



**RADA  
EVROPSKÉ UNIE**

**Brusel 23. července 2012 (25.07)  
(OR. en)**

**12809/12**

---

**Interinstitucionální spis:  
2012/0186 (COD)**

---

**TRANS 251  
CODEC 1961**

**NÁVRH**

---

Odesílatel:	Evropská komise
Ze dne:	13. července 2012
Č. dok. Komise:	COM(2012) 382 final
Předmět:	Balíček předpisů týkajících se technické způsobilosti vozidel Návrh NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných v Unii a o zrušení směrnice 2000/30/ES

---

Delegace naleznou v příloze návrh Komise podaný s průvodním dopisem Jordiho AYETA PUIGARNAUA, ředitele, pro Uweho CORSEPIUSE, generálního tajemníka Rady Evropské unie.

---

Příloha: COM(2012) 382 final



EVROPSKÁ KOMISE

V Bruselu dne 13.7.2012  
COM(2012) 382 final

2012/0186 (COD)

**Balíček předpisů týkajících se technické způsobilosti vozidel**

Návrh

**NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY**

**o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných v Unii a o zrušení  
směrnice 2000/30/ES**

(Text s významem pro EHP)

## DŮVODOVÁ ZPRÁVA

### 1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

- Odůvodnění a cíle návrhu

Cílem návrhu je stanovit aktualizovaná harmonizovaná pravidla týkající se silničních kontrol motorových vozidel a jejich přípojných vozidel za účelem zvýšení bezpečnosti silničního provozu a ochrany životního prostředí.

Návrh má přispět k dosažení cíle snížení počtu smrtelných nehod o polovinu do roku 2020, jak stanoví směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020<sup>1</sup>. Přispěje rovněž ke snížení emisí v silniční dopravě souvisejících se špatnou údržbou vozidel.

- Obecné souvislosti

Než může být vozidlo uvedeno na trh, musí splňovat všechny příslušné požadavky na schválení typu nebo na jednotlivé schválení, které zaručují optimální úroveň bezpečnostních a environmentálních standardů. Každý členský stát má povinnost provést první registraci každého vozidla, jemuž bylo uděleno evropské schválení typu na základě prohlášení o shodě vydaného výrobcem vozidla. Tato registrace představuje úřední povolení k používání vozidla na veřejných komunikacích a uplatňuje různé lhůty pro zavádění různých požadavků na vozidla.

Po tomto schválení se u automobilů používaných v silničním provozu musí provádět pravidelné technické prohlídky. Cílem těchto prohlídek je zajistit, aby automobily používané v silničním provozu zůstávaly způsobilé, bezpečné a nepředstavovaly žádné nebezpečí pro řidiče a ostatní účastníky silničního provozu. Z toho důvodu se u automobilů kontroluje, zda jsou v souladu s určitými požadavky, např. požadavky na bezpečnost a ochranu životního prostředí, jakož i požadavky na dodatečné vybavení. U vozidel používaných k profesionální přepravě zboží s hmotností naloženého vozidla vyšší než 3,5 tuny a vozidel používaných k profesionální přepravě osob o kapacitě větší než 8 osob se navíc z důvodu jejich pravidelného a intenzivního používání k obchodním účelům musí provádět *ad hoc* silniční technické kontroly, kterými se kdykoli a kdekoli v EU ověřuje, zda tato vozidla splňují požadavky na ochranu životního prostředí a technické požadavky.

Během doby životnosti vozidla může být nutné provést novou registraci z důvodu změny vlastnictví nebo převodu do jiného členského státu k trvalému používání. Podobně by měla být zavedena ustanovení o postupu registrace vozidel, aby bylo zajištěno, že na silnicích nebudou používána vozidla, která bezprostředně ohrožují bezpečnost silničního provozu. Hlavním cílem silničních technických kontrol je zajistit, aby užitková vozidla v období mezi pravidelnými technickými prohlídkami nepředstavovala významné riziko pro bezpečnost silničního provozu. Cílem je rovněž vytvořit rovné podmínky, pokud jde o kvalitu údržby užitkových vozidel provozovaných v Unii, odrazováním nezodpovědných provozovatelů od

---

<sup>1</sup> KOM(2010) 389 v konečném znění.

toho, aby se pokoušeli získat konkurenční výhodu provozováním nedostatečně udržovaných vozidel.

- Platné předpisy vztahující se na oblast návrhu

V „balíčku předpisů týkajících se technické způsobilosti vozidel“ budou zahrnuty stávající požadavky stanovené ve stávajícím legislativním rámci týkajícím technické způsobilosti vozidel, který zahrnuje problematiku technických prohlídek<sup>2</sup>, silničních kontrol<sup>3</sup> a pravidel pro registraci vozidel<sup>4</sup>.

Ve srovnání se stávajícími právními předpisy o silničních kontrolách je hlavním cílem návrhu stanovit systém hodnocení rizika, který by se zaměřoval na kontroly vozidel provozovaných podniky se špatnou bilancí ohledně bezpečnosti, což by oprávněně zvýhodňovalo vozidla provozovaná podniky, které berou otázku bezpečnosti a ochrany životního prostředí vážně. Návrh rovněž stanoví nové požadavky související s několika aspekty ohledně úrovně a kvality prohlídek, tj. požadavky týkající se zkušebního zařízení, kvalifikace a odborné přípravy pracovníků provádějících prohlídky a dohledu nad systémem provádění prohlídek.

- Soulad s ostatními politikami a cíli Unie

Návrh je v souladu s cílem EU učinit silniční dopravu bezpečnější, jak je uvedeno v bílé knize o dopravě<sup>5</sup>, a je zaměřen na provádění specifické strategie pro bezpečnější vozidla v rámci směru politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020.

Dále pokud jde o environmentální aspekty návrhu, mají zamýšlené požadavky přispět ke snižování emisí CO<sub>2</sub> a ostatních látek znečišťujících ovzduší z motorových vozidel v návaznosti na evropskou strategii pro čistá a energeticky účinná vozidla, jakož i integrovanou politiku v oblasti energetiky a změny klimatu, tzv. „strategii 20-20-20“, a k dosažení cílů v oblasti kvality ovzduší stanovených ve směrnici 2008/50/ES<sup>6</sup>.

## **2. VÝSLEDKY KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ**

- Konzultace zúčastněných stran

Metody konzultací

Při přípravě návrhu Komise konzultovala zúčastněné strany několika způsoby.

---

<sup>2</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/40/ES ze dne 6. května 2009 o technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel (Úř. věst. L 141, 6.6.2009, s. 12).

<sup>3</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES ze dne 6. června 2000 o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných ve Společenství, ve znění pozdějších předpisů (Úř. věst. L 203, 10.8.2000, s. 1).

<sup>4</sup> Směrnice Rady 1999/37/ES ze dne 29. dubna 1999 o registračních dokladech vozidel (Úř. věst. L 138, 1.6.1999, s. 57).

<sup>5</sup> KOM(2011) 144 v konečném znění.

<sup>6</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/50/ES ze dne 21. května 2008 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu (Úř. věst. L 152, 11.6.2008, s. 1).

- Proběhla všeobecná konzultace prostřednictvím internetu, která zohlednila všechny aspekty návrhu.
- Konzultace s odborníky a zúčastněnými stranami proběhly v rámci seminářů.
- Byla provedena studie o budoucích možnostech prosazování technických prohlídek a silničních kontrol v Evropské unii, jejímž cílem bylo určit možná opatření a vypracovat analýzu nákladů a přínosů týkající se účinků technických prohlídek a silničních kontrol.

Shrnutí odpovědí a způsob, jakým byly vzaty v úvahu

V průběhu internetové konzultace vznesly zúčastněné strany několik otázek. Posouzení dopadů, které je součástí tohoto návrhu, plně zohledňuje podstatné otázky, jež byly vzneseny, a uvádí způsob, jakým byly zohledněny.

V době od 29. července 2010 do 24. září 2010 proběhla na internetu otevřená konzultace. Komise obdržela 9 653 odpovědí od občanů, orgánů členských států, dodavatelů zařízení, stanic technické kontroly, sdružení autoservisů a výrobců vozidel.

Výsledky jsou k dispozici na internetové adrese [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/take-part/public-consultations/pti\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/take-part/public-consultations/pti_en.htm).

