

V Bruseli 27. novembra 2025  
(OR. en)

15613/25

---

---

**Medziinštitucionálny spis:  
2025/0097(COD)**

---

---

**TRANS 557  
CODEC 1852  
ENV 1240  
MI 922**

## **POZNÁMKA**

---

Od:	Generálny sekretariát Rady
Komu:	Rada
Č. predch. dok.:	14625/25
Č. dok. Kom.:	8255/25
Predmet:	Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 2014/45/EÚ o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a smernica 2014/47/EÚ o cestnej technickej kontrole úžitkových vozidiel prevádzkovaných v Únii – všeobecné smerovanie

---

## **I. ÚVOD**

1. Komisia 24. apríla 2025 predložila dva legislatívne návrhy na revíziu „balíka opatrení týkajúcich sa technického stavu vozidiel“ z roku 2014. Jedným návrhom sa mení smernica 2014/45/EÚ o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel (PKTS) a ich prípojných vozidiel a smernica 2014/47/EÚ o cestnej technickej kontrole úžitkových vozidiel (CTK), druhým návrhom sa nahrádza smernica 1999/37/ES o registračných dokumentoch pre vozidlá.

2. Všeobecným cieľom oboch návrhov je ďalej zlepšovať bezpečnosť cestnej premávky v EÚ, prispievať k udržateľnej mobilite a uľahčovať voľný pohyb osôb a tovaru v EÚ. Okrem toho návrh, ktorým sa mení smernica PKTS a smernica CTK, sleduje tieto konkrétne ciele:
- a) zabezpečiť konzistentnosť, objektívnosť a kvalitu kontrol technického stavu začlenením technologického pokroku, najmä kontrol elektrických vozidiel a pokročilých asistenčných systémov pre vodičov (ADAS), zavádzania nových skúšobných metód pre plynné emisie (NOx a počet častíc) a emisie hluku a používania zariadení na meranie emisií a hluku na verejných cestách na detekciu vozidiel s vysokými emisiami;
  - b) obmedziť neoprávnené zasahovanie a zlepšiť odhaľovanie vozidiel s chybami, ktorých bezpečnostné systémy a systémy regulácie emisií sú chybné alebo sa s nimi neoprávnene manipulovalo, ako aj s odometrami, s ktorými sa neoprávnene manipulovalo; tento cieľ pozostáva zo zmien rozsahu a frekvencie pravidelných kontrol, zmien noriem týkajúcich sa kontrol, ako aj z vytvorenia systému zaznamenávania údajov z odometra;
  - c) zlepšiť elektronické uchovávanie a výmenu príslušných identifikačných údajov a údajov o stave vozidla, a tým zvýšiť dostupnosť údajov a uľahčiť vzájomné uznávanie medzi orgánmi presadzovania práva.

## **II. PRÁCA V INÝCH INŠTITÚCIÁCH**

3. Európsky parlament určil za gestorský výbor pre tento návrh Výbor pre dopravu a cestovný ruch (TRAN) a 22. septembra 2025 bol za spravodajcu vymenovaný Jens GIESEKE (PPE, DE).
4. Európsky hospodársky a sociálny výbor zaujal stanovisko 18. septembra 2025. Výbor regiónov sa rozhodol stanovisko nevydať.

### III. PRÁCA V RÁMCI RADY A JEJ PRÍPRAVNÝCH ORGÁNOV

5. Pracovná skupina pre pozemnú dopravu začala prácu na návrhu 30. apríla 2025 počas poľského predsedníctva všeobecnou prezentáciou návrhu zo strany Komisie a prezentáciou posúdenia vplyvu<sup>1</sup>.
6. Počas poľského predsedníctva sa v Rade 5. júna 2025 uskutočnila výmena názorov na balík opatrení týkajúcich sa technického stavu vozidiel. Ministri uvítali prepracovanie súčasných smerníc a ambíciu posunúť sa k väčšej harmonizácii, digitalizácii a modernizácii. Viacerí ministri vo svojich príspevkoch podčiarkli aj potrebu realistických lehôt na vykonávanie a potrebu udržať náklady a administratívnu záťaž na minime.
7. Dánske predsedníctvo podrobne skúmalo návrh v pracovnej skupine od júla do novembra 2025. Na základe pripomienok delegácií na zasadnutiach pracovnej skupiny a vo forme písomných pripomienok vypracovalo predsedníctvo osem kompromisných znení.
8. Delegácie uznali prípravné práce, ktoré vykonala Komisia, vyjadrili však niekoľko obáv. Tieto obavy sa týkali dodatočných nákladov pre vlastníkov vozidiel, ktorých vozidlá by sa kontrolovali podrobnejšie alebo častejšie, kapacitných obmedzení a efektívnej prevádzky kontrolných centier a tímov cestnej kontroly a nákladov na správu, ako sú prevádzkové náklady na nové zariadenia. Niekoľko delegácií by si želalo, aby sa v návrhu výraznejšie zohľadnilo sociálne hľadisko, pokiaľ ide o majiteľov starších automobilov, a poukázali na skutočnosť, že technické nedostatky v automobiloch nie sú častou príčinou nehôd.
9. Ďalšie obavy sa týkali praktickej uskutočniteľnosti: Delegácie spochybňovali škálovateľnosť nových skúšobných metód, ktorých využitie sa osvedčilo v laboratórnych podmienkach (meranie NOx z naftových automobilov po zahrievacej jazde), a uloženie povinnosti členským štátom používať metódy, ktoré ešte nie sú vyvinuté (meranie počtu častíc a meranie NOx z benzínových automobilov) alebo nie sú všeobecne rozšírené (meranie emisií prostredníctvom diaľkového snímania).

---

<sup>1</sup> Správa o posúdení vplyvu je pripojená k druhému návrhu, ST 8259/25 ADD 5 – 7.

10. Niektoré delegácie však podporili návrh Komisie o diaľkovom snímaní, iné podporili nové emisné skúšky, ak sa budú uplatňovať na obmedzenejšie skupiny vozidiel alebo len pri cestnej kontrole. V dôsledku toho bolo mimoriadne ťažké nájsť kompromis v otázke nových metód emisných skúšok a diaľkového snímania.

11. Predsedníctvo zavádza tieto hlavné zmeny:

Smernica PKTS

- a) Rozsah pôsobnosti a minimálna frekvencia kontrol (články 2 a 5 zmeneného aktu):  
V kompromisnom znení sa zachováva rozsah kontrol a minimálne frekvencie, ktoré sa uplatňujú v súčasnosti. To znamená, že navrhovaný prechod na každoročnú kontrolu namiesto dvojročnej kontroly po 10 rokoch a zavedenie dodatočných kontrol pre dodávky sa nepresadil a že sa zachovala súčasná výnimka umožňujúca vyňať motocykle z rozsahu pôsobnosti, ak sa uplatňujú alternatívne opatrenia.
- b) Kontrola v inom členskom štáte, ako je členský štát evidencie (článok 4 ods. 4, článok 5 ods. 1 posledný pododsek, článok 8 ods. 1a): V kompromisnom znení sa zachoval prístup Komisie, pokiaľ ide o dočasné osvedčenie o kontrole technického stavu v inom členskom štáte, ale rozširuje sa jeho rozsah pôsobnosti na ľahké úžitkové vozidlá. Kompromisné znenie posilňuje komunikáciu medzi dotknutými členskými štátmi a poskytuje väčšiu flexibilitu, pokiaľ ide o to, kedy vykonať následnú pravidelnú kontrolu technického stavu v členskom štáte evidencie.
- c) Údaje z odometra (článok 4a): Predsedníctvo zachovalo povinnosť zriadiť vnútroštátne databázy údajov z odometrov vyplývajúcu z návrhu, čím sa poskytuje účinný nástroj na boj proti podvodom v oblasti prejdených kilometrov. Spresňuje, že rozsah pôsobnosti by sa mal týkať len osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel. Prípady povinného odčítania údajov z odometra a ich začlenenia do databázy by boli obmedzenejšie ako podľa návrhu. Okrem kontrolných centier, ktoré už musia zaznamenávať údaje z odometra, by sa do systému nahlasovania zaradili aj dielne autorizované výrobcami vozidiel, ako aj výrobcovia prepojených vozidiel. Zahrnutie ďalších prípadov odčítania údajov z odometra do databázy by bolo na uvážení konkrétneho členského štátu.

- d) Nové metódy emisných skúšok (článok 6, bod 8.2 prílohy I): Cieľom kompromisného znenia je na jednej strane zabezpečiť, aby boli skúšky v rámci PKTS dostatočne citlivé na zistenie emisných nedostatkov moderných vozidiel, ktoré sú oveľa čistejšie, ak fungujú podľa konfigurácií výrobcov, a následne významne prispieť k cieľom politiky EÚ v oblasti kvality okolitého ovzdušia<sup>2</sup> a k vykonávaniu nových emisných noriem pre vozidlá<sup>3</sup>. Na dosiahnutie tohto cieľa sa v ňom v zásade potvrdzuje návrh Komisie na meranie počtu častíc (PN) a meranie NO<sub>x</sub> v kontrolných centrách. Na druhej strane, vzhľadom na zostávajúce prekážky, konkrétne nedostatok spoľahlivých metód a praktickej škálovateľnosti, kompromisné znenie znižuje okamžitý tlak na kapacity kontrolných centier a znižuje riziko týkajúce sa spoľahlivosti výsledkov z kontrol tým, že uvádza postupný vývoj založený na vykonávacích aktoch, v ktorých sa podrobne opíšu skúšobné metódy a rozsah, po ktorých budú nasledovať osobitné lehoty na vykonávanie.
- e) Elektronické osvedčenie o kontrole technického stavu (článok 8): Takmer všetky delegácie podporili návrh na prechod na elektronické osvedčenie kontrole technického stavu uložené v európskych peňaženkách digitálnej identity, zatiaľ čo osoba prichádzajúca s vozidlom môže stále požiadať o výťah. V kompromisnom znení sa spresňuje, že vydávanie osvedčení do peňažienok sa začína štyri roky po nadobudnutí účinnosti smernice. Už sa v ňom viac nevyžaduje overenie papierovej kópie; postačí, ak bude možné overiť jeho pravosť prostredníctvom QR kódu.
- f) Výmena údajov a podávanie správ (články 16, 20, 20a): Delegácie vo všeobecnosti podporili cieľ zlepšiť cezhraničnú interoperabilitu a výmenu údajov v reálnom čase medzi vnútroštátnymi orgánmi, a teda aj kontrolnými centrami. Veľký počet členských štátov však nesúhlasil s tým, aby sa takáto výmena zakladala výlučne na systéme MOVE-HUB, ktorý vyvinula Komisia. Z týchto dôvodov predsedníctvo vložilo do článku 16 nový odsek, ktorý členským štátom umožňuje používať na výmenu údajov a pripojenie k elektronickému systému MOVE-HUB vlastné aplikácie alebo aplikácie tretích strán vrátane systému EUCARIS.

---

<sup>2</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/2881 z 23. októbra 2024 o kvalite okolitého ovzdušia a čistejšom ovzduší v Európe (Ú. v. EÚ L, 2024/2881, 20.11.2024).

<sup>3</sup> Najnovšia verzia: Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1257 z 24. apríla 2024 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a motorov, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá, pokiaľ ide o ich emisie a životnosť batérií (Euro 7) (Ú. v. EÚ L, 2024/1257, 8.5.2024).

Kompromisným znením sa zachováva nová oznamovacia povinnosť (článok 20a) s obmedzeným rozsahom; uvedené oznamovanie bude podobné oznamovaniu podľa smernice o cestnej kontrole.

- g) Elektronické bezpečnostné systémy<sup>4</sup>, údaje výrobcu (článok 5 ods. 6 a 7) a zoznam iných skúšobných položiek v bode 3 prílohy I: V kompromisnom znení sa podrobnejšie opisuje tok údajov od výrobcov a správa údajov, ktoré majú byť založené na vykonávacích aktoch. Pokiaľ ide o 62 položiek elektronického bezpečnostného systému, ktoré by sa podľa návrhu Komisie mali po novom začať kontrolovať, kompromisné znenie ich čiastočne zoskupuje do iných existujúcich položiek, ktoré sa majú kontrolovať, čiastočne mení ich status na dobrovoľné a čiastočne ich vypúšťa. Na žiadosť delegácií sa dopĺňajú dve skúšobné položky: po prvé, dobrovoľné prepojenie medzi kampaniami na stiahnutia vozidiel od používateľov a kontrolami technického stavu s cieľom zlepšiť výsledky týchto kampaní, ktoré sú silne prepojené s bezpečnosťou a zdravím (položka 0.3); po druhé, kontrola poplachových a protipožiarnych systémov (položka 9.13).

#### Smernica CTK

- a) Rozsah pôsobnosti (článok 2 zmeneného aktu): Kompromisné znenie podporuje rozšírenie rozsahu pôsobnosti systému cestných kontrol na ľahké úžitkové vozidlá kategórie N1. Predstavuje snahu o zohľadnenie vážnych obáv niektorých delegácií tým, že na jednej strane umožňuje ich vylúčenie z rozsahu pôsobnosti v prípade, že podliehajú pravidelnej kontrole technického stavu po dvoch rokoch a potom raz ročne, a na druhej strane tým, že mení cieľ týkajúci sa pokrytia vozového parku uvedený v článku 5.
- b) Diaľkové snímanie (články 4a a 21 návrhu, článok 9a a článok 18 ods. 3 kompromisného znenia): V kompromisnom znení sa koncept diaľkového snímania zavádza ako dobrovoľné opatrenie, ktoré podlieha preskúmaniu po získaní ďalších praktických skúseností. Na uľahčenie cezhraničných následných opatrení po detekcii vozidla s vysokými emisiami môže Komisia prijať vykonávacie akty na stanovenie prahových hodnôt pre takúto cezhraničnú spoluprácu.

---

<sup>4</sup> Táto téma bola premenovaná na „pokročilé asistenčné systémy pre vodičov a iné systémy súvisiace s bezpečnosťou“.

- c) Percentuálny podiel vozidiel, na ktoré sa má vzťahovať počiatočná cestná kontrola (článok 5): Kompromisné znenie nadväzuje na návrh a stanovuje ciele kontroly vozového parku pre jednotlivé členské štáty namiesto cieľa pre celú Úniu a nový cieľ kontroly pre ľahké úžitkové vozidlá kategórie N1. Druhý cieľ je stanovený v pomere k (10 %) celkovému počtu kontrol ťažkých úžitkových vozidiel namiesto 2 % počtu evidovaných ľahkých úžitkových vozidiel za rok, ktorý navrhla Komisia.
- d) Kontrola upevnenia nákladu (článok 10 ods. 1 písm. c), článok 13): V kompromisnom znení sa odráža väčšinový názor delegácií, že povinnosť kontroly sa môže vzťahovať len na počiatočnú cestnú technickú kontrolu, keďže na vykonanie podrobnej kontroly upevnenia nákladu na každom vozidle, ktoré je predmetom kontroly, nie sú k dispozícii dostatočné kontrolné zdroje. Podrobná kontrola sa bude preto stále zakladať na úsudku kontrolného technika po povinnom vizuálnom posúdení upevnenia nákladu.
- e) Výmena údajov a podávanie správ (články 18a, 20): V kompromisnom znení sa predpokladá výmena údajov zosúladená s návrhom smernice PKTS a podávanie správ blízke návrhu Komisie a súčasnej praxi.
- f) Obsah a metódy podrobnej kontroly (články 10, 11, príloha II): Ak sa možné skúšobné položky podrobných cestných kontrol zhodujú s tými, ktoré sú relevantné pre PKTS, zmeny navrhované predsedníctvom sú totožné so zmenami navrhovanými pre smernicu PKTS. Vykonali sa však dve úpravy: Po prvé, v kompromisnom znení sa v článku 10 ods. 1 objasňuje, že štandardnou metódou počiatočnej cestnej kontroly je vizuálna kontrola, ktorú možno doplniť použitím osobitného vybavenia. Po druhé, pokiaľ ide o meranie emisií NO<sub>x</sub> z dieselových motorov, v kompromisnom znení sa navrhuje, aby sa meranie počas cestnej kontroly zaviedlo v rámci trojročnej transpozičnej lehoty, keďže problém s predbežnou prípravou vozidiel nevzniká, keď je motor pred skúškou zahriaty. V odôvodnení 15a sa objasňuje, že v prípade, keď členský štát využíva na podrobnú kontrolu kontrolné centrá, takáto podrobná kontrola bude závisieť od zavedenia príslušných skúšobných metód v týchto kontrolných centrách po prijatí vykonávacích aktov.
- V súlade s prístupom k diaľkovému snímaniu sa v kompromisnom znení doplnilo diaľkové snímanie ako alternatívna metóda, ktorej výsledok sa má potvrdiť použitím štandardnej skúšobnej metódy (8.1.1, 8.2.2.2 až 8.2.3.3).

Transpozícia (článok 3 pozmeňujúceho aktu)

12. Vzhľadom na ambicióznú a komplexnú povahu požiadaviek, ktoré zavádzajú navrhované revízie, mnoho členských štátov požiadalo o dlhšiu transpozičnú lehotu, ktorá sa v kompromisnom znení predlžuje na tri roky. Obzvlášť náročné prvky vykonávania sú predmetom osobitných fáz implementácie po prijatí vykonávacích aktov (pozri bod 10 písm. d) vyššie, pokiaľ ide o emisné skúšky, a článok 8 smernice PKTS, pokiaľ ide o vydávanie elektronických osvedčení o kontrole technického stavu).
13. Delegácie na zasadnutí pracovnej skupiny 13. novembra 2025 vo všeobecnosti podporili kompromisné znenie predsedníctva<sup>5</sup> na účely všeobecného smerovania, pričom niektoré požiadali o ďalšie objasnenia alebo ďalšie zmeny. Komisia uznala technickú prácu, ktorú vykonalo predsedníctvo, ale zdôraznila, že vo viacerých reformných prvkoch, ktoré považovala za najdôležitejšie, došlo k zníženiu ich rozsahu alebo ambície, alebo sa tieto prvky vypustili úplne. Komisia si vyhradila svoju pozíciu, a to aj pokiaľ ide o výber splnomocnení na delegované a vykonávacie akty.
14. Výbor stálych predstaviteľov na svojom zasadnutí 21. novembra veľkou väčšinou schválil kompromisné znenie uvedené v prílohe a v dodatku 1<sup>6</sup> k tejto poznámke. Niektoré delegácie zopakovali svoje pretrvávajúce vážne obavy týkajúce sa zložitosti a administratívnej alebo technickej záťaže.

#### **IV. ZÁVER**

15. Vzhľadom na uvedené sa Rada (doprava, telekomunikácie a energetika) vyzýva, aby na svojom zasadnutí 4. decembra 2025 schválila všeobecné smerovanie.

---

<sup>5</sup> ST 14625/25 + ADD 1 REV 1.

<sup>6</sup> Totožné so znením uvedeným v dokumente ST 14625/25 + ADD 1 REV 1, s výnimkou niektorých jazykových opráv.

Návrh

**SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,**

**ktorou sa mení smernica 2014/45/EÚ o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a smernica 2014/47/EÚ o cestnej technickej kontrole úžitkových vozidiel prevádzkovaných v Únii**

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91 ods. 1,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru<sup>7</sup>,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov<sup>8</sup>,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

---

<sup>7</sup> Ú. v. EÚ C , , s. .

<sup>8</sup> Ú. v. EÚ C , , s. .

- (1) Ustanovenia týkajúce sa kontroly technického stavu sú súčasťou právnych predpisov Únie už desaťročia. Podliehajú však postupnej harmonizácii. Právo Únie bolo v tomto smere naposledy revidované v roku 2014 „balíkom predpisov o kontrole technického stavu“<sup>9</sup>. S cieľom zlepšiť presadzovanie sa postupnými revíziami týchto pravidiel postupne rozšíril rozsah vozidiel, ktoré sa majú kontrolovať, a rozsah harmonizovaných pravidiel vrátane pravidiel o cestných kontrolách a dokladoch o evidencii vozidla. Špecifikovali a aktualizovali sa nimi požadované skúšobné metódy, postupy a súvisiace dokumenty, aby sa zohľadnil technologický pokrok.
- (2) V smernici 2014/45/EÚ sa stanovuje minimálny obsah a frekvencia kontrol pre každú kategóriu vozidiel s výnimkou motocyklov, v prípade ktorých majú členské štáty širšiu diskrečnú právomoc. V uvedenej smernici sa stanovujú aj minimálne požiadavky na nezávislosť kontrolných centier a odborný výcvik kontrolných technikov, skúšobné vybavenie a obsah osvedčenia o kontrole technického stavu. Platnosť uvedeného osvedčenia, ako aj akéhokoľvek iného dokladu o kontrole, musia členské štáty uznať na účely voľného pohybu a opätovného prihlásenia do evidencie v prípade vozidla, ktoré už bolo prihlásené do evidencie v inom členskom štáte.

---

<sup>9</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/45/EÚ z 3. apríla 2014 o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o zrušení smernice 2009/40/ES (Ú. v. EÚ L 127, 29.4.2014, s. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>), smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/47/EÚ z 3. apríla 2014 o cestnej technickej kontrole úžitkových vozidiel prevádzkovaných v Únii a o zrušení smernice 2000/30/ES (Ú. v. EÚ L 127, 29.4.2014, s. 134, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/47/oj>) a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/46/EÚ z 3. apríla 2014 o zmene smernice Rady 1999/37/ES o registračných dokumentoch pre vozidlá (Ú. v. EÚ L 127, 29.4.2014, s. 129, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/46/oj>).

- (3) Smernica 2014/47/EÚ dopĺňa smernicu 2014/45/EÚ tým, že sa v nej vyžaduje, aby členské štáty vykonávali cestné kontroly ťažkých úžitkových vozidiel nad 3,5 tony vrátane autobusov, nákladných vozidiel a ich prípojných vozidiel s cieľom skontrolovať každý rok 5 % vozového parku Únie. Tieto kontroly zahŕňajú počiatočnú cestnú kontrolu, a ak to kontrolný technik považuje za potrebné, podrobnejšiu cestnú technickú kontrolu. Položky kontrolované pri podrobných kontrolách sú rovnaké ako položky kontrolované pri pravidelných kontrolách technického stavu a môžu zahŕňať aj kontrolu upevnenia nákladu. Ak sa pri cestnej kontrole zistí vážna alebo nebezpečná chyba, členský štát, v ktorom sa kontrola uskutočnila, je povinný oznámiť to členskému štátu evidencie, aby sa vynútila oprava vozidla, ktoré bolo vyradené z premávky.
- (4) Vzhľadom na rýchly technologický pokrok sa niektoré súčasné pravidlá kontroly vozidiel stali zastaranými a mali by sa zmeniť, aby sa prispôsobili novším technológiám a vozidlám vrátane elektrických vozidiel a hybridných elektrických vozidiel. Skúšobný rámec by mal ďalej prispieť k zníženiu emisií z dopravy a k urýchleniu a využívaniu digitalizácie v odvetví dopravy. Rámec by sa mal takisto lepšie prispôsobiť vývoju technológie vozidiel, zloženia vozového parku a skúšobných metód.
- (5) Jednou z priorít Únie je digitálna transformácia. V súvislosti s aktualizáciou súčasných pravidiel kontroly vozidiel je takisto dôležité vo veľkej miere harmonizovať, zjednodušiť a digitalizovať administratívne postupy a odstrániť zostávajúce prekážky voľného pohybu. Medzi uvedené prekážky patrí neuznávanie pravidelných kontrol technického stavu vykonaných v iných členských štátoch, než je členský štát evidencie. To môže brániť voľnému pohybu osôb v rámci Únie a ich právu usadiť sa v inom členskom štáte, než v ktorom je vozidlo v súčasnosti prihlásené do evidencie.
- (5a) Kontroly počas životného cyklu vozidla by mali byť relatívne jednoduché, rýchle a nenákladné a súčasne účinné z hľadiska plnenia cieľov daných smerníc.

- (6) Niektoré zo súčasných skúšobných metód na meranie emisií nie sú vhodné na skúšanie vozidiel s modernou technológiou regulácie emisií znečisťujúcich látok a nízkymi základnými emisiami. Existuje tiež potenciál na ďalšie zníženie emisií znečisťujúcich látok prostredníctvom vhodnejších skúšok a kontrol. Uplatňovanie najlepších dostupných, primeraných a vhodných skúšobných metód by členským štátom pomohlo splniť prísnejšie normy kvality ovzdušia, konkrétne hraničné hodnoty na účely ochrany ľudského zdravia stanovené v smernici Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/2881<sup>10</sup>, najmä pre jemné tuhé častice a oxidy dusíka (NO<sub>x</sub>).
- (7) Počet úmrtí a vážnych zranení na cestách Únie zostáva na neprijateľne vysokej úrovni, pričom v roku 2023 zomrelo na cestách 20 400 osôb. Preto sú potrebné ďalšie opatrenia na dosiahnutie cieľov v oblasti bezpečnosti cestnej premávky stanovených v rámci politiky EÚ v oblasti bezpečnosti cestnej premávky na roky 2021 – 2030<sup>11</sup>.
- (8) Kontrola technického stavu motocyklov má jednoznačný prínos pre bezpečnosť cestnej premávky. Svedčí o tom aj počet členských štátov, ktoré už zaradili motocykle do svojich režimov kontroly technického stavu. Členské štáty môžu z povinnej pravidelnej kontroly technického stavu vyňať motocykle s objemom motora nad 125 cm<sup>3</sup> alebo s maximálnym trvalým menovitým alebo čistým výkonom nad 11 kW, ak zaviedli účinné alternatívne opatrenia v oblasti bezpečnosti cestnej premávky, ako sú napríklad cestné kontroly.

---

<sup>10</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/2881 z 23. októbra 2024 o kvalite okolitého ovzdušia a čistejšom ovzduší v Európe (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ L, 2024/2881, 20.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

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

- (9) Podľa spätnej väzby získanej od členských štátov a zástupcov odvetvia sa preukázala neúčinnosť súčasných právnych požiadaviek, ktorých cieľom je zabezpečiť, aby kontrolné centrá mali k dispozícii technické údaje potrebné na vykonávanie pravidelných kontrol technického stavu. Vzhľadom na požiadavky na poskytovanie informácií podľa článku 61 nariadenia (EÚ) 2018/858 a jeho prílohy X je preto potrebné spresniť, že minimálny súbor informácií by sa mal bezplatne a bez zbytočného odkladu sprístupniť príslušným orgánom alebo centralizovaným dátovým subjektom, ktoré orgány jedného alebo viacerých členských štátov poverili riadením prístupu k týmto informáciám a ktoré by následne mali zabezpečiť, že aj kontrolné centrá budú mať požadovaný prístup.
- (10) V prípade vozidiel kategórie M1 a N1 by členský štát evidencie mal počas obdobia šiestich mesiacov uznávať dočasné osvedčenie EÚ o kontrole technického stavu vydané iným členským štátom pod podmienkou, že následná pravidelná kontrola technického stavu sa vykoná v členskom štáte evidencie. To znamená, že vozidlo sa musí vrátiť do členského štátu evidencie počas obdobia platnosti dočasného osvedčenia EÚ o kontrole technického stavu, aby sa podrobilo následnej pravidelnej kontrole technického stavu. Prispeje to k uľahčeniu voľného pohybu osôb pri dodržaní základnej požiadavky, že kontroly vozidiel sa vo všeobecnosti vykonávajú v členskom štáte evidencie. S cieľom zabezpečiť jasné informácie o stave vozidla, členský štát, ktorý vykonáva kontrolu, oznámi výsledok kontroly v krátkom čase prostredníctvom platformy MOVE-HUB členskému štátu evidencie.
- (11) Z rovnakého dôvodu by členský štát evidencie mal mať možnosť uznať osvedčenie o kontrole technického stavu vydané iným členským štátom. Ak sa tak rozhodne, mal by o tom informovať ostatné členské štáty a Komisiu. Príslušné osvedčenia o kontrole technického stavu by mali všetky členské štáty považovať za rovnocenné s osvedčeniami vydanými členským štátom evidencie.

- (12) V rámci boja proti podvodom súvisiacim s údajmi o celkovej prejdenej vzdialenosti v prípade ojazdených vozidiel je súčasťou pravidelných kontrol technického stavu aj zaznamenávanie údajov odčítaných z odometra. Manipulácia s odometrom môže mať vplyv na bezpečnosť cestnej premávky, keďže kupujúci sú nesprávne informovaní o opotrebení a teda aj o potrebnej údržbe, a na vozidle sa pravdepodobne nevykoná požadovaná údržba. Účinnosť tohto opatrenia je však obmedzená, pretože prvá kontrola technického stavu vozidiel kategórie M1 alebo N1 sa vo väčšine členských štátov vykonáva až štyri roky po prvom prihlásení do evidencie a v mnohých z nich následne len každé dva roky. Vzhľadom na dodatočnú skúsenosť týkajúcu sa rôznych kategórií vozidiel vo viacerých členských štátoch by tieto mali zabezpečiť aspoň to, aby sa údaje z odometra odčítavali vždy, keď opravovne autorizované výrobcami vozidiel vykonávajú údržbu alebo opravu vozidla kategórie M1 alebo N1, a aby sa odčítané údaje zaznamenávali vo vnútroštátnej databáze alebo v registri vozidiel. Autorizované opravovne pôsobia v rámci distribučného systému výrobcu. S cieľom ďalej zvýšiť počet údajových bodov v histórii záznamov z odometra vozidla môžu členské štáty poskytnúť prístup s oprávnením na zaznamenávanie do tej istej vnútroštátnej databázy alebo registra vozidiel iným poskytovateľom služieb, najmä nezávislým opravárenským alebo údržbárskym dielňam, a môžu zahŕňať aj iných spoľahlivých poskytovateľov údajov odčítaných z odometra, ako sú poisťovne alebo požičovne automobilov. Členské štáty by mali tieto odčítané údaje sprístupňovať príslušným orgánom a držiteľovi osvedčenia o evidencii a celkové záznamy z odometra (údaje a/alebo hodnotenie) by mali sprístupňovať kontrolným technikom.
- (12a) Okrem toho by členské štáty mali od výrobcov alebo ich zástupcov vyžadovať, aby každé tri mesiace zasielali údaje z odometra prepojených vozidiel. Keďže členské štáty nemajú priamy prístup k týmto údajom, nie sú zodpovedné za ich kvalitu. S cieľom umožniť spotrebiteľom odhaliť podvody spojené s odometrom by členské štáty mali informovať spotrebiteľov aj o dostupnosti histórie záznamov z odometra pre držiteľa osvedčenia o evidencii, najmä v súvislosti s predajom vozidiel. Členské štáty sa môžu rozhodnúť účtovať správny poplatok za poskytovanie histórie záznamov z odometra držiteľovi osvedčenia o evidencii. S cieľom zlepšiť dostupnosť štatistík o používaní vozidiel bez dodatočného vykazovacieho zaťaženia vnútroštátnych správnych orgánov by členské štáty mali sprístupňovať údaje odčítané z odometra národným štatistickým úradom a Komisii (Eurostatu).

- (13) Hoci elektrické vozidlá vrátane hybridných elektrických vozidiel sú v prevádzke už mnoho rokov a ich počet sa neustále zvyšuje, neexistujú harmonizované pravidlá o kontrole technického stavu vysokonapäťových systémov takýchto vozidiel, čo vedie k tomu, že členské štáty vypracúvajú odlišné skúšobné protokoly. Aby sa zaistila bezpečná prevádzka takýchto vozidiel počas celej ich životnosti a predišlo sa nekompatibilným skúšobným postupom v členských štátoch, mali by sa príslušné kontrolované položky zahrnúť do minimálnych požiadaviek na obsah a odporúčané metódy kontroly.
- (13a) Na zabezpečenie správnej kontroly elektrických a hybridných elektrických vozidiel vrátane nových pokročilých elektronických systémov je dôležité, aby boli kontrolní technici riadne vyškolení počas počiatočnej aj aktualizácie odbornej prípravy. S cieľom umožniť kontrolu rôznych nových typov vozidiel a systémov by členské štáty mali mať možnosť udeliť oprávnenie kontrolným technikom, ktorí sa špecializujú len na kontrolu konkrétnych typov vozidiel alebo na vykonávanie len určitých typov kontrol. Členské štáty, ktoré chcú túto možnosť využiť, by mali zabezpečiť, aby sa v osvedčení vydanom týmto kontrolným technikom jasne uvádzalo obmedzenie kontrolného technika pri vykonávaní kontrol technického stavu.

- (14) V súčasnosti sú moderné vozidlá vybavené početnými pokročilými elektronickými systémami, ktoré zvyšujú ich bezpečnosť a pomáhajú vodičovi. Tieto systémy môžu byť nepovinné alebo povinné na účely typového schválenia, ak sa na základe nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144<sup>12</sup> vyžaduje inštalácia rôznych pokročilých asistenčných systémov pre vodičov, ktoré sú navrhnuté tak, aby sa zabránilo nehodám a znížil počet obetí a ťažkých zranení. Očakávané prínosy sa však nedosiahnu, ak sa funkčnosť týchto systémov časom zhorší alebo ak sa s nimi neoprávnenne manipuluje. Preto by sa tieto nové elektronické systémy mali zahrnúť do rozsahu pravidelných kontrol technického stavu a cestných kontrol, aby sa zabezpečilo, že prinášajú očakávané výsledky z hľadiska bezpečnosti. S cieľom zaistiť bezpečnú prevádzku automatizovaných vozidiel a kontrolu elektronických bezpečnostných systémov počas ich životnosti by sa príslušné položky, ktoré sa majú kontrolovať, mali zahrnúť do minimálnych požiadaviek týkajúcich sa obsahu a odporúčaných skúšobných metód stanovených v príslušných prílohách k smerniciam 2014/45/EÚ a 2014/47/EÚ.
- (15) Hoci sa cestná doprava významnou časťou podieľa na škodlivých emisiách znečisťujúcich látok, najmä NO<sub>x</sub> a jemných častíc, súčasné skúšobné metódy týkajúce sa výfukových emisií nie sú prispôbené najnovším vozidlám a technológiám. Odporúčanie Komisie (EÚ) 2023/688<sup>13</sup> bolo prvým krokom k harmonizácii merania počtu častíc počas kontrol technického stavu. V záujme verejného zdravia, ochrany životného prostredia a spravodlivej hospodárskej súťaže by príslušné položky, ktoré sa majú kontrolovať počas pravidelných kontrol technického stavu a cestných kontrol a ktoré sú stanovené v prílohách k smerniciam 2014/45/EÚ a 2014/47/EÚ, mali teraz zahŕňať meranie počtu častíc a meranie NO<sub>x</sub>.

---

<sup>12</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144 z 27. novembra 2019 o požiadavkách na typové schvaľovanie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá, pokiaľ ide o ich všeobecnú bezpečnosť a ochranu cestujúcich vo vozidle a zraniteľných účastníkov cestnej premávky, ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 a ktorým sa zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nariadenia Komisie (ES) č. 631/2009, (EÚ) č. 406/2010, (EÚ) č. 672/2010, (EÚ) č. 1003/2010, (EÚ) č. 1005/2010, (EÚ) č. 1008/2010, (EÚ) č. 1009/2010, (EÚ) č. 19/2011, (EÚ) č. 109/2011, (EÚ) č. 458/2011, (EÚ) č. 65/2012, (EÚ) č. 130/2012, (EÚ) č. 347/2012, (EÚ) č. 351/2012, (EÚ) č. 1230/2012 a (EÚ) 2015/166 (Ú. v. EÚ L 325, 16.12.2019, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

<sup>13</sup> Odporúčanie Komisie (EÚ) 2023/688 z 20. marca 2023 týkajúce sa merania počtu častíc pri pravidelných technických kontrolách vozidiel vybavených vznetrovými motormi (Ú. v. EÚ L 90, 28.3.2023, s. 46, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2023/688/oj>).

- (15a) Pokiaľ ide o meranie NO<sub>x</sub> z vozidiel so vznetrovým motorom pri pravidelnej kontrole technického stavu, pred tým, ako sa tieto vozidlá budú môcť zahrnúť do rozsahu emisných skúšok, by Komisia mala prostredníctvom vykonávacích aktov špecifikovať požiadavky na predbežnú prípravu vozidiel na základe štúdií potvrdzujúcich vhodnosť metód a ktoré normy EURO by sa mali zahrnúť do rozsahu pôsobnosti. Meranie NO<sub>x</sub> z vozidiel so vznetrovým motorom pri cestných kontrolách sa môže vykonávať jednoduchšie, keďže vozidlá sa na kontrolu vyberajú a ich motory sú zahriate. V prípade, že sa predpokladá následná skúška v kontrolnom centre, ktoré vykonáva kontroly technického stavu, táto následná skúška závisí od vykonávania vhodných metód emisných skúšok v súlade s vykonávacími aktmi.
- (15b) Pokiaľ ide o meranie počtu častíc v prípade vozidiel so zážihovým motorom, skôr než sa budú môcť zahrnúť do rozsahu emisných skúšok, by Komisia mala prostredníctvom vykonávacích aktov špecifikovať metódy merania a limitné hodnoty. Komisia môže prostredníctvom vykonávacích aktov špecifikovať metódu, limitné hodnoty a normy EURO, ktoré by sa mali zahrnúť do merania NO<sub>x</sub> zo zážihových motorov.
- (15c) Účinnosť kampaní na stiahnutie vozidiel od používateľa v súlade s nariadením (EÚ) 2018/858 o schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o dohľade nad trhom s nimi a s nariadením (EÚ) 2023/988 o všeobecnej bezpečnosti výrobkov závisí od toho, či budú na ne vlastníci vozidiel alebo držitelia osvedčení o evidencii reagovať. Kontroly technického stavu by mohli uľahčiť kampane na stiahnutie vozidiel od používateľov v prípade, že chyba, ktorá viedla k danej kampani, predstavuje závažné riziko z hľadiska bezpečnosti alebo zdravia osôb vo vozidle alebo iných účastníkov cestnej premávky alebo pre životné prostredie. Malo by sa preto vytvoriť prepojenie medzi kampaňami na stiahnutie vozidiel od používateľov a kontrolami technického stavu. Prostredníctvom tohto prepojenia by členské štáty mali mať možnosť určiť, či má konkrétna kampaň na stiahnutie vozidiel od používateľov podliehať kontrole technického stavu a či chyba, ktorá túto kampaň spôsobila, predstavuje vážnu alebo nebezpečnú chybu. Klasifikácia chyby môže ovplyvniť výsledok kontroly technického stavu a môže viesť k tomu, že vozidlo sa na základe kontroly bude považovať za nevyhovujúce, kým sa chyba neodstráni a kým sa jej odstránenie neoverí pri následnej kontrole technického stavu.

- (15d) Vytvorenie prepojenia medzi kampaniami na stiahnutie vozidiel od používateľov a kontrolou technického stavu závisí od spoľahlivého a aktuálneho toku informácií od výrobcov k príslušným orgánom a následne ku kontrolným centrá. Týmto prepojením nie sú dotknuté pravidlá zabezpečujúce, že vlastník vozidla alebo držiteľ osvedčenia o evidencii je o kampani náležite informovaný a má možnosť predložiť vozidlo na overenie a opravu, a nemení sa ním, ani sa ním na orgány verejnej moci neprenáša zodpovednosť výrobcov a iných hospodárskych subjektov v dodávateľskom reťazci za prijatie primeraných nápravných opatrení vrátane stiahnutia vozidiel od používateľov, ak vozidlo, systém, komponent alebo samostatná technická jednotka predstavuje závažné riziko z hľadiska bezpečnosti alebo zdravia osôb vo vozidle alebo iných účastníkov cestnej premávky alebo pre životné prostredie.
- (16) [...].
- (17) [...]
- (18) Okrem plánovaných pravidelných kontrol technického stavu by sa vozidlá mali podrobiť kontrole technického stavu aj po významnej zmene alebo modifikácii bezpečnostných alebo environmentálnych systémov a komponentov vozidla. To zahŕňa prípady, keď dôjde k zmene kategórie vozidla alebo úrovne emisií, napríklad po inštalácii filtra častíc, pri prestavbe vozidla na alternatívne palivo alebo pri zmene systému riadenia. To členským štátom nebráni ani ich to neobmedzuje v tom, aby prijímali vnútroštátne predpisy týkajúce sa schvaľovania modifikovaných alebo zmenených vozidiel v ich evidencii.
- (19) V záujme uľahčenia digitálnej transformácie a zníženia nákladov pre kontrolné centrá by sa osvedčenia o kontrole technického stavu mali vydávať v štandardizovanom elektronickom formáte. Osobe, ktorá sa dostavila s vozidlom na kontrolu, by sa mal na požiadanie vydať aj papierový výtlačok osvedčenia o kontrole technického stavu. V prípade zmeny vlastníctva vozidla alebo pri opätovnom prihlásení vozidla do evidencie v inom členskom štáte by členské štáty mali uznávať oba formáty. To isté platí, aj pokiaľ ide o správu o podrobnejšej cestnej kontrole.

- (20) Malo by sa zaistiť, aby spracúvanie osobných údajov na účely vykonávania tejto smernice bolo v súlade s rámcom Únie pre ochranu osobných údajov, najmä s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679<sup>14</sup>. V súlade so zásadou štandardnej ochrany údajov by sa na overovanie osvedčení o kontrole technického stavu mali používať techniky overovania, ktoré si nevyžadujú prenos osobných údajov z jednotlivých osvedčení.
- (21) S cieľom zabezpečiť primeranú následnú kontrolu chýb v prípade, že vozidlo nevyhovie pri pravidelnej kontrole technického stavu z dôvodu jednej alebo viacerých vážnych alebo nebezpečných chýb v inom členskom štáte, než je členský štát evidencie, výsledok kontroly a lehota na absolvovanie následnej kontroly by sa mali oznámiť členskému štátu evidencie a zaznamenať v registri vozidiel. Lehota na absolvovanie následnej kontroly by nemala byť dlhšia ako dva mesiace a kontrola by sa mala uskutočniť v jednom z uvedených dvoch členských štátov. Navyše keď vozidlo nevyhovelo pri pravidelnej kontrole technického stavu z dôvodu jednej alebo viacerých nebezpečných chýb, aby sa predišlo bezprostredným rizikám pre bezpečnosť cestnej premávky alebo životné prostredie, členský štát alebo príslušný orgán by mal mať možnosť rozhodnúť, že dané vozidlo sa nesmie používať na verejných cestách, a požiadať členský štát evidencie o pozastavenie povolenia na používanie vozidla v cestnej premávke, pokiaľ sa chyby neodstránia a ich odstránenie sa neoverí pri následnej kontrole technického stavu. Pozastavenie by sa malo zaznamenať v registri vozidiel členského štátu evidencie.
- (22) Neoprávnený zásah do systému regulácie emisií vozidla, vysokonapäťového systému vrátane systému riadenia batérie, tlmiča či systémov súvisiacich s bezpečnosťou alebo manipulácia s nimi môže spôsobiť vážne alebo nebezpečné chyby a malo by byť možné ukladať za ňu účinné, primerané, odrádzajúce a nediskriminačné sankcie. Neoprávnený zásah alebo manipulácia zahŕňa okrem iného zámernú deaktiváciu, modifikáciu alebo nastavenie systémov a komponentov vozidla s cieľom zmeniť funkciu pôvodne špecifikovanú výrobcom, aby sa obišli regulačné alebo technické požiadavky.

---

<sup>14</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje smernica 95/46/ES (Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

- (23) Súčasnú požiadavku stanovenú v smerniciach 2014/45/EÚ a 2014/47/EÚ, pokiaľ ide o vzájomnú spoluprácu členských štátov pri vykonávaní uvedených smerníc, neumožňujú členským štátom kontrolovať právny a technický stav vozidla v cezhraničných situáciách. Na zabezpečenie väčšej účinnosti, a to aj v takýchto situáciách, by si členské štáty mali systematickejšie navzájom pomáhať pri vykonávaní uvedených smerníc. Preto je potrebné stanoviť pravidlá výmeny informácií a údajov vozidla, aby si členské štáty mohli navzájom nahliadať do registrov vozidiel a databáz kontrol technického stavu vozidiel vrátane obsahu osvedčení o kontrole technického stavu a správ o cestnej technickej kontrole. Táto výmena by sa mala vzťahovať aj na osvedčenie o zhode vydávané podľa nariadenia (EÚ) 2018/858. Členské štáty môžu zabezpečiť prístup k údajom v súlade s pravidlami výmeny údajov stanovenými v uvedenom nariadení.
- (24) Na výmenu informácií o vozidlách evidovaných v Únii Komisia vyvinula platformu na výmenu správ MOVE-HUB, ktorá prepája vnútroštátne elektronické registre členských štátov<sup>15</sup>. Platforma v súčasnosti zabezpečuje vzájomné prepojenie registrov podnikov cestnej dopravy (ERRU), registrov vodičských preukazov (RESPER), registrov odborného výcviku vodičov (ProDriveNet), registrov kariet vodičov do tachografov (TACHOnet) a oznamovania chýb pri cestných kontrolách vozidiel (RSI)<sup>16</sup>.

---

<sup>15</sup> Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2016/480 z 1. apríla 2016, ktorým sa stanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa vzájomného prepojenia vnútroštátnych elektronických registrov podnikov cestnej dopravy a ktorým sa zrušuje nariadenie (EÚ) č. 1213/2010 (Ú. v. EÚ L 87, 2.4.2016, s. 4, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2016/480/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/480/oj)).

<sup>16</sup> Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2017/2205 z 29. novembra 2017 o podrobných pravidlách postupov oznamovania úžitkových vozidiel s vážnymi alebo nebezpečnými chybami zistenými počas cestnej technickej kontroly (Ú. v. EÚ L 314, 30.11.2017, s. 3, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2017/2205/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj)).

- (25) Funkcie platformy MOVE-HUB by sa mali rozšíriť tak, aby umožňovali potrebnú výmenu informácií a údajov vozidla na účely smerníc 2014/45/EÚ a 2014/47/EÚ. Členské štáty by preto mali prepojiť svoje elektronické systémy obsahujúce informácie o osvedčeniach o kontrole technického stavu, dočasných osvedčeniach EÚ o kontrole technického stavu a histórii záznamov z odometra s platformou MOVE-HUB na účely výmeny správ. Členské štáty môžu na pripojenie k elektronickému systému MOVE-HUB naďalej používať svoje vlastné aplikácie alebo aplikácie tretích strán vrátane európskeho informačného systému vozidiel a vodičských preukazov (EUCARIS). Výmena informácií a údajov prostredníctvom platformy MOVE-HUB by mala byť funkčná do dvoch rokov od prijatia príslušných vykonávacích aktov podľa článku 16 smernice 2014/45/EÚ a článku 18a smernice 2014/47/EÚ.
- (26) Krízy spôsobené závažnými udalosťami, ktoré sa vyskytnú v Únii alebo mimo nej, môžu výrazne narušiť fungovanie jej systému kontroly technického stavu. V čase krízy by členské štáty mali mať možnosť predĺžiť platnosť osvedčení o kontrole technického stavu vrátane dočasných osvedčení EÚ o kontrole technického stavu. Za predpokladu povolenia zo strany Komisie by členské štáty mali mať možnosť predĺžiť administratívnu platnosť osvedčení o kontrole technického stavu a dočasných osvedčení EÚ o kontrole technického stavu, ktorým sa končí platnosť, o šesť mesiacov. Ak kríza pretrváva, malo by byť možné platnosť ďalej predĺžiť.
- (27) Ľahké úžitkové vozidlá kategórie N1 sa používajú intenzívnejšie ako súkromné automobily a často v husto osídlených oblastiach. Vzhľadom na zvýšený počet ľahkých úžitkových vozidiel kategórie N1 v prevádzke v Únii a v záujme podpory rovnakých podmienok pre prevádzkovateľov úžitkových vozidiel v celej Únii a ďalšieho zlepšenia ich bezpečnosti a environmentálnych vlastností by cestným kontrolám mali podliehať aj ľahké úžitkové vozidlá kategórie N1.

- (28) Pri cestných kontrolách je účinným opatrením na identifikáciu vozidiel s vysokými emisiami preverovanie výfukových emisií veľkého počtu vozidiel pomocou diaľkového snímacieho zariadenia. Skúsenosti z niektorých členských štátov ukázali, že miera detekcie sa v porovnaní s povinnými skúšobnými metódami výrazne zvyšuje. Diaľkové snímacie zariadenia sa môžu systematicky používať na kontrolu veľkej časti vozového parku v reálnych podmienkach na cestách. Emisie vozidiel sú dynamické, pričom najväčšie emisie sa vyskytujú častejšie v špecifických podmienkach, napríklad pri studenom štarte. Jedno stacionárne meranie diaľkovým snímaním môže úspešne indikovať vozidlo s vysokými emisiami, ktoré má chybu alebo do ktorého sa neoprávnene zasiahlo. V závislosti od rozsahu nameraného prekročenia sa na potvrdenie toho, že vozidlo je zdrojom vysokých emisií, môžu vyžadovať viaceré stacionárne merania diaľkovým snímaním. Keďže takéto chyby a zmeny spôsobujú nadmerné emisie, ktoré predstavujú riziko pre ľudské zdravie a životné prostredie, mali by sa opraviť a každá neoprávnená manipulácia by mala byť sankcionovaná.
- (28a) Diaľkové snímanie nemôže nahradiť cestnú kontrolu, ale môže sa používať na výber vozidiel na ďalšiu cestnú kontrolu. Overenie hodnôt nameraných diaľkovým snímaním sa môže uskutočniť buď ako cestná kontrola bezprostredne po meraní diaľkovým snímaním, alebo v kontrolnom centre. Vzhľadom na to, že diaľkovým snímaním sa identifikujú vozidlá s vysokými emisiami bez ohľadu na ich členský štát evidencie, členský štát, ktorý vozidlo identifikoval, a členský štát evidencie by mali spolupracovať s cieľom zabezpečiť primerané následné opatrenia založené na harmonizovaných hodnotách pre vozidlá s vysokými emisiami.

- (28b) Overovanie na cestách alebo v stanici technickej kontroly by sa malo vykonávať podľa skúšobných metód stanovených v položkách 8.1 a 8.2 prílohy II k smernici 2014/47/EÚ a v položke 8.2 prílohy I k smernici 2014/45/EÚ. To napríklad znamená, že ak existuje podozrenie, že naftové vozidlo alebo ľahké úžitkové vozidlo kategórie N1 vybavené motorom triedy Euro 5b alebo novším motorom alebo ťažké úžitkové vozidlo či autokar vybavené motorom triedy Euro VI emitujú v čase ich schválenia jemné častice nad zákonom stanovený limit, ich emisie by sa mali overovať meraním počtu častíc v súlade s položkou 8.2.3.1 príslušnej prílohy. V prípade naftových vozidiel bez filtra častíc sa emisie overia meraním opacity. Overovanie emisií NO<sub>x</sub> z naftových vozidiel sa riadi novou metódou merania v súlade s položkou 8.2.3.3 v príslušnej prílohe. Členské štáty by mali určiť metódu overovania výfukových emisií vozidiel kategórie L. Emisie hluku by sa mali overovať pomocou merača hluku.
- (29) [...]
- (30) V smernici 2014/47/EÚ sa stanovuje minimálny podiel ťažkých úžitkových vozidiel, ktoré sa majú každoročne podrobiť cestnej kontrole v Únii, ale nestanovuje sa žiaden cieľ na úrovni členských štátov, v dôsledku čoho je náročné zabezpečiť dodržiavanie tohto minimálneho podielu. S cieľom zabezpečiť, aby cestné kontroly úžitkových vozidiel prispeli k zvýšeniu bezpečnosti cestnej premávky a zníženiu znečistenia ovzdušia v celej Únii, by mal každý členský štát každoročne vykonať celkový počet počiatočných cestných technických kontrol, ktorý zodpovedá aspoň 5 % celkového počtu ťažkých úžitkových vozidiel. Okrem toho by členské štáty mali vykonávať počiatočné cestné technické kontroly ľahkých úžitkových vozidiel kategórie N1, ktoré zodpovedajú aspoň 10 % celkového počtu počiatočných cestných technických kontrol ťažkých úžitkových vozidiel.
- (31) V záujme podpory digitálnej transformácie a zníženia nákladov v odvetví dopravy by členské štáty mali od svojich príslušných orgánov vyžadovať, aby uznávali elektronický dôkaz o cestných kontrolách.

- (32) Z hľadiska bezpečnosti cestnej premávky má zásadný význam upevnenie nákladu. Vizualne posúdenie upevnenia nákladu by malo byť povinnou súčasťou počiatočných cestných kontrol vo všetkých členských štátoch. Na základe výsledku počiatočnej cestnej kontroly môže nasledovať podrobnejšia kontrola upevnenia nákladu.
- (33) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tejto smernice by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci s cieľom určiť: a) súbor technických informácií a údajov potrebných na kontrolu technického stavu, ktoré sa musia sprístupniť príslušným orgánom, b) prvky interoperability a bezpečnostné opatrenia uplatniteľné na QR kódy zavedené na osvedčeniach o kontrole technického stavu, c) potrebné prvky a požiadavky na formát a obsah informácií a údajov, ktoré sa majú vymieňať, d) formát, v ktorom sa majú oznamovať údaje o pravidelných technických kontrolách a cestných kontrolách, e) požiadavky na predbežnú prípravu vozidiel a špecifikovať, ktoré normy EURO by kontrolné centrá mali zahrnúť do meraní oxidov dusíka (NO<sub>x</sub>) zo vznetových motorov, f) špecifikovať metódy a limitné hodnoty pre meranie počtu častíc a merania oxidov dusíka (NO<sub>x</sub>) zo zážihových motorov a g) stanoviť spoločné limity pre výfukové emisie alebo emisie hluku, prípadne obidva limity, ktoré by sa mali používať pri diaľkovom snímaní na identifikáciu vozidiel s vysokými emisiami, keď by takáto identifikácia mala viesť k cezhraničným následným opatreniam. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011<sup>17</sup>.
- (34) [...]

---

<sup>17</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (35) Ciele tejto smernice, a to zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky, uľahčenie voľného pohybu osôb a zníženie emisií znečisťujúcich látok, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ktoré konajú jednotlivo, pretože vnútroštátne pravidlá upravujúce tieto kontroly vozidiel by viedli k rozdielnym požiadavkám. Takéto ciele sa preto lepšie dosiahnu na úrovni Únie stanovením minimálnych spoločných požiadaviek a harmonizovaných pravidiel týkajúcich sa pravidelných kontrol technického stavu a cestných technických kontrol vozidiel premávajúcich v rámci Únie. Únia preto môže prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.
- (36) Členské štáty by pri vykonávaní smernice 2014/45/EÚ mali Komisii pravidelne nahlasovať kľúčové údaje o celkovom počte kontrolovaných vozidiel podľa kategórie, o skontrolovaných oblastiach a položkách s nevyhovujúcim stavom. V prípade cestných kontrol sa vyžaduje menej časté nahlasovanie.
- (37) S cieľom minimalizovať administratívne zaťaženie a zároveň zabezpečiť užitočnosť nahlasovaných informácií by členské štáty mali každé tri roky podávať správy o vykonávaní smerníc 2014/45/EÚ a 2014/47/EÚ.
- (38) Systém kontroly technického stavu má priamy dosah na bezpečnosť cestnej premávky, hluk a emisie, a preto by sa mal pravidelne preskúmavať. Na základe podkladov od orgánov členských štátov by Komisia mala Európskemu parlamentu a Rade predložiť správu o účinnosti ustanovení smernice 2014/45/EÚ vrátane ustanovení o rozsahu pôsobnosti, frekvencii kontrol a uznávaní dočasných osvedčení EÚ o kontrole technického stavu a ustanovení smernice 2014/47/EÚ. Osobitný dôraz by sa mal klásť na skúsenosti získané pri diaľkovom snímaní, aby sa v náležitých prípadoch vo všeobecnosti začlenilo do systému kontroly technického stavu.

- (39) V súlade s článkom 42 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2018/1725 sa konzultovalo s európskym dozorným úradníkom pre ochranu údajov, ktorý [DD/MM/RRRR] vydal svoje stanovisko.
- (40) V súlade so spoločným politickým vyhlásením členských štátov a Komisie z 28. septembra 2011 k vysvetľujúcim dokumentom<sup>18</sup> sa členské štáty zaviazali, že v odôvodnených prípadoch k svojim oznámeniam o transpozičných opatreniach pripoja jeden alebo viacero dokumentov vysvetľujúcich vzťah medzi prvkami smernice a zodpovedajúcimi časťami vnútroštátnych transpozičných nástrojov. V súvislosti s touto smernicou sa zákonodarca domnieva, že zasielanie takýchto dokumentov je odôvodnené.
- (41) Smernice 2014/45/EÚ a 2014/47/EÚ by sa preto mali zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

---

<sup>18</sup> Ú. v. EÚ C 369, 17.12.2011, s. 14.

## Článok 1

### Zmeny smernice 2014/45/EÚ

Smernica 2014/45/EÚ sa mení takto:

1. Článok 2 sa mení takto:

a) v odseku 1 sa šiesta zarážka nahrádza takto:

- „– dvoj- alebo trojkolesové vozidlá – kategórie vozidiel L3e, L4e, L5e a L7e s objemom motora viac ako 125 cm<sup>3</sup> alebo s maximálnym trvalým menovitým alebo čistým výkonom vyšším ako 11 kW,
- kolesové traktory kategórií T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b a T4.3b, ktoré sa používajú najmä na verejných pozemných komunikáciách na účely komerčnej cestnej nákladnej dopravy.“;

b) v odseku 2 sa siedma zarážka nahrádza takto: „

- vozidlá kategórií L3e, L4e, L5e a L7e s objemom motora nad 125 cm<sup>3</sup> alebo s maximálnym trvalým menovitým alebo čistým výkonom nad 11 kW, ak členské štáty zaviedli účinné alternatívne opatrenia pre bezpečnosť cestnej premávky pre dvoj- alebo trojkolesové vozidlá, najmä s prihliadnutím na príslušné štatistiky z oblasti bezpečnosti cestnej premávky za posledných päť rokov. Členské štáty oznámia takéto výnimky Komisii.“

2. Článok 3 sa mení takto:

a) bod 1 sa nahrádza takto:

- „1. „vozidlo“ je akékoľvek nekoľajové motorové vozidlo alebo jeho prípojné vozidlo okrem trolejbusov, t. j. vozidiel napojených na elektrický vodič;“

b) vkladá sa tento bod 6a:

„6a. „prepojené vozidlo“ je akékoľvek vozidlo vyrobené s bezdrôtovým pripojením, ktoré je schopné prenášať údaje z odometra;“

c) bod 10 sa nahrádza takto:

„10. „schválenie“ je postup, ktorým členský štát osvedčuje, že vozidlo spĺňa príslušné administratívne ustanovenia a technické požiadavky uvedené v nariadeniach (EÚ) č. 167/2013, (EÚ) č. 168/2013 a (EÚ) 2018/858;“

d) bod 12 sa nahrádza takto:

„12. „osvedčenie o kontrole technického stavu“ je správa o kontrole technického stavu v digitálnom formáte alebo jej výtlačok overiteľný v súlade s článkom 8 ods. 2, ktorú vydal príslušný orgán alebo kontrolné centrum;“

e) vkladá sa tento bod 12a:

„12a. „dočasné osvedčenie EÚ o kontrole technického stavu“ je osvedčenie o kontrole technického stavu, ktorý vydal príslušný orgán alebo kontrolné centrum so sídlom v inom členskom štáte, než je členský štát evidencie vozidla v súlade s článkom 8;“.

3. Článok 4 sa nahrádza takto:

#### *„Článok 4*

##### Povinnosti

1. Každý členský štát zabezpečí, aby sa vozidlá prihlásené do evidencie na jeho území pravidelne kontrolovali podľa tejto smernice.
2. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 4, kontroly technického stavu vykonáva členský štát evidencie vozidla alebo verejný orgán poverený touto úlohou uvedeným členským štátom, alebo orgány či zariadenia určené uvedeným členským štátom a pod jeho dozorom vrátane schválených verejných alebo súkromných subjektov.

3. Členské štáty môžu uznať osvedčenie o kontrole technického stavu vydané iným členským štátom, než je členský štát evidencie vozidla. V takýchto prípadoch sa uvedené osvedčenie o kontrole technického stavu považuje za rovnocenné s osvedčením o kontrole technického stavu vydaným členským štátom evidencie vozidla. Členské štáty, ktoré sa rozhodnú uznávať osvedčenie o kontrole technického stavu vydané iným členským štátom, o tom zodpovedajúcim spôsobom informujú Komisiu a ostatné členské štáty.
4. V prípade vozidiel kategórie M<sub>1</sub> a N<sub>1</sub> sa v súlade s článkom 8 môžu kontroly technického stavu vykonávať aj v inom členskom štáte, než je členský štát evidencie vozidla. Členský štát evidencie uznáva platnosť dočasného osvedčenia EÚ o kontrole technického stavu vydaného v danom inom členskom štáte.
5. Výrobcovia vozidiel bezplatne a bez zbytočného odkladu sprístupňujú technické informácie vo formáte stanovenom vo vykonávacích aktoch uvedených v odseku 6 relevantným príslušným orgánom, a to nediskriminačným spôsobom a v strojovo čitateľnom formáte. Tieto príslušné orgány sa môžu rozhodnúť poveriť centralizované orgány pre správu dát, aby organizovali tok údajov od výrobcov a spravovali prístup k technickým informáciám. Príslušné orgány alebo poverené centralizované orgány pre správu dát sprístupňujú tieto technické informácie kontrolným centráam.
6. Komisia prijme vykonávacie akty, v ktorých určí súbor technických informácií na použitie pri kontrole technického stavu jednotlivých položiek, ktoré sa majú preverovať, vykonávacie akty o použití odporúčaných kontrolných metód a vykonávacie akty, v ktorých stanoví podrobné pravidlá týkajúce sa formátu údajov, ako aj postupy týkajúce sa prístupu k príslušným technickým informáciám, ktorými sa zabezpečí, že dané informácie umožnia jasnú identifikáciu vozidla a výsledný zoznam výbavy namontovanej výrobcom. Takéto technické informácie môžu zahŕňať najmä pokyny a údaje na používanie elektronického rozhrania vozidla, diagnostické poruchové kódy, identifikáciu integrity a správnej verzie softvéru, ako aj opis a znázornenie výstražných ukazovateľov alebo kontroliek.

V uvedených vykonávacích aktoch sa zohľadnia podmienky a opatrenia týkajúce sa prístupu k informáciám systému OBD stanovené v súlade s dodatkom 4 prílohy X k nariadeniu (EÚ) 2018/858; poskytovanie technických informácií identifikovaných Komisiou v súlade s prvým pododsekom je však bezplatné.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 19 ods. 2.

7. Členské štáty zabezpečia, aby bola vo vnútroštátnych právnych predpisoch stanovená zodpovednosť za udržiavanie vozidla v bezpečnom stave spôsobilom na používanie v cestnej premávke.“

4. Vkladá sa tento článok 4a:

*„Článok 4a*

*Zaznamenávanie údajov odčítaných z odometra*

1. Každý členský štát zabezpečí, aby sa údaje odčítané z odometra zaznamenávali vo vnútroštátnej databáze alebo registri vozidiel pri pravidelných kontrolách technického stavu vozidiel kategórie M<sub>1</sub> a N<sub>1</sub> a v prípade, keď opravu alebo údržbu takéhoto vozidla vykonávajú opravovne autorizované výrobcami vozidiel. Členské štáty musia takisto vyžadovať, aby výrobcovia vozidiel alebo ich zástupcovia zasielali údaje odčítané z odometra prepojených vozidiel, ktoré vyrobili, každé tri mesiace od dátumu prvého prihlásenia vozidla do evidencie. Tieto údaje z odometra sa zaznamenajú do uvedenej vnútroštátnej databázy alebo vnútroštátneho registra vozidiel.

2. Členské štáty môžu tiež vyžadovať, aby údaje z odometra zaznamenávali v databáze alebo vnútroštátnom registri vozidiel uvedenom v odseku 1 iní poskytovatelia služieb, napríklad tí, ktorí vykonávajú opravy alebo údržbu takéhoto vozidla.

3. Členské štáty musia históriu záznamov z odometrov, ktoré sú v nich prihlásené do evidencie, sprístupniť kontrolným technikom, držiteľovi osvedčenia o evidencii a príslušným orgánom členských štátov zodpovedným za kontrolu technického stavu, za opätovné prihlásenie vozidla do evidencie, za schvaľovanie vozidiel a za register alebo databázu uvedenú v odseku 1. Členské štáty sa môžu rozhodnúť, že kontrolným technikom sprístupnia len posúdenie histórie záznamov z odometra.
4. Členské štáty prijímú vhodné opatrenia na informovanie potenciálnych kupujúcich ojazdených vozidiel o tom, že držiteľ osvedčenia o evidencii má prístup k histórii záznamov z odometra daného vozidla uvedenej v odseku 3.
5. Členské štáty musia údaje z odometrov uložené vo vnútroštátnych databázach alebo vnútroštátnych registroch vozidiel uvedených v odseku 1 sprístupniť aj národným štatistickým úradom a Komisii (Eurostatu) v súlade s článkami 17a a 17b nariadenia (ES) č. 223/2009\*.
6. V prípade neoprávneného zásahu alebo manipulácie s odometrom s cieľom znížiť alebo skresliť počet kilometrov, ktoré vozidlo najazdilo, sa takýto neoprávnený zásah alebo manipulácia trestá účinnými, primeranými, odrádzajúcimi a nediskriminačnými sankciami.

\* Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 223/2009 z 11. marca 2009 o európskej štatistike a o zrušení nariadenia (ES, Euratom) č. 1101/2008 o prenose dôverných štatistických údajov Štatistickému úradu Európskych spoločností, nariadenia Rady (ES) č. 322/97 o štatistike Spoločenstva a rozhodnutia Rady 89/382/EHS, Euratom o založení Výboru pre štatistické programy Európskych spoločností (Ú. v. EÚ L 87, 31.3.2009, s. 164, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/223/oj>).“

5. Článok 5 sa nahrádza takto:

*„Článok 5*

Termín a frekvencia kontrol

1. Vozidlá sa podrobia kontrole technického stavu minimálne v týchto intervaloch bez toho, aby bolo dotknuté obdobie flexibility uplatňované v členských štátoch v súlade s odsekom 4:
  - a) vozidlá kategórie M1 a N1: štyri roky po dátume prvého prihlásenia vozidla do evidencie a potom každé dva roky;
  - b) vozidlá kategórie M<sub>1</sub> používané ako taxíky alebo sanitky, vozidlá kategórie M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> a O<sub>4</sub>: jeden rok po dátume prvého prihlásenia vozidla do evidencie a potom každoročne;
  - c) kolesové traktory kategórií T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b a T4.3b, ktoré sa používajú najmä na verejných pozemných komunikáciách na účely komerčnej cestnej nákladnej dopravy: štyri roky po dátume prvého prihlásenia vozidla do evidencie a potom každé dva roky.

Na účely prvého pododseku písm. a) členské štáty v prípade kontrol technického stavu uvedených v článku 4 ods. 4 naplánujú ďalšiu kontrolu technického stavu tak, aby sa dodržalo obdobie platnosti dočasného osvedčenia o kontrole technického stavu.

2. Členské štáty stanovujú vhodné intervaly, v ktorých sa vozidlá kategórie L3e, L4e, L5e a L7e s objemom motora nad 125 cm<sup>3</sup> alebo s maximálnym trvalým menovitým alebo čistým výkonom vyšším ako 11 kW majú podrobiť kontrole technického stavu.
3. Bez ohľadu na dátum poslednej kontroly technického stavu vozidla sa vozidlá podrobia kontrole technického stavu, ak boli bezpečnostné a environmentálne systémy a komponenty vozidla významne zmenené alebo upravené.

4. Členské štáty alebo príslušné orgány môžu určiť vhodné obdobie, počas ktorého sa má vykonať kontrola technického stavu, bez toho, aby boli prekročené intervaly stanovené v odseku 1.“

6. Článok 6 sa mení takto:

a) odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Pri kategóriách vozidiel, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tejto smernice, s výnimkou kategórií L3e, L4e, L5e a L7e, členské štáty zabezpečia, aby sa kontroly technického stavu zameriavali minimálne na oblasti uvedené v bode 2 prílohy I.“;

b) odsek 2 sa nahrádza takto:

„2. Príslušné orgány členského štátu alebo kontrolné centrum vykonávajú v rámci každej oblasti uvedenej v odseku 1 kontrolu technického stavu, ktorá sa týka aspoň položiek uvedených v prílohe I bode 3, pričom sa použijú odporúčané alebo rovnocenné metódy schválené príslušným orgánom, uplatniteľné na kontrolu týchto položiek a uvedené tiež v prílohe I bode 3. Kontrola tiež môže zahŕňať overovanie skutočnosti, či príslušné časti a komponenty uvedeného vozidla spĺňajú požiadavky na bezpečnostné a environmentálne vlastnosti platné v čase schválenia alebo v príslušných prípadoch v čase montáže dodatočného vybavenia.

Kontroly sa vykonávajú prostredníctvom postupov a zariadení, ktoré sú v súčasnosti dostupné, bez použitia nástrojov na demontáž alebo odstránenie akejkoľvek časti vozidla.

Do [VLOŽTE DÁTUM: 24 mesiacov po nadobudnutí účinnosti tejto pozmeňujúcej smernice] Komisia prijme vykonávacie akty, v ktorých stanoví:

a) metódy predbežnej prípravy vozidla na meranie emisií oxidov dusíka (NO<sub>x</sub>) zo vznetových motorov a určí emisné triedy EURO, ktorých sa dané metódy týkajú;

b) metódy a limitné hodnoty na meranie počtu emitovaných častíc zo zážihových motorov,

ako sa uvádza v bode 3 položke 8.2 prílohy I. Kontrolné centrá musia tieto skúšobné postupy začať používať do štyroch rokov od prijatia vykonávacích aktov.

Komisia môže prijať vykonávacie akty s cieľom špecifikovať metódy a limitné hodnoty na meranie NO<sub>x</sub> zo zážihových motorov, ako sa uvádza v bode 3 položke 8.2 prílohy I, a určiť emisné triedy EURO, ktorých sa daná metóda týka. Kontrolné centrá musia tieto skúšobné postupy začať používať do štyroch rokov od prijatia vykonávacích aktov.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 19 ods. 2.“;

c) odsek 3 sa nahrádza takto:

„3. Členské štáty stanovujú oblasti, položky a vhodné metódy kontroly v prípade vozidiel kategórie L3e, L4e, L5e a L7e s objemom motora nad 125 cm<sup>3</sup> alebo s maximálnym trvalým menovitým alebo čistým výkonom vyšším ako 11 kW.“;

d) dopĺňa sa tento odsek:

„4. Na účely vydania dočasného osvedčenia EÚ o kontrole technického stavu podľa článku 4 ods. 4, ak je vozidlo vyrobené na jazdu na druhej strane cesty, nepodlieha kontrolám položiek v prílohe I, keď vozidlo nie je vyrobené tak, aby spĺňalo požiadavky daných položiek v členskom štáte, ktorý vykonáva kontrolu.“

7. Článok 8 sa nahrádza takto:

#### „Článok 8

Osvedčenie o kontrole technického stavu a dočasné osvedčenie EÚ o kontrole technického stavu

1. Členské štáty zabezpečia, aby kontrolné centrá alebo v relevantnom prípade príslušné orgány, ktoré vykonali kontrolu technického stavu vozidla, vystavili pre takéto vozidlo osvedčenie o kontrole technického stavu alebo v prípade uvedenom v článku 4 ods. 4 dočasné osvedčenie EÚ o kontrole technického stavu, ktoré obsahuje prinajmenšom štandardizované prvky príslušných harmonizovaných kódov Únie uvedené v prílohe II.

Členské štáty s účinnosťou od [nadobudnutie účinnosti + 4 roky + 1 deň] zabezpečia, aby sa osvedčenia o kontrole technického stavu a dočasné osvedčenia EÚ o kontrole technického stavu vydávali ako elektronické osvedčenia atribútov do európskych peňaženiek digitálnej identity v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 910/2014\*\*.

Členské štáty zabezpečia, aby osvedčenia o kontrole technického stavu a dočasné osvedčenia EÚ o kontrole technického stavu obsahovali informácie potrebné na autentifikáciu a potvrdenie platnosti týchto osvedčení.

Členské štáty informujú Komisiu o dôveryhodných vydavateľoch osvedčení o kontrole technického stavu a dočasných osvedčení EÚ o kontrole technického stavu, pričom tieto informácie musia aktualizovať. Komisia zverejní zoznam týchto vydavateľov prostredníctvom zabezpečeného kanála a v elektronicky podpísanej alebo zapečatenej forme vhodnej na automatizované spracúvanie.

- 1a. Dočasné osvedčenie EÚ o kontrole technického stavu má platnosť šesť mesiacov. Príslušný orgán bez zbytočného odkladu a najneskôr do piatich kalendárnych dní oznámi výsledok kontroly členskému štátu evidencie.

Ak členský štát evidencie neuznáva v súlade s článkom 4 ods. 3 osvedčenia o kontrole technického stavu vydané dotknutým členským štátom, následná kontrola technického stavu sa uskutoční v členskom štáte evidencie; tieto informácie sa uvedú v dočasnom osvedčení EÚ o kontrole technického stavu.

2. Členské štáty musia vyžadovať, aby kontrolné centrá alebo v relevantnom prípade príslušné orgány poskytli na požiadanie osobe, ktorá sa dostavila s vozidlom na kontrolu, výťahok osvedčenia o kontrole technického stavu alebo dočasného osvedčenia EÚ o kontrole technického stavu. Uvedené výťahky musia byť používateľsky ústretové a musia obsahovať interoperabilný QR kód umožňujúci overiť ich pravosť, platnosť a integritu. Tento QR kód musí začať spĺňať technické špecifikácie stanovené vo vykonávacích aktoch uvedených v odseku 8 do jedného roka od ich prijatia. Informácie obsiahnuté v osvedčení sa musia zobrazovať aj vo formáte čitateľnom ľudským okom a musia byť poskytnuté aspoň v úradnom jazyku alebo jazykoch vydávajúceho členského štátu.

3. Bez ohľadu na článok 5, v prípade opätovného prihlásenia vozidla do evidencie, ktoré už je prihlásené do evidencie v inom členskom štáte, každý členský štát uzná osvedčenie o kontrole technického stavu vydané uvedeným iným členským štátom, či už v elektronickej alebo papierovej podobe, akoby uvedené osvedčenie vydal sám, pod podmienkou, že osvedčenie o kontrole technického stavu je stále platné vzhľadom na stanovené intervaly pravidelných kontrol technického stavu v členskom štáte opätovného prihlásenia.
- 3a. Členské štáty bez zbytočného odkladu oznámia Komisii a ostatným členským štátom každý nový vzor osvedčenia o kontrole technického stavu alebo dočasného osvedčenia EÚ o kontrole technického stavu a opis súboru údajov vydaných k osvedčeniam o kontrole technického stavu ako elektronické osvedčenia atribútov. Komisia uverejní tieto vzory a opisy súborov údajov.
4. Okrem ustanovení odseku 3 členské štáty uznávajú platnosť osvedčenia o kontrole technického stavu, či už v digitálnej alebo papierovej podobe, v prípade zmeny vo vlastníctve vozidla, ktoré má platný doklad o pravidelných kontrolách technického stavu.
5. Kontrolné centrá elektronickejšie oznamujú príslušnému orgánu dotknutého členského štátu informácie uvedené v osvedčeniach o kontrole technického stavu alebo dočasných osvedčeniach EÚ o kontrole technického stavu, ktoré vystavujú. Toto oznámenie uskutočnia bez zbytočného odkladu po vydaní každého osvedčenia o kontrole technického stavu alebo dočasného osvedčenia EÚ o kontrole technického stavu. Členské štáty určia obdobie, počas ktorého má príslušný orgán tieto informácie uchovávať. Uvedené obdobie nesmie byť kratšie ako 36 mesiacov, bez toho, aby boli dotknuté vnútroštátne daňové systémy členských štátov.
6. Členské štáty môžu rozhodnúť, že sa kontrolným technikom sprístupňujú informácie uvedené v prechádzajúcom osvedčení o kontrole technického stavu alebo dočasnom osvedčení EÚ o kontrole technického stavu.
7. Členské štáty zabezpečia, aby sa výsledky kontroly technického stavu čo najskôr oznámili alebo elektronickejšie sprístupnili orgánu, ktorý je zodpovedný za evidenciu vozidla. Uvedené oznámenie musí obsahovať informácie uvedené v osvedčení o kontrole technického stavu.

8. Komisia do [dátum nadobudnutia účinnosti + 2 roky] prijme vykonávacie akty, ktorými sa stanovujú technické špecifikácie a pravidlá týkajúce sa:
- a) zabezpečeného vystavovania a overovania osvedčení uvedených v odsekoch 1 a 2;
  - b) zabezpečenia ochrany a bezpečnosti osobných údajov;
  - c) stanovenia spoločnej dátovej štruktúry osvedčení o kontrole technického stavu a dočasných osvedčení EÚ o kontrole technického stavu;
  - d) vydávania a overovania platného, chráneného a interoperabilného QR kódu;
  - e) nahlasovania dôveryhodných vydavateľov osvedčení o kontrole technického stavu a dočasných osvedčení EÚ o kontrole technického stavu.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 19 ods. 2.

---

\*\* Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 910/2014 z 23. júla 2014 o elektronickej identifikácii a dôveryhodných službách pre elektronické transakcie na vnútornom trhu a o zrušení smernice 1999/93/ES (Ú. v. EÚ L 257, 28.8.2014, s. 73, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj>).“

8. Článok 9 sa nahrádza takto:

„Článok 9

Následná kontrola chýb

1. Kontrola sa považuje za úspešnú len v prípade ľahkých chýb, chyby sa odstránia a vozidlo sa opätovne nekontroluje.
2. V prípade vážnych chýb sa kontrola považuje za neúspešnú. Členský štát alebo príslušný orgán rozhodne o období, počas ktorého sa môže dané vozidlo používať, skôr než sa musí podrobiť ďalšej kontrole technického stavu, ktorá sa uskutoční najneskôr dva mesiace po vykonaní počiatočnej kontroly. Výsledok kontroly a lehota do vykonania nasledujúcej kontroly sa oznámia členskému štátu prihlásenia vozidla do evidencie a zaznamenajú v registri vozidiel v súlade s článkom 3a ods. 1 smernice Rady 1999/37/ES\*\*\*. Následná kontrola sa môže uskutočniť v členskom štáte, v ktorom vozidlo nevyhovelo pri počiatočnej kontrole, alebo v členskom štáte prihlásenia do evidencie.
3. V prípade nebezpečných chýb sa kontrola považuje za neúspešnú. Členský štát alebo príslušný orgán môže rozhodnúť, že sa dané vozidlo nesmie používať na verejných pozemných komunikáciách a že povolenie na jeho používanie v cestnej premávke sa na obmedzenú dobu pozastavuje bez toho, aby sa vyžadoval nový proces prihlásenia do evidencie. Takáto žiadosť o pozastavenie sa oznámi členskému štátu prihlásenia do evidencie a pozastavenie sa zaznamená v registri vozidiel v súlade s článkom 3a ods. 1 smernice 1999/37/ES. Keď sa chyby odstránia, príslušný orgán v členskom štáte evidencie bezodkladne vydá nové osvedčenie o kontrole technického stavu preukazujúce, že vozidlo je spôsobilé na používanie v cestnej premávke.

4. Neoprávnený zásah do systému regulácie emisií vozidla, vysokonapäťového systému vrátane systému riadenia batérie, tlmiča či systémov súvisiacich s bezpečnosťou alebo manipulácia s nimi, ktoré spôsobujú vážne alebo nebezpečné chyby, sa trestajú účinnými, primeranými, odrádzajúcimi a nediskriminačnými sankciami.

---

\*\*\* Smernica Rady 1999/37/ES z 29. apríla 1999 o registračných dokumentoch pre vozidlá (Ú. v. ES L 138, 1.6.1999, s. 57, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj>).“

- 8a. V článku 10 sa prvý pododsek odseku 1 nahrádza takto:

„1. Kontrolné centrum alebo v náležitom prípade príslušný orgán členského štátu, ktorý vykonal kontrolu technického stavu vozidla evidovaného na jeho území alebo kontrolu technického stavu v súlade s článkom 4 ods. 4, vystaví pre každé vozidlo, ktoré úspešne absolvovalo kontrolu, dôkaz, ako je záznam v doklade o evidencii vozidla, nálepka, osvedčenie, overenie elektronickými prostriedkami alebo akákoľvek iná ľahko dostupná informácia. Takýto dôkaz musí obsahovať dátum, dokedy sa má uskutočniť nasledujúca kontrola technického stavu.“

9. Článok 16 sa nahrádza takto:

„Článok 16

Výmena údajov medzi orgánmi členských štátov

1. Členské štáty si pri vykonávaní tejto smernice navzájom pomáhajú. Vymieňajú si informácie a údaje najmä s cieľom skontrolovať v čase kontroly technického stavu vozidla jeho právny a technický stav, a to v prípade potreby v členskom štáte, v ktorom je vozidlo prihlásené do evidencie.
  - a) Členské štáty poskytnú príslušným orgánom a oprávneným kontrolným centrámi iných členských štátov prístup k údajom o evidencii vozidiel, údajom o obsahu osvedčení o zhode, ak sú k dispozícii, k výsledku uvedenom v poslednom osvedčení o kontrole technického stavu alebo v prípade uvedenom v článku 4 ods. 4 v dočasnom osvedčení EÚ o kontrole technického stavu vydanom za posledné tri roky, k správam o cestnej technickej kontrole aspoň z posledných troch rokov a k histórii záznamov z odometra vozidla, ktoré sú uložené vo vnútroštátnych databázach a ktoré sa vzťahujú aspoň na posledné tri roky.
  - b) Členské štáty prepoja svoje elektronické systémy, ktoré sa týkajú údajov z osvedčení o kontrole technického stavu, z dočasných osvedčení EÚ o kontrole technického stavu a z histórie záznamov z odometrov, prostredníctvom elektronického systému MOVE-HUB, ktorý vyvinula Komisia, takým spôsobom, aby príslušné orgány a oprávnené kontrolné centrá ktoréhokoľvek členského štátu mohli v reálnom čase nahliadať do príslušnej databázy alebo národného registra vozidiel ktoréhokoľvek iného členského štátu.
  - c) Povinnosť ustanovená v písmene b) sa považuje za splnenú, ak členské štáty na výmenu údajov a na pripojenie sa k elektronickému systému MOVE-HUB používajú svoje vlastné aplikácie alebo aplikácie tretích strán vrátane európskeho informačného systému vozidiel a vodičských preukazov (EUCARIS).

2. Komisia do [VLOŽIŤ DÁTUM: 2 roky po nadobudnutí účinnosti tejto smernice] prijme vykonávacie akty s cieľom stanoviť potrebné opatrenia na vykonávanie funkcií elektronického systému MOVE-HUB a určiť minimálne požiadavky na formát a obsah informácií a údajov, ktoré si majú členské štáty vymieňať v súvislosti s vozidlami, ktoré sa podrobujú kontrolám technického stavu. Týmito vykonávacími aktmi sa zabezpečí ochrana osobných údajov, pričom sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 19 ods. 2. 3.
3. Prepojenia elektronických systémov stanovené v odseku 1 sa sfunkčnia do dvoch rokov od prijatia vykonávacích aktov uvedených v odseku 2.“

10. Článok 17 sa mení takto:

a) prvá zarážka sa nahrádza takto:

„–aktualizovať podľa potreby iba označenia kategórie vozidiel uvedené v článku 2 ods. 1, článku 5 ods. 1 a 2 a článku 6 ods. 1 a 2 v prípade zmien kategórií vozidiel vyplývajúcich zo zmien právnych predpisov týkajúcich sa typového schválenia uvedených v článku 2 ods. 1 bez toho, aby to malo vplyv na rozsah a frekvenciu vykonávania kontrol,“;

b) tretia zarážka sa nahrádza takto:

„–upraviť bod 3 prílohy I v nadväznosti na kladné hodnotenie nákladov a prínosov, pokiaľ ide o zoznam kontrolovaných položiek, metód kontroly, opisov porúch/chýb a hodnotenie chýb.“

11. Článok 20 sa nahrádza takto:

*„Článok 20*

Podávanie správ

Komisia do 31. marca 2032 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o vykonávaní a účinkoch tejto smernice, najmä pokiaľ ide o účinnosť ustanovení o jej rozsahu pôsobnosti, najmä v súvislosti s vozidlami kategórie L, frekvenciu kontrol, vzájomné uznávanie osvedčení o kontrole technického stavu v prípade opätovného prihlásenia vozidiel pochádzajúcich z iného členského štátu do evidencie a uznávanie dočasných osvedčení EÚ o kontrole technického stavu. V správe sa tiež uvedie, či je potrebné aktualizovať prílohy, najmä vzhľadom na technický pokrok a prax.“

12. Vkladá sa tento článok 20a:

*„Článok 20a*

Oznamovanie informácií Komisii

1. Členské štáty do 31. marca 2030 a potom každé tri roky do 31. marca oznámia Komisii prostredníctvom online platformy na podávanie správ uvedenej v článku 28 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1999\*\*\*\* (ďalej len „e-platforma“) zhromaždené údaje, ktoré sa týkajú každého z predchádzajúcich troch kalendárnych rokov a vozidiel kontrolovaných na ich území. Uvedené údaje musia obsahovať tieto údaje (za kalendárny rok):
  - a) celkový počet kontrolovaných vozidiel,
  - b) počet kontrolovaných vozidiel podľa jednotlivých kategórií;
  - c) skontrolované oblasti a nevyhovujúce položky, v súlade s bodom 3 prílohy I k tejto smernici.

2. Komisia prijme vykonávacie akty, ktorými sa stanoví formát, ktorý majú členské štáty používať na oznamovanie údajov uvedených v odseku 1 prostredníctvom e-platformy. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 19 ods. 2. 3.
3. Komisia podáva Európskemu parlamentu a Rade správu o údajoch zhromaždených podľa odseku 1.

\*\*\*\* Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1999 z 11. decembra 2018 o riadení energetickej únie a opatrení v oblasti klímy, ktorým sa menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 663/2009 a (ES) č. 715/2009, smernice Európskeho parlamentu a Rady 94/22/ES, 98/70/ES, 2009/31/ES, 2009/73/ES, 2010/31/EÚ, 2012/27/EÚ a 2013/30/EÚ, smernice Rady 2009/119/ES a (EÚ) 2015/652 a ktorým sa zrušuje nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 525/2013 (Ú. v. EÚ L 328, 21.12.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).“

13. Článok 22 sa nahrádza takto:

*„Článok 22*

Predĺženie platnosti osvedčení o kontrole technického stavu v prípade krízy

1. Na účely tohto článku sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:
  - a) „krízová situácia“ je výnimočná, neočakávaná a náhla prírodná alebo človekom spôsobená udalosť mimoriadnej povahy a rozsahu, ktorá sa stane v Únii alebo mimo nej, s významnými priamymi alebo nepriamymi vplyvmi na oblasť cestnej dopravy, a ktorá takisto bráni možnosti, aby vlastníci alebo držiteľia vozidiel evidovaných v členských štátoch alebo príslušné vnútroštátne orgány vykonávali kontroly technického stavu, alebo takúto možnosť výrazne obmedzuje;
  - b) „krízové obdobie“ je obdobie, počas ktorého Komisia v súlade s postupom uvedeným v odseku 2 povolí členskému štátu prijať opatrenia uvedené v tomto článku.

2. V prípade krízovej situácie, ktorá sa vzťahuje na celé územie členského štátu alebo jeho časť, môže tento členský štát prostredníctvom riadne odôvodnenej žiadosti postúpiť vec Komisii v záujme prijatia rozhodnutia, ktorým sa tento členský štát oprávňuje prijať opatrenia uvedené v tomto článku na celom svojom území alebo jeho časti. Takéto opatrenia sa smú uplatňovať najviac šesť mesiacov. Komisia môže na žiadosť členského štátu povoliť predĺženie platnosti opatrení na ďalšie šesťmesačné obdobia, pokiaľ krízová situácia pretrváva.
  3. Komisia môže rozhodnúť, že krízové obdobie sa začalo pred tým, ako príslušný členský štát postúpil vec podľa odseku 2.
  4. Ak sa Komisii doručia riadne odôvodnené žiadosti dvoch alebo viacerých členských štátov týkajúce sa jednej krízovej situácie, ktorá sa vzťahuje na celé ich územie alebo jeho časť, Komisia môže prijať jediné rozhodnutie, ktoré sa vzťahuje na všetky tieto členské štáty.
  5. Bez ohľadu na článok 5 ods. 1, článok 10 ods. 1 a bod 8 prílohy II môžu príslušné orgány členských štátov predĺžiť obdobie platnosti osvedčení o kontrole technického stavu všetkých alebo určitých kategórií vozidiel, ktorých platnosť uplynula alebo by inak uplynula počas krízového obdobia, najviac o šesť mesiacov. Uvedené obdobie sa môže predlžovať o ďalšie nadväzujúce šesťmesačné obdobia, pokiaľ kríza pretrváva a Komisia to schváli.
  6. Opatrenia prijaté členskými štátmi na základe tohto článku sa bezodkladne oznámia Komisii, ktorá informuje ostatné členské štáty a uverejní oznámenie v Úradnom vestníku Európskej únie.“
14. Príloha I, príloha III a príloha IV sa menia v súlade s prílohou I k tejto smernici.

## Článok 2

### Zmeny smernice 2014/47/EÚ

Smernica 2014/47/EÚ sa mení takto:

1) Článok 1 sa nahrádza takto:

#### „Článok 1

##### Predmet úpravy

Touto smernicou sa stanovujú minimálne požiadavky na systém cestných technických kontrol úžitkových vozidiel a na postupné využívanie diaľkového snímania vozidiel prevádzkovaných na území členských štátov.“

2) Článok 2 sa mení takto:

a) v odseku 1 sa vkladá toto písmeno aa):

„aa) motorové vozidlá projektované a konštruované najmä na prepravu tovaru, s maximálnou hmotnosťou nepresahujúcou 3,5 tony – kategória vozidiel N1;“

b) vkladá sa tento odsek 1a:

„1a. Členské štáty, ktoré na vozidlách kategórie N1 evidovaných na ich území vykonávajú každoročné pravidelné kontroly technického stavu v súlade so smernicou 2014/45/EÚ po dvoch rokoch od prvého zápisu vozidla do evidencie, môžu vyňať uvedenú kategóriu vozidiel z rozsahu pôsobnosti tejto smernice.“;

c) odsek 2 sa nahrádza takto:

„2. Táto smernica nemá vplyv na právo členských štátov vykonávať cestné technické kontroly vozidiel, ktoré nie sú uvedené v odseku 1, a kontrolovať iné aspekty cestnej dopravy a bezpečnosti cestnej premávky alebo vykonávať kontroly mimo verejných ciest. Žiadne ustanovenie tejto smernice nebráni členskému štátu, aby obmedzil používanie konkrétneho typu vozidla na určitých častiach svojej cestnej siete z dôvodu bezpečnosti cestnej premávky.“

3) Článok 3 sa mení takto:

a) bod 13 sa nahrádza takto:

„13. „osvedčenie o kontrole technického stavu“ je správa o kontrole technického stavu v zmysle vymedzenia v článku 3 bodu 12 smernice 2014/45/EÚ;“

b) bod 18 sa vypúšťa;

c) dopĺňajú sa tieto body 21 a 22:

„21. „diaľkové snímanie“ je preverovanie vozidiel meraním výfukových emisií na cestách vrátane oxidov dusíka a tuhých častíc alebo úrovni hluku vozidiel prechádzajúcich v blízkosti stacionárnych alebo mobilných cestných zariadení, alebo sledovaním oblaku výfukových plynov v prípade preverovania vozidiel z hľadiska emisií znečisťujúcich látok;

„22. „sledovanie oblaku výfukových plynov“ je cestné meranie emisií znečisťujúcich látok z vozidiel, za ktorými sa pohybuje vozidlo vybavené vhodným zariadením na odber vzoriek a meradlom.“

6. V článku 5 sa odseky 1 a 2 nahrádzajú takto:

„1. Pokiaľ ide o vozidlá uvedené v článku 2 ods. 1 písm. a), b), c) a d), členské štáty za kalendárny rok vykonajú celkový počet počiatočných cestných technických kontrol zodpovedajúci minimálne 5 % celkového počtu týchto vozidiel, ktoré sú prihlásené do evidencie na ich území.

2. Pokiaľ ide o vozidlá uvedené v článku 2 ods. 1 písm. aa), členské štáty za kalendárny rok vykonajú celkový počet počiatočných cestných technických kontrol zodpovedajúci minimálne 10 % celkového počtu počiatočných cestných technických kontrol vozidiel uvedených v odseku 1.“

7) V článku 6 sa odsek 1 nahrádza takto:

„Na určenie rizikového profilu podniku môžu členské štáty použiť kritériá stanovené v prílohe I. Uvedené informácie sa použijú na to, aby sa podniky s vysokou hodnotou rizikivosti kontrolovali podrobnejšie a častejšie.

System hodnotenia rizikivosti prevádzkujú príslušné orgány členských štátov. Pokiaľ ide o vozidlá uvedené v článku 2 ods. 1 písm. a) až c), členské štáty zabezpečia, aby sa informácie o počte a závažnosti chýb uvedených v prílohe II a v príslušných prípadoch v prílohe III k tejto smernici zistených na vozidlách, ktoré prevádzkujú jednotlivé podniky, vkladali do systému hodnotenia rizikivosti zriadeného podľa článku 9 smernice 2006/22/ES.“

8. V článku 7 sa odsek 1 nahrádza takto:

„1. Členské štáty vyžadujú, aby mali vodiči k dispozícii osvedčenie o kontrole technického stavu, ktoré zodpovedá poslednej pravidelnej kontrole technického stavu, a správu o poslednej podrobnej cestnej technickej kontrole. Členské štáty vyžadujú, aby ich orgány uznávali elektronický dôkaz o takýchto kontrolách technického stavu a cestných kontrolách.“

9. Článok 9 sa nahrádza takto:

*„Článok 9*

Výber vozidiel na počiatočnú cestnú technickú kontrolu

Pri určovaní vozidiel, ktoré sa majú podrobiť počiatočnej cestnej technickej kontrole, sa kontrolní technici môžu prednostne zamerať na vozidlá prevádzkované podnikmi s vysokým rizikovým profilom v súlade s kritériami stanovenými v prílohe I k tejto smernici alebo podľa smernice 2006/22/ES. Vozidlá je takisto možné vybrať na účely vykonania kontroly náhodne alebo vtedy, keď existuje odôvodnené podozrenie, že vozidlo ohrozuje bezpečnosť cestnej premávky alebo životné prostredie.

9a. Vkladá sa tento článok:

*„Článok 9a*

Diaľkové snímanie

1. Členské štáty môžu používať technológiu diaľkového snímania na kontrolu emisií znečisťujúcich látok a emisií hluku z motorových vozidiel a môžu na základe diaľkového snímania vybrať vozidlá na počiatočnú cestnú technickú kontrolu. Členské štáty môžu diaľkové snímanie používať aj na identifikáciu vozidiel s potenciálne vysokými emisiami, ktorých emisie možno overiť v kontrolnom centre v zmysle vymedzenia v smernici 2014/45/EÚ. Členské štáty, ktoré používajú technológiu diaľkového snímania, to oznámia Komisii.
2. Komisia môže na základe informácií, ktoré jej v súlade s článkom 20 ods. 3 poskytujú členské štáty používajúce diaľkové snímanie, prijať vykonávacie akty, ktorými stanoví súbor spoločných limitov diaľkového snímania pre výfukové emisie alebo emisie hluku alebo oboje a súvisiace požiadavky na presnosť, ako je napríklad opakované meranie, ktoré sa majú použiť na identifikáciu vozidiel s vysokými emisiami, pri ktorých sa vyžadujú následné opatrenia v inom členskom štáte v súlade s článkom 18 ods. 3; môžu sa stanoviť rôzne požiadavky na pevné alebo mobilné zariadenia diaľkového snímania alebo sledovanie oblaku výfukových plynov a môžu sa stanoviť limity na identifikáciu vozidiel s chybnými systémami regulácie emisií a vozidiel s neoprávnene pozmenenými systémami regulácie emisií.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 23 ods. 2.“

10. Článok 10 sa mení takto:

a) v odseku 1 sa druhý pododsek mení takto:

aa) písmeno a) sa nahrádza takto:

„a) kontroluje posledné osvedčenie o kontrole technického stavu a správu o cestnej technickej kontrole, ak sú k dispozícii, v súlade s článkom 7 ods. 1 a článkom 18a ods. 1;“

bb) písmeno b) sa nahrádza takto:

„b) vykonáva vizuálne hodnotenie technického stavu vozidla.

Toto vizuálne hodnotenie môže doplniť použitím špecifického vybavenia;“

cc) písmeno c) sa nahrádza takto:

„c) vykonáva vizuálne hodnotenie upevnenia nákladu vozidla;“

b) odsek 2 sa nahrádza takto:

„2.Kontrolný technik na základe výsledku počiatočnej kontroly rozhodne o tom, či sa má vozidlo alebo jeho prípojné vozidlo podrobiť podrobnejšej cestnej kontrole a kontrole upevnenia nákladu v súlade s článkom 13.“;

c) odsek 3 sa nahrádza takto:

„3.Podrobnejšia cestná technická kontrola zahŕňa položky uvedené na zozname v prílohe II, ktoré sú považované za nutné a relevantné, pričom sa do úvahy berie najmä bezpečnosť bŕzd, pneumatík, kolies, podvozku a zaťaženie životného prostredia, ako aj odporúčané metódy, ktoré sa uplatňujú pri testovaní týchto položiek.

Do [VLOŽTE DÁTUM: 24 mesiacov po nadobudnutí účinnosti tejto pozmeňujúcej smernice] Komisia prijme vykonávacie akty, v ktorých stanoví metódy a limitné hodnoty na meranie počtu emitovaných častíc zo zážihových motorov, ako sa uvádza v bode 3 položke 8.2 prílohy II. Kontrolné centrá musia tieto skúšobné postupy začať

používať do štyroch rokov od prijatia vykonávacích aktov. Komisia môže prijať vykonávacie akty s cieľom stanoviť metódy a limitné hodnoty na meranie NOx zo zážihových motorov, ako sa uvádza v bode 3 položke 8.2 prílohy I, a určiť emisné triedy EURO, ktorých sa daná metóda týka.

Kontrolné centrá musia tieto skúšobné postupy začať používať do štyroch rokov od prijatia vykonávacích aktov. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 23 ods. 2.“

11. Článok 13 sa nahrádza takto:

*„Článok 13*

Kontrola upevnenia nákladu

1. Počas cestných kontrol možno vozidlo podrobiť podrobnejšej kontrole upevnenia jeho nákladu podľa prílohy III, aby sa zaistilo, že náklad je upevnený tak, že neznemožňuje bezpečné vedenie vozidla ani neohrozuje život, zdravie, majetok alebo životné prostredie. Kontroly sa vykonávajú s cieľom overiť, že pri akomkoľvek druhu prevádzkovania vozidla vrátane núdzových situácií alebo rozbiehania v kopci:
  - a) kusy nákladu môžu iba minimálne zmeniť svoju vzájomnú polohu alebo polohu vo vzťahu k stenám alebo podlahovým plochám vozidla;
  - b) kusy nákladu nemôžu opustiť úložný priestor alebo sa pohybovať mimo nakladacieho priestoru.
2. Bez toho, aby boli dotknuté požiadavky uplatniteľné na prepravu určitých kategórií tovaru, ako napríklad tovaru, na ktorý sa vzťahuje smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES\*\*\*\*\*, upevnenie nákladu a kontroly upevnenia nákladu sa vykonávajú v súlade so zásadami a prípadne normami stanovenými v oddiele I prílohy III k tejto smernici. Môže sa použiť najnovšia verzia noriem stanovených v bode 5 uvedeného oddielu.

3. Následné opatrenia uvedené v článku 14 sa uplatnia aj v prípade vážnych alebo nebezpečných chýb, ktoré sa týkajú upevnenia nákladu.
4. Členské štáty zabezpečia, aby pracovníci podieľajúci sa na kontrolách upevnenia nákladu boli na tento účel riadne vyškolení.

---

\*\*\*\*\*Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES z 24. septembra 2008 o vnútrozemskej preprave nebezpečného tovaru (Ú. v. EÚ L 260, 30.9.2008, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/68/oj>).“

12. V článku 14 sa dopĺňa tento odsek 4:

„4. Neoprávnený zásah do systému regulácie emisií vozidla, vysokonapäťového systému vrátane systému riadenia batérie, tlmiča či systémov súvisiacich s bezpečnosťou alebo manipulácia s nimi, ktoré spôsobujú vážne alebo nebezpečné chyby, sa trestajú účinnými, primeranými, odrádzajúcimi a nediskriminačnými sankciami.“

13. V článku 16 sa odsek 2 nahrádza takto:

„2. Kontrolný technik po ukončení podrobnejšej kontroly vypracuje správu v súlade s prílohou IV. Členské štáty zabezpečia, aby sa vodičovi vozidla poskytla elektronická kópia správy o kontrole.“

14. Článok 18 sa mení takto:

a) odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. V prípade, že sa na vozidle, ktoré nie je prihlásené v evidencii v členskom štáte, v ktorom sa vykonáva kontrola, zistia vážne alebo nebezpečné chyby alebo chyby, ktoré vedú k obmedzeniu alebo zákazu používania daného vozidla, kontaktné miesto oznámi výsledky tejto kontroly kontaktnému miestu členského štátu prihlásenia do evidencie. Uvedené oznámenie musí obsahovať prvky správy o cestnej kontrole stanovené v prílohe IV a odošle sa kontaktnému miestu členského štátu prihlásenia do evidencie prostredníctvom systému zasielania správ (systém cestnej kontroly) uvedeného v článku 3 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2017/2205\*\*\*\*\*.

Komisia prijme vykonávacie akty, ktorými sa stanovujú podrobné predpisy týkajúce sa postupov oznamovania vozidiel s vážnymi alebo nebezpečnými chybami kontaktnému miestu členského štátu prihlásenia do evidencie podľa prvého pododseku tohto článku. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 23 ods. 2.“

---

\*\*\*\*\* Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2017/2205 z 29. novembra 2017 o podrobných pravidlách postupov oznamovania úžitkových vozidiel s vážnymi alebo nebezpečnými chybami zistenými počas cestnej technickej kontroly (Ú. v. EÚ L 314, 30.11.2017, s. 3, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2017/2205/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj)).“;

b) dopĺňa sa tento odsek:

„3. V prípadoch, keď členský štát, ktorý používa diaľkové snímanie v súlade s článkom 9a, identifikoval na základe prahových hodnôt a úrovni presnosti stanovených vo vykonávacom akte uvedenom v článku 9a ods. 2 vozidlo evidované v inom členskom štáte ako vozidlo s vysokými emisiami, prostredníctvom kontaktného miesta uvedeného v článku 17 oznámi príslušnému orgánu členského štátu evidencie výsledky merania diaľkovým snímaním a v relevantných prípadoch výsledky následnej cestnej technickej kontroly. Ak sa následná cestná kontrola nevykonala, členský štát, ktorý meral emisie, môže požiadať príslušný orgán členského štátu evidencie, aby prijal následné opatrenia, ktoré členský štát evidencie považuje za primerané, ako napríklad podrobenie vozidla cestnej kontrole alebo kontrole technického stavu zahŕňajúcej meranie príslušných emisií.“

15. Vkladá sa tento článok 18a:

*„Článok 18a*

Výmena údajov medzi orgánmi členských štátov

1. Členské štáty si pri vykonávaní tejto smernice navzájom pomáhajú. Vymieňajú si informácie a údaje najmä s cieľom skontrolovať v čase cestnej kontroly vozidla jeho právny a technický stav, a to v prípade potreby v členskom štáte, v ktorom je prihlásenie do evidencie.
  - a) Členské štáty poskytnú príslušným orgánom a oprávneným kontrolným centram iných členských štátov prístup k údajom o evidencii vozidiel, údajom o obsahu osvedčení o zhode, ak sú k dispozícii, k výsledku z kontroly uvedenom v poslednom osvedčení o kontrole technického stavu, k akémukoľvek dočasnému osvedčeniu EÚ o kontrole technického stavu vydanému za posledné tri roky, k správam o cestnej technickej kontrole aspoň z posledných troch rokov a k histórii záznamov z odometra vozidla, ktoré sú uložené vo vnútroštátnych databázach.

- b) Členské štáty prepoja svoje elektronické systémy, ktoré sa týkajú údajov z osvedčení o kontrole technického stavu a z histórie záznamov z odometra, prostredníctvom elektronického systému MOVE-HUB, ktorý vyvinula Komisia, takým spôsobom, aby príslušné orgány ktoréhokoľvek členského štátu mohli v reálnom čase nahliadať do príslušnej databázy alebo národného registra vozidiel ktoréhokoľvek iného členského štátu.
- c) Povinnosť ustanovená v písmene b) sa považuje za splnenú, ak členské štáty na výmenu údajov a na pripojenie sa k elektronickému systému MOVE-HUB používajú svoje vlastné aplikácie alebo aplikácie tretích strán vrátane európskeho informačného systému vozidiel a vodičských preukazov (EUCARIS).
2. Komisia do [VLOŽIŤ DÁTUM: 2 roky po nadobudnutí účinnosti tejto smernice] prijme vykonávacie akty s cieľom stanoviť potrebné opatrenia na vykonávanie funkcií elektronického systému MOVE-HUB a určiť minimálne požiadavky na formát a obsah informácií a údajov, ktoré si majú členské štáty vymieňať v súvislosti s vozidlami, ktoré sa podrobujú cestným kontrolám. Týmto vykonávacími aktmi sa zabezpečí ochrana osobných údajov, pričom sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 23 ods. 2.
3. Prepojenia elektronických systémov stanovené v odseku 1 sa sfunkčnia do dvoch rokov od prijatia vykonávacích aktov uvedených v odseku 2.“

16. Článok 20 sa nahrádza takto:

„Článok 20

Oznamovanie informácií Komisii

1. Členské štáty do 31. marca 2030 a potom každé tri roky do 31. marca oznámia Komisii prostredníctvom online platformy na podávanie správ uvedenej v článku 28 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1999 \*\*\*\*\* (ďalej len „e-platforma“) zhromaždené údaje, ktoré sa týkajú každého z predchádzajúcich troch kalendárnych rokov a vozidiel kontrolovaných na ich území. Tieto údaje zahŕňajú za kalendárny rok tieto informácie:
  - a) celkový počet kontrolovaných vozidiel,
  - b) počet kontrolovaných vozidiel podľa jednotlivých kategórií;
  - c) krajina prihlásenia každého kontrolovaného vozidla do evidencie;
  - d) v prípade podrobnejších kontrol skontrolované oblasti a nevyhovujúce položky v súlade s bodom 10 prílohy IV k tejto smernici.

Komisia poskytuje správu o zhromaždených údajoch Európskemu parlamentu a Rade. 2.

2. Komisia prijme vykonávacie akty, ktorými sa stanovujú podrobné pravidlá týkajúce sa formátu na oznamovanie údajov uvedených v odseku 1 prostredníctvom e-platformy. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 23 ods. 2. Do nadobudnutia účinnosti takýchto pravidiel členské štáty používajú štandardný formulár hlásenia uvedený v prílohe V.

3. Členské štáty, ktoré oznámili Komisii používanie diaľkového snímania v súlade s článkom 9a ods. 1, nahlásia Komisii do jedného roka od takéhoto oznámenia úroveň výfukových emisií alebo emisií hluku, ak je to relevantné, podľa kategórie vozidiel, ako aj požiadavky na presnosť, ako je napríklad opakované meranie, ktoré stanovili na účely identifikácie vozidiel s vysokými emisiami, spolu so súhrnmi súvisiacich výsledkov merania. Členské štáty oznámia Komisii všetky zmeny týchto úrovní a požiadaviek.“;

---

\*\*\*\*\* Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1999 z 11. decembra 2018 o riadení energetickej únie a opatrení v oblasti klímy, ktorým sa menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 663/2009 a (ES) č. 715/2009, smernice Európskeho parlamentu a Rady 94/22/ES, 98/70/ES, 2009/31/ES, 2009/73/ES, 2010/31/EÚ, 2012/27/EÚ a 2013/30/EÚ, smernice Rady 2009/119/ES a (EÚ) 2015/652 a ktorým sa zrušuje nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 525/2013 (Ú. v. EÚ L 328, 21.12.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).“

- 17) V článku 21 sa druhá a tretia zarážka nahrádzajú takto:

- „– aktualizácie bodu 3 prílohy II, pokiaľ ide o efektívnejšie a účinnejšie skúšobné metódy, ktoré sa stali dostupnými, a to bez rozšírenia zoznamu položiek, ktoré sa majú kontrolovať,
- úpravy bodu 3 prílohy II v nadväznosti na kladné hodnotenie nákladov a prínosov, pokiaľ ide o zoznam kontrolovaných položiek, metód kontroly, opisov porúch/chýb a hodnotenie chýb v prípade zmien povinných požiadaviek na typové schválenie v právnych predpisoch Únie v oblasti bezpečnosti a ochrany životného prostredia,“.

18. Článok 24 sa nahrádza takto:

*„Článok 24*

Podávanie správ

Komisia do 31. marca 2032 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o vykonávaní a účinkoch tejto smernice. Správa sa bude v prvom rade zaoberať jej účinkami, pokiaľ ide o zlepšenie bezpečnosti cestnej premávky a zníženie emisií.“

18a. Vkladá sa tento článok 24a:

*„Článok 24a*

Preskúmanie

Po tom, čo minimálne päť členských štátov doručí Komisii správy podľa článku 20 ods. 3, ktoré sa týkajú diaľkového snímania, Komisia posúdi účinnosť diaľkového snímania v súlade s článkom 9a.“

19. Prílohy II, III, IV a V sa menia v súlade s prílohou II k tejto smernici.

### Článok 3

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou do [VLOŽTE DÁTUM: 3 roky po nadobudnutí účinnosti tejto smernice]. Znenie týchto opatrení bezodkladne oznámia Komisii.

Členské štáty uvedú priamo v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upraví členské štáty.

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných opatrení vnútroštátneho práva, ktoré prijímú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

### Článok 4

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

### Článok 5

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli

---