používat kritéria uvedená v příloze I. Tyto informace se použijí pro účely provádění důkladnějších a častějších kontrol podniků s vyšším stupněm rizika. Systém hodnocení rizika provozují příslušné orgány členských států.

Pokud jde o vozidla uvedená v čl. 2 odst. 1 písm. a) až a c), členské státy zajistí, aby informace o počtu a závažnosti nedostatků podle přílohy II a případně podle přílohy III této směrnice, jež byly zjištěny u vozidel provozovaných jednotlivými podniky, byly zaneseny do systému hodnocení rizika zavedeného podle článku 9 směrnice 2006/22/ES.“

8) V článku 7 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. Členské státy vyžadují, aby řidiči měli k dispozici osvědčení o technické způsobilosti odpovídající poslední pravidelné technické prohlídce a protokol o poslední podrobné silniční technické kontrole. Členské státy vyžadují, aby jejich orgány akceptovaly elektronické doklady o těchto technických prohlídkách a silničních kontrolách.“

9) Článek 9 se nahrazuje tímto:

„Článek 9

Výběr vozidel pro prvotní silniční technickou kontrolu

Při určování vozidel, která mají být podrobena prvotní silniční technické kontrole, mohou kontroloři přednostně vybírat vozidla, která jsou provozována podniky s vysokým rizikovým profilem v souladu s kritérii stanovenými v příloze I této směrnice nebo podle směrnice 2006/22/ES. Vozidla mohou být vybrána ke kontrole rovněž namátkově nebo na základě důvodného podezření, že dané vozidlo představuje riziko pro bezpečnost silničního provozu nebo pro životní prostředí.“

9a) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 9a

Měření dálkově ovládaným zařízením

1. Členské státy mohou používat technologii měření dálkově ovládaným zařízením ke kontrole motorových vozidel z hlediska emisí látek znečišťujících ovzduší a emisí hluku a mohou na základě měření dálkově ovládaným zařízením vybrat vozidla pro prvotní silniční technickou kontrolu. Měření dálkově ovládaným zařízením mohou členské státy používat rovněž k identifikaci vozidel s potenciálně vysokými emisemi, jejichž emise lze ověřit na stanici technické kontroly, jak je definována ve směrnici 2014/45/EU. Členské státy používající měření dálkově ovládaným zařízením o tom uvědomí Komisi.
2. Komise může na základě informací poskytnutých členskými státy používajícími měření dálkově ovládaným zařízením v souladu s čl. 20 odst. 3 přijmout prováděcí akty, kterými stanoví soubor společných mezních hodnot měření dálkově ovládaným zařízením pro emise výfukových plynů nebo hluku, případně pro obojí, a související požadavky na přesnost, jako je opakované měření, které se použijí k identifikaci vozidel s vysokými emisemi vyžadujících následná opatření v jiném členském státě v souladu s čl. 18 odst. 3; mohou být stanoveny různé požadavky na pevná nebo mobilní zařízení pro dálkové měření nebo měření v provozu za vozidlem a mohou být stanoveny mezní hodnoty pro identifikaci vozidel, jejichž systémy pro omezení emisí jsou vadné, a vozidel, u nichž bylo s těmito systémy manipulováno.

Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 23 odst. 2.“

10) Článek 10 se mění takto:

a) v odstavci 1 se druhý pododstavec mění takto:

aa) písmeno a) se nahrazuje tímto:

„a) zkontroluje aktuální osvědčení o technické způsobilosti a protokol o silniční technické kontrole, jsou-li k dispozici, v souladu s čl. 7 odst. 1 a čl. 18a odst. 1;“

bb) písmeno b) se nahrazuje tímto:

„b) provede vizuální kontrolu technického stavu vozidla. Tato vizuální kontrola může být doplněna použitím zvláštního vybavení;“

cc) písmeno c) se nahrazuje tímto:

„c) provede vizuální kontrolu zabezpečení nákladu vozidla;“

b) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Podle výsledku prvotní kontroly kontrolor rozhodne, zda by vozidlo nebo jeho přípojné vozidlo měly být podrobeny podrobnější silniční kontrole a kontrole zabezpečení nákladu v souladu s článkem 13.“;

c) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„3. Předmětem podrobnější silniční technické kontroly jsou ty z položek uvedených v příloze II, které jsou považovány za nezbytné a relevantní, zejména s ohledem na bezpečnost brzd, pneumatiky, kola, podvozek a obtěžování okolí, a doporučené metody pro prohlídku daných položek.

Do [VLOŽTE: 24 měsíců po vstupu této pozměňující směrnice v platnost] přijme Komise prováděcí akty, kterými upřesní metody a mezní hodnoty pro účely měření počtu částic (PN) ze zážehových motorů stanovené v položce 8.2 bodu 3 přílohy II. Zkušební postupy musí být v kontrolních zařízeních funkční do čtyř let od přijetí prováděcích aktů.

Komise může přijmout prováděcí akty, kterými upřesní metody a mezní hodnoty a určí emisní třídy EURO související s touto metodou pro měření NO_x ze zážehových motorů podle položky 8.2 bodu 3 přílohy II. Zkušební postupy musí být v kontrolních zařízeních funkční do čtyř let od přijetí prováděcích aktů.

Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 23 odst. 2.“

11) Článek 13 se nahrazuje tímto:

„Článek 13

Kontrola zabezpečení nákladu

1. Během silničních kontrol vozidel je možné provést podrobnější kontrolu zabezpečení jejich nákladu v souladu s přílohou III, aby se zajistilo, že je náklad zabezpečen způsobem, jenž neznemožňuje bezpečné řízení ani nepředstavuje ohrožení života, zdraví, majetku či životního prostředí. Kontroly se provádějí za účelem ověření, že za všech druhů použití vozidla, včetně nouzových situací či rozjezdů do kopce:
 - a) náklad může změnit svou polohu vzhledem k ostatním částem nákladu, stěnám či plochám vozidla jen minimálně;
 - b) náklad nemůže opustit nákladní prostor nebo se dostat mimo ložnou plochu.
2. Aniž jsou dotčeny požadavky na dopravu určitých kategorií nákladu, například věci, na které se vztahuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/68/ES*****, zabezpečení nákladu a kontrola zabezpečení nákladu se provádí v souladu se zásadami a případně normami stanovenými v oddíle I přílohy III této směrnice. Lze použít nejnovější verzi norem stanovených v bodě 5 uvedeného oddílu.

3. Následná opatření podle článku 14 se uplatní i v případě závažných nebo nebezpečných nedostatků týkajících se zabezpečení nákladu.
4. Členské státy zajistí, aby zaměstnanci zapojení do kontrol zabezpečení nákladu byli k tomuto účelu odpovídajícím způsobem vyškoleni.

***** Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/68/ES ze dne 24. září 2008 o pozemní přepravě nebezpečných věcí (Úř. věst. L 260, 30.9.2008, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/68/oj>).“

- 12) V článku 14 se doplňuje nový odstavec 4, který zní:

„4. Neoprávněné zásahy u systémů k omezení emisí, vysokonapěťového systému, včetně systému řízení baterie, tlumiče výfuku nebo bezpečnostních systémů vozidla, nebo manipulace s nimi, které způsobují závažné nebo nebezpečné nedostatky, jsou postižitelné účinnými, přiměřenými, odrazujícími a nediskriminačními sankcemi.“

- 13) V článku 16 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. Po dokončení podrobnější kontroly vypracuje kontrolor protokol podle přílohy IV. Členské státy zajistí, aby řidič vozidla obdržel jeden elektronický exemplář protokolu o kontrole.“

14) Článek 18 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Jsou-li u vozidla, které není registrováno v členském státě, kde byla provedena kontrola, zjištěny závažné nebo nebezpečné nedostatky nebo nedostatky, které vedou k omezení nebo zákazu používání vozidla, oznámí kontaktní místo výsledky této kontroly kontaktnímu místu členského státu, ve kterém je vozidlo registrováno. Toto oznámení obsahuje údaje uvedené v protokolu o silniční kontrole podle přílohy IV a je sděleno kontaktnímu místu členského státu, ve kterém je vozidlo registrováno, prostřednictvím systému zasílání zpráv (systému zpráv o silničních technických kontrolách) uvedeného v článku 3 prováděcího nařízení Komise (EU) 2017/2205*****.

Komise přijme prováděcí akty, kterými stanoví podrobná pravidla týkající se postupů pro ohlašování vozidel se závažnými nebo nebezpečnými nedostatky kontaktnímu místu členského státu, ve kterém je vozidlo registrováno, podle prvního pododstavce tohoto článku. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 23 odst. 2.

***** Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/2205 ze dne 29. listopadu 2017 o podrobných pravidlech pro postupy oznamování užitkových vozidel se závažnými nebo nebezpečnými nedostatky zjištěnými při silničních technických kontrolách (Úř. věst. L 314, 30.11.2017, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj).“;

b) doplňuje se nový odstavec, který zní:

„3. V případech, kdy členský stát používající měření dálkově ovládaným zařízením v souladu s článkem 9a identifikoval vozidlo registrované v jiném členském státě jako vozidlo s vysokými emisemi za použití prahových hodnot a úrovní přesnosti stanovených v prováděcím aktu uvedeném v čl. 9a odst. 2, oznámí daný členský stát prostřednictvím kontaktního místa uvedeného v článku 17 příslušnému orgánu členského státu registrace výsledky měření dálkově ovládaným zařízením a případně výsledky následné silniční technické kontroly. Pokud žádná silniční kontrola nenásledovala, může členský stát, který emise změřil, požádat příslušný orgán členského státu registrace, aby přijal následná opatření, jež členský stát registrace považuje za vhodná, jako je podrobení vozidla silniční kontrole nebo technické prohlídce zahrnující měření relevantních emisí.“

15) Vkládá se nový článek 18a, který zní:

„Článek 18a

Výměna údajů mezi orgány členských států

1. Členské státy si jsou při provádění této směrnice vzájemně nápomocny. Vyměňují si informace a údaje zejména s cílem ověřit v případě nutnosti právní a technický stav vozidla během silniční kontroly, a to v členském státě, ve kterém je dané vozidlo registrováno.
 - a) Členské státy příslušným orgánům jiných členských států a stanicím technické kontroly pověřeným jinými členskými státy poskytnou přístup k údajům o registraci vozidel, údajům o obsahu prohlášení o shodě, jsou-li k dispozici, k výsledku prohlídky v posledním osvědčení o technické způsobilosti vozidla, k případnému dočasnému osvědčení EU o technické způsobilosti vydanému během posledních tří let, protokolům o silničních technických kontrolách nejméně za poslední tři roky a historickým záznamům z počítadla ujetých kilometrů u vozidla uloženým ve vnitrostátních databázích.

- b) Členské státy propojí své elektronické systémy obsahující údaje uvedené v osvědčeních o technické způsobilosti a historické záznamy z počítadel ujetých kilometrů prostřednictvím elektronického systému MOVE-HUB vyvinutého Komisí, a to tak, aby příslušné orgány kteréhokoli členského státu mohly v reálném čase nahlížet do příslušné databáze nebo vnitrostátního registru vozidel kteréhokoli jiného členského státu.
- c) Povinnost stanovená v písmenu b) se považuje za splněnou, pokud členské státy používají k výměně údajů a připojení k elektronickému systému MOVE-HUB své vlastní aplikace nebo aplikace třetích stran, včetně Evropského informačního systému vozidel a řidičských oprávnění (EUCARIS).
2. Do [VLOŽTE DATUM: 2 roky po vstupu této směrnice v platnost] přijme Komise prováděcí akty, kterými stanoví nezbytná opatření pro provádění funkcí elektronického systému MOVE-HUB a upřesní minimální požadavky týkající se formátu a obsahu informací a údajů, které si mají členské státy vyměňovat o vozidlech podléhajících silniční kontrole. Tyto prováděcí akty zajistí ochranu osobních údajů a přijímají se přezkumným postupem podle čl. 23 odst. 2.
3. Propojení elektronických systémů podle odstavce 1 se uvede do provozu do dvou let po přijetí prováděcích aktů uvedených v odstavci 2.“

- 16) Článek 20 se nahrazuje tímto:

„Článek 20

Sdělování informací Komisi

1. Do 31. března 2030 a poté každé tři roky do 31. března sdělí členské státy Komisi prostřednictvím online platformy pro podávání zpráv uvedené v článku 28 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1999***** (dále jen „e-platforma“) shromážděné údaje za každý z předchozích tří kalendářních let, které se týkají vozidel kontrolovaných na jejich území. Tyto údaje zahrnují následující informace za kalendářní rok:
 - a) celkový počet zkontrolovaných vozidel,
 - b) počet zkontrolovaných vozidel v jednotlivých kategoriích,
 - c) zemi registrace každého zkontrolovaného vozidla;
 - d) v případě podrobnějších kontrol kontrolované oblasti a nevyhovující položky v souladu s bodem 10 přílohy IV této směrnice.

Komise podá o shromážděných údajích zprávu Evropskému parlamentu a Radě.

2. Komise přijme prováděcí akty, kterými stanoví podrobná pravidla týkající se formátu pro sdělování údajů uvedených v odstavci 1 prostřednictvím e-platformy. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 23 odst. 2. Do vstupu těchto pravidel v platnost používají členské státy standardní formulář pro podávání zpráv uvedený v příloze V.

3. Členské státy, které Komisi v souladu s čl. 9a odst. 1 oznámily, že budou využívat měření dálkově ovládaným zařízením, sdělí Komisi do jednoho roku od tohoto oznámení úroveň emisí výfukových plynů nebo případně hluku pro jednotlivé kategorie vozidel a rovněž požadavky na přesnost, jako je opakované měření, které stanovily pro identifikaci vozidel s vysokými emisemi, spolu se shrnutím relevantních výsledků měření. Členské státy Komisi sdělí veškeré změny těchto úrovní a požadavků.

***** Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1999 ze dne 11. prosince 2018 o správě energetické unie a opatření v oblasti klimatu, kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 663/2009 a (ES) č. 715/2009, směrnice Evropského parlamentu a Rady 94/22/ES, 98/70/ES, 2009/31/ES, 2009/73/ES, 2010/31/EU, 2012/27/EU a 2013/30/EU, směrnice Rady 2009/119/ES a (EU) 2015/652 a zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 525/2013 (Úř. věst. L 328, 21.12.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).“

- 17) V článku 21 se druhá a třetí odrážka nahrazují tímto:

„– aktualizace bodu 3 přílohy II s ohledem na metody v případě dostupnosti účinnějších a účelnějších metod kontroly bez rozšíření seznamu kontrolovaných položek,
– přizpůsobení bodu 3 přílohy II v návaznosti na pozitivní hodnocení uskutečněných nákladů a přínosů, s ohledem na seznam kontrolovaných položek, metody, důvody pro nevyhovění a posouzení nedostatků v případě změn povinných požadavků vztahujících se ke schvalování typu v právních předpisech Unie týkajících se bezpečnosti nebo životního prostředí;“.

18) Článek 24 se nahrazuje tímto:

„Článek 24

Podávání zpráv

Do 31. března 2032 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o provádění této směrnice a jejích účincích. Zpráva analyzuje zejména její účinek z hlediska zlepšení bezpečnosti silničního provozu a snížení emisí.“

18a) Vkládá se nový článek 24a, který zní:

„Článek 24a

Přezkum

Po obdržení zpráv týkajících se měření dálkově ovládaným zařízením v souladu s čl. 20 odst. 3 od nejméně pěti členských států posoudí Komise účinnost měření dálkově ovládaným zařízením v souladu s článkem 9a.“

19) Přílohy II, III, IV, a V se mění v souladu s přílohou II této směrnice.

Článek 3

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do [VLOŽIT DATUM: 3 let po vstupu této směrnice v platnost]. Znění těchto předpisů neprodleně sdělí Komisi.

Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnicí nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 4

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 5

Tato směrnice je určena členskými státem.

V Bruselu dne