- Sběr a využití výsledků odborných konzultací

Příslušné vědecké/odborné oblasti

Návrh si vyžádal posouzení různých variant řešení a souvisejících ekonomických, sociálních a environmentálních dopadů.

Použitá metodika

Studii o dopadech různých variant řešení provedl externí konzultant (Europe Economics) s použitím několika vědeckých a hodnotících zpráv, jež posloužily zejména jako zdroj modelů a údajů pro vyčíslení nákladů a přínosů jednotlivých variant řešení. Nejvíce se čerpalo z těchto studií:

- Zpráva Komise Radě a Evropskému parlamentu o uplatňování směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES ze dne 6. června 2000 o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných ve Společenství ze strany členských států – Období 2005–2006 a 2007–2008<sup>7</sup>,
- AUTOFORE (2007),
- „MOT Scheme Evidence-base“ Ministerstvo dopravy (Spojené království, 2008),
- Zpráva organizace Dekra o bezpečnosti silničního provozu za rok 2008 – Strategie pro prevenci nehod na evropských silnicích,

---

<sup>7</sup> KOM(2010) 754 v konečném znění.

- Zpráva organizace Dekra o bezpečnosti silničního provozu nákladních automobilů za rok 2009,
- Zpráva organizace Dekra o bezpečnosti silničního provozu motocyklů za rok 2010,
- Zprávy organizace TÜV 2009/2010.

Prostředky použité pro zveřejnění odborných stanovisek

Všechny hotové a schválené vědecké zprávy jsou nebo budou k dispozici na internetových stránkách GR pro mobilitu a dopravu.

- Posouzení dopadů

U hlavních aspektů návrhu byly zvažovány tyto možnosti:

- (a) „Varianta beze změny politiky“ slouží jako referenční případ, se kterým se porovnávají účinky ostatních variant řešení. V rámci této varianty by byl zachován současný právní rámec EU.
- (b) V případě „varianty právně nevynutitelných předpisů“ by stávající právní předpisy byly lépe prováděny a jejich uplatňování by bylo lépe sledováno. V rámci této varianty by nebyly zavedeny nové právní předpisy, přinesla by však nové a větší úsilí Komise zlepšit úroveň technických prohlídek a jejich prosazování, jakož i opatření k podněcování výměny údajů.
- (c) „Varianta právních předpisů“ by se skládala ze dvou složek.
  - Aby byl splněn specifický cíl zvýšit bezpečnost vozidel na silnici, představuje první složka zvýšení minimálních norem EU pro pravidelné technické prohlídky a neočekávané silniční technické kontroly a stanovení závazných norem. To je nezbytné, má-li se zajistit, aby nedostatky systému nesnižovaly účinnost prosazování technické způsobilosti vozidel jako celku.
  - Aby byl splněn specifický cíl zpřístupnit údaje, které jsou potřeba pro účely technických prohlídek nebo jsou jejich výsledkem, druhá složka celkového rámce by zahrnovala – ve druhé fázi – případné zřízení harmonizovaného systému EU pro výměnu údajů, který by propojil stávající databáze s cílem zlepšit účinnost provádění balíčku předpisů EU týkajících se technické způsobilosti vozidel.

V některých členských státech provádí technické prohlídky vysoký počet soukromých schválených stanic technické kontroly. Aby byl zajištěn jednotný přístup, měly by být určité společné postupy popsány v právních předpisech, např. minimální lhůty a povaha informací, které mají být předávány.

Posouzení dopadů nicméně prokázalo přínos kombinace právně nevynutitelných předpisů a závazných právních předpisů. Z toho důvodu byla do legislativních textů začleněna právně nevynutitelná ustanovení, která byla uvažována v posouzení dopadů.

### 3. PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU

- Shrnutí navrhovaných opatření

Do působnosti ustanovení o silničních kontrolách budou zahrnuta lehká užitková vozidla a jejich přípojná vozidla, neboť u této skupiny vozidel nelze pozorovat klesající trend, pokud jde o počet úmrtí na silnicích. Ostatní lehká užitková vozidla, jako jsou vozidla taxislužby a záchranné služby, na které se již vztahuje povinnost provádění každoročních technických prohlídek, nebudou hlavním předmětem silničních kontrol vzhledem k tomu, že tato vozidla vykazují nejnižší počty smrtelných nehod.

Za účelem rovnoměrnějšího pokrytí silničních kontrol prováděných členskými státy musí být každý rok zkontrolován určitý procentuální podíl celkového počtu registrovaných užitkových vozidel. Plánovaný procentuální podíl nebude celkově vyšší než počet technických prohlídek, které již jsou v Unii prováděny.

Výběr vozidel musí vycházet z rizikového profilu provozovatelů a musí být zaměřen na vysoce rizikové podniky, aby byla snížena zátěž těch provozovatelů, kteří svá vozidla řádně udržují. Na základě stávajících ustanovení podle směrnice 2000/30/ES, a jak vyplývá ze zprávy Komise o provádění uvedené směrnice<sup>8</sup>, je k silniční kontrole zastavován vysoký počet vozidel, u nichž nejsou zjištěny žádné závady. Z posouzení dopadů vyplývá, že díky systému silničních technických kontrol založenému na hodnocení rizika by nemuselo být provedeno přibližně 2,3 milionu kontrol dobře udržovaných vozidel, což by dopravcům mohlo ušetřit 80,4 milionů EUR. Sestavování profilů firem musí být založeno na výsledcích předchozích technických prohlídek a silničních kontrol, podobně jako tomu je v případě systému, který byl zaveden směrnicí 2006/22/ES<sup>9</sup> v oblasti prosazování ustanovení týkajících se doby řízení a doby odpočinku.

Silniční kontroly musí být propracovanější, musí být prováděny za použití zkušebního zařízení buď prostřednictvím mobilních kontrolních jednotek, nebo v blízkých stanicích technické kontroly. Součástí silničních kontrol by mělo být zajištění nákladu. Odhalené nedostatky musí být posouzeny podle harmonizovaných pravidel s ohledem na riziko, které představují.

Úroveň znalostí a kvalifikace kontrolorů provádějících silniční kontroly musí dosahovat alespoň úrovně, která je vyžadována u kontrolorů provádějících technické prohlídky.

Spolupráce mezi kontrolními orgány členských států by se měla dále prosazovat prostřednictvím koordinovaných kontrol, společných iniciativ v oblasti odborné přípravy, elektronické výměny informací a výměny poznatků a zkušeností. Členské státy musí úzce spolupracovat a pravidelně pořádat koordinované kontrolní akce, kdy se každý členský stát na vlastním území zaměří na zvolený cíl koordinované akce, například stav pneumatik nebo zajištění nákladu.

Spolupráce a výměna informací mezi členskými státy a Komisí bude účinnější prostřednictvím určených kontaktních míst v členských státech.

---

<sup>8</sup> KOM(2010) 754.

<sup>9</sup> Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 35.

Zprávy pro Komisi budou vypracovávány s použitím standardizovaných formulářů.

Komise je oprávněna aktualizovat přílohy s ohledem na technický pokrok prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci a udržovat v řádném stavu osvědčení a formuláře zpráv v úzké spolupráci s členskými státy prostřednictvím prováděcích aktů, mj. včetně alternativních postupů kontroly založených na moderních systémech následného zpracování emisí pro kontrolu dodržování mezních hodnot emisí NO<sub>x</sub> a částic, které jsou stále ve fázi vývoje.

- Právní základ

Právním základem tohoto návrhu je článek 91 Smlouvy o fungování Evropské unie.

- Zásada subsidiarity

Uplatní se zásada subsidiarity, jelikož návrh nespadá do výlučné pravomoci Unie.

Členské státy nemohou dostatečně dosáhnout cílů návrhu z tohoto důvodu: technické požadavky na silniční kontroly byly na úrovni Unie stanoveny na minimální úroveň a jejich provádění členskými státy vedlo k tomu, že se požadavky v jednotlivých členských zemích velmi liší, což má nepříznivý dopad na bezpečnost silničního provozu i na vnitřní trh.

Návrh je proto v souladu se zásadou subsidiarity.

- Zásada proporcionality

Návrh je v souladu se zásadou proporcionality z těchto důvodů:

Jak vyplývá z posouzení dopadů, je návrh v souladu se zásadou proporcionality, jelikož nepřesahuje rámec toho, co je nezbytné k dosažení cílů týkajících se zvýšení bezpečnosti silničního provozu a ochrany životního prostředí zvýšením kvality a posílením silničních kontrol a vytvořením vhodného rámce pro plynulý tok informací.

- Volba nástroje

Navrhované nástroje: nařízení.

Nařízení se považuje za vhodné, protože zajistí požadovaný soulad, aniž by bylo nutné provedení do právních předpisů členských států.

#### **4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY**

Návrh nemá žádné důsledky pro rozpočet Unie.

#### **5. NEPOVINNÉ PRVKY [NEPOVINNÉ]**

- Zrušení platných právních předpisů

Přijetí návrhu povede ke zrušení platných právních předpisů.

- Evropský hospodářský prostor



Navržený právní předpis se týká záležitosti EHP, a proto by měl být rozšířen na Evropský hospodářský prostor.

Návrh

## NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

### **o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných v Unii a o zrušení směrnice 2000/30/ES**

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 91 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru<sup>1</sup>,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů<sup>2</sup>,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Ve své bílé knize ze dne 28. března 2011 nazvané „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“<sup>3</sup> Komise stanoví cíl „vize nula“, v rámci něhož by Unie měla do roku 2050 snížit počet úmrtí v silniční dopravě téměř na nulu. Aby bylo tohoto cíle dosaženo, má technologie vozidel významným dílem přispět ke zlepšení bezpečnosti silniční dopravy.
- (2) Komise ve svém sdělení nazvaném „Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020“<sup>4</sup> navrhla usilovat o to, aby byl celkový počet smrtelných nehod v Unii snížen od roku 2010 do roku 2020 o další polovinu. K dosažení tohoto cíle Komise stanovila sedm strategických cílů, včetně opatření pro bezpečnější vozidla, strategii

---

<sup>1</sup> Úř. věst. C, s.

<sup>2</sup> Úř. věst. C, s. .

<sup>3</sup> KOM(2011) 144 v konečném znění.

<sup>4</sup> KOM(2010) 389 v konečném znění.

pro snížení počtu zranění a zvýšení bezpečnosti zranitelných účastníků silničního provozu, zejména motocyklistů.

- (3) Technická prohlídka je součástí komplexnějšího systému, který zajišťuje, aby vozidla byla při používání udržována v bezpečném stavu, přijatelném z hlediska ochrany životního prostředí. Tento systém by měl zahrnovat pravidelné technické prohlídky všech vozidel a silniční technické kontroly u vozidel používaných v komerční silniční dopravě, jakož i ustanovení o postupu registrace vozidel, aby bylo zajištěno, že vozidla, která představují bezprostřední riziko pro bezpečnost silničního provozu, nejsou na pozemních komunikacích používána.
- (4) V Unii byla přijata řada technických norem a požadavků na bezpečnost vozidel. Pomocí systému neočekávaných silničních kontrol je však třeba zajistit, aby vozidla po uvedení na trh nadále splňovala bezpečnostní normy po celou dobu jejich životnosti.
- (5) Silniční technické kontroly, stanovené směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES ze dne 6. června 2000 o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných ve Společenství<sup>5</sup>, jsou nezbytné pro dosažení trvale vysoké úrovně technické způsobilosti užitkových vozidel po celou dobu jejich používání. Tyto kontroly přispívají nejen k bezpečnosti silničního provozu a snížení emisí vozidel, ale i k zamezení nekalé soutěže v silniční dopravě, kterou jinak umožňují odlišné úrovně kontrol v jednotlivých členských státech.
- (6) Silniční kontroly by měly být prováděny prostřednictvím systému hodnocení rizika. Členské státy mohou používat systém hodnocení rizika zavedený podle článku 9 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES ze dne 15. března 2006 o minimálních podmínkách pro provedení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85 o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě a o zrušení směrnice Rady 88/599/EHS<sup>6</sup>.
- (7) Toto nařízení by se mělo vztahovat na užitková vozidla s konstrukční rychlostí vyšší než 25 km/h kategorií definovaných ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla<sup>7</sup>. To by však nemělo bránit členským státům v provádění silničních kontrol u vozidel, na něž se toto nařízení nevztahuje, nebo v provádění kontrol jiných aspektů silniční dopravy, zejména pokud jde o dobu řízení a dobu odpočinku nebo o přepravu nebezpečných věcí.
- (8) Význam silničních technických kontrol jasně dokládají zprávy o provádění směrnice 2000/30/ES<sup>8</sup>. Během období 2007–2008 bylo v celé Unii nahlášeno téměř 300 000 vozidel, u nichž byla provedena silniční technická kontrola a která byla v tak špatném technickém stavu, že musela být stažena z provozu. Z těchto zpráv rovněž vyplývají

---

<sup>5</sup> Úř. věst. L 203, 10.8.2000, s. 1.

<sup>6</sup> Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 35.

<sup>7</sup> Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1.

<sup>8</sup> KOM(2010) 754 v konečném znění.

velmi významné rozdíly mezi výsledky kontrol provedených různými členskými státy. V období 2007–2008 se rozdíly mezi sousedními zeměmi, pokud jde o procentuální podíl některých nedostatků, pohybovaly v rozmezí od 0,6 % do 41,4 %. Zprávy rovněž poukazují na to, že se významně liší i počty provedených silničních kontrol v jednotlivých členských státech. Aby bylo dosaženo vyváženějšího přístupu v této oblasti, měly by se členské státy zavázat, že budou provádět určitý minimální počet kontrol, úměrný počtu užitkových vozidel registrovaných na jejich území.

- (9) Stále častěji jsou v silniční dopravě používány dodávkové automobily a jejich přípojná vozidla. Na tato vozidla se nevztahují některé požadavky, jako např. požadavky na odbornou přípravu pro řidiče z povolání nebo montáž omezovačů rychlosti, což má za následek relativně vysoký počet dopravních nehod s účastí těchto vozidel. Dodávkové automobily a jejich přípojná vozidla by proto měly být zařazeny do oblasti působnosti ustanovení o silničních kontrolách.
- (10) Ve snaze zamezit zbytečné administrativní zátěži a nákladům a zvýšit účinnost kontrol by měla být přednostně vybírána vozidla provozovaná podniky, které nedodržují normy v oblasti bezpečnosti a ochrany životního prostředí, zatímco zodpovědným provozovatelům, kteří berou otázku bezpečnosti vážně a svá vozidla řádně udržují, by se mělo dostat odměny v podobě méně častých kontrol jejich vozidel.
- (11) Silniční technické kontroly technické způsobilosti by měly zahrnovat prvotní kontrolu a v případě potřeby podrobnější kontroly. V obou případech by se kontroly měly týkat všech příslušných částí a systémů vozidla. Pro dosažení větší harmonizace kontrol by u všech možných položek podléhajících kontrole měly být stanoveny metody kontroly a příklady nedostatků a jejich hodnocení podle závažnosti.
- (12) Protokoly o silniční technické kontrole jsou v některých členských státech vypracovávány elektronicky. V takových případech by měla být řidiči předána vytištěná verze protokolu o kontrole. Všechny údaje a informace shromážděné při silničních technických kontrolách by měly být uloženy ve společném archivu členského státu, aby se tyto údaje snáze zpracovávaly a informace předávaly bez další administrativní zátěže.
- (13) Využitím mobilních kontrolních jednotek se pro provozovatele zkrátí doba prodlevy a sníží náklady, neboť přímo v terénu bude možné provádět podrobnější kontroly. Za určitých okolností mohou být k provedení podrobnějších kontrol využity i stanice technické kontroly.
- (14) Pracovníci provádějící podrobnější silniční kontroly by měli mít alespoň stejnou kvalifikaci a měli by splňovat stejné požadavky jako pracovníci provádějící technické prohlídky podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. XX/XX/XX ze dne [datum] o technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a o zrušení směrnice 2009/40/ES<sup>9</sup>.
- (15) Pro dosažení větší harmonizace systému silničních technických kontrol v celé Unii má zásadní význam spolupráce a výměna osvědčených postupů mezi členskými státy.

---

<sup>9</sup> Úř. věst. L [XXX].

Proto by členské státy měly úžeji spolupracovat i při provozních činnostech. Tato spolupráce by měla zahrnovat i pravidelné pořádání koordinovaných silničních kontrol.

- (16) V zájmu účinné výměny informací mezi členskými státy by v každém členském státě měl existovat jediný subjekt fungující jako kontaktní místo pro styk s ostatními příslušnými orgány. Tento subjekt by měl rovněž sestavovat příslušné statistiky. Členské státy by dále měly na svém území uplatňovat soudržnou národní strategii prosazování právních předpisů a měly by určit jediný subjekt odpovědný za koordinaci provádění této strategie. Příslušné orgány v každém členském státě by měly určit postupy pro stanovení lhůt a obsahu informací, které mají být předávány.
- (17) Pro účely sledování systému silničních kontrol zavedeného v Unii by členské státy měly Komisi dvakrát ročně informovat o výsledcích provedených silničních kontrol. Komise by o shromážděných údajích měla podávat zprávy Evropskému parlamentu.
- (18) Členské státy by měly stanovit sankce za porušení tohoto nařízení a zajistit jejich uplatňování. Tyto sankce by měly být účinné, přiměřené, odrazující a nediskriminační.
- (19) Pro doplnění tohoto nařízení o další technické podrobnosti by na Komisi měla být přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, aby byl v případě potřeby zohledněn vývoj právních předpisů o ES schválení typu v souvislosti s kategoriemi vozidel, jakož i potřeba aktualizovat přílohy s ohledem na technický pokrok. Je zvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni. Při přípravě a vypracovávání aktů v přenesené pravomoci by Komise měla zajistit, aby byly příslušné dokumenty předány současně, včas a vhodným způsobem Evropskému parlamentu a Radě.
- (20) V zájmu zajištění jednotných podmínek pro provádění tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto prováděcí pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí<sup>10</sup>.
- (21) Jelikož cíle tohoto nařízení, totiž stanovení minimálních společných požadavků a harmonizovaných pravidel týkajících se provádění silničních kontrol vozidel provozovaných v Unii, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto jej může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle.
- (22) Toto nařízení ctí základní práva a zachovává zásady uznané v Listině základních práv Evropské unie, uvedené v článku 6 Smlouvy o Evropské unii.

---

<sup>10</sup> Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13.

- (23) Toto nařízení rozšiřuje oblast působnosti směrnice 2000/30/ES a aktualizuje její technické požadavky. Uvedená směrnice by proto měla být zrušena. Kromě toho toto nařízení začleňuje pravidla uvedená v doporučení Komise 2010/379/EU ze dne 5. července 2010 o posuzování rizik spojených se závadami zjištěnými v průběhu silniční technické kontroly (užitkových vozidel) v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES<sup>11</sup>,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

## KAPITOLA I

### PŘEDMĚT, DEFINICE A OBLAST PŮSOBNOSTI

#### *Článek 1* **Předmět**

Toto nařízení stanoví systém silničních kontrol užitkových vozidel provozovaných na území členských států.

#### *Článek 2* **Oblast působnosti**

1. Toto nařízení se použije na užitková vozidla následujících kategorií s konstrukční rychlostí vyšší než 25 km/h podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES:
  - motorová vozidla používaná k přepravě osob, která mají více než osm sedadel kromě sedadla řidiče – kategorie vozidel M2 a M3,
  - motorová vozidla s nejméně čtyřmi koly obvykle používaná k silniční nákladní dopravě, jejichž maximální přípustná hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg – kategorie vozidel N1,
  - motorová vozidla používaná k nákladní dopravě, jejichž maximální přípustná hmotnost převyšuje 3 500 kg – kategorie vozidel N2 a N3,
  - přípojná vozidla a návěsy, jejichž maximální přípustná hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg – kategorie vozidel O1 a O2,
  - přípojná vozidla a návěsy, jejichž maximální přípustná hmotnost převyšuje 3 500 kg – kategorie vozidel O3 a O4.
2. Tímto nařízením není dotčeno právo členských států provádět silniční kontroly u vozidel, na něž se toto nařízení nevztahuje.

---

<sup>11</sup> Úř. věst. L 173, 8.7.2010, s. 97.

### Článek 3 Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

- 1) „vozidlem“ jakékoli motorové vozidlo nebo jeho přípojně vozidlo nebo návěs, které není kolejovým vozidlem;
- 2) „motorovým vozidlem“ jakékoli motorem poháněné vozidlo na kolech, které se pohybuje vlastními prostředky, s maximální konstrukční rychlostí vyšší než 25 km/h;
- 3) „přípojným vozidlem“ jakékoli vozidlo bez vlastního pohonu, na kolech, které je konstruováno a vyrobeno tak, aby bylo taženo motorovým vozidlem;
- 4) „návěsem“ jakékoli přípojně vozidlo určené ke spřažení s motorovým vozidlem tak, že jeho část spočívá na motorovém vozidle, přičemž podstatná část jeho hmotnosti a hmotnost jeho nákladu je nesena motorovým vozidlem;
- 5) „nákladem“ všechny předměty, které jsou umístěny ve vozidle nebo na něm a nejsou trvale připevněny k vozidlu, včetně předmětů v prostředcích pro přepravu nákladu, jako jsou výměnné nástavby nebo kontejnery na vozidlech;
- 6) „užitkovým vozidlem“ motorové vozidlo a jeho přípojně vozidlo určené k nákladní nebo osobní dopravě pro profesionální účely;
- 7) „vozidlem registrovaným v členském státě“ vozidlo, které je registrováno nebo uvedeno do provozu v členském státě;
- 8) „držitelem osvědčení o registraci“ osoba, na jejíž jméno je vozidlo registrováno;
- 9) „silniční kontrolou“ neočekávaná kontrola technické způsobilosti užitkového vozidla provozovaného na pozemních komunikacích přístupných veřejné dopravě na území členského státu, prováděná orgány nebo pod jejich přímým dozorem;
- 10) „technickou prohlídkou“ ověření, zda jsou části a konstrukční části vozidla v souladu s jeho vlastnostmi z hlediska bezpečnosti a ochrany životního prostředí v době schválení, první registrace nebo uvedení do provozu, nebo při jejich dodatečném vybavení;
- 11) „příslušným orgánem“ orgán nebo veřejnoprávní subjekt odpovědný za správu vnitrostátního systému silničních kontrol;
- 12) „kontrolorem“ osoba, které členský stát udělil oprávnění k provádění silničních kontrol;
- 13) „nedostatky“ technické závady a jiné neshody zjištěné při silniční kontrole;
- 14) „koordinovanou silniční kontrolou“ silniční kontrola organizovaná současně dvěma nebo více členskými státy.

## KAPITOLA II

### SYSTÉM SILNIČNÍCH KONTROL A OBECNÉ POVINNOSTI

#### Článek 4

##### *System silničních kontrol*

System silničních kontrol zahrnuje prvotní silniční kontrolu podle článku 9 a podrobnější silniční kontrolu podle čl. 10 odst. 1.

#### Článek 5

##### **Procentuální podíl kontrolovaných vozidel**

Celkový počet prvotních silničních kontrol, které každý členský stát každý kalendářní rok provede, odpovídá nejméně 5 % celkového počtu vozidel uvedených v čl. 3 odst. 1, která jsou registrována na jeho území.

#### Článek 6

##### **System hodnocení rizika pro účely silničních kontrol**

1. Na vnitrostátní úrovni se zavádí system hodnocení rizika pro účely silničních kontrol, který vychází z počtu a závažnosti nedostatků zjištěných u vozidel provozovaných jednotlivými podniky. System hodnocení rizika spravuje příslušný orgán členského státu.
2. Každému podniku se přiřadí rizikový profil stanovený v rámci systému hodnocení rizika pro účely silničních kontrol za použití kritérií uvedených v příloze I.

Podniky se klasifikují podle těchto rizikových profilů:

- vysoké riziko,
  - středně velké riziko,
  - nízké riziko.
3. Pro účely uplatňování systému hodnocení rizika pro účely silničních kontrol mohou členské státy používat system hodnocení rizika zavedený podle článku 9 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES.



## *Článek 7*

### **Povinnosti**

1. Řidiči vozidel registrovaných v členském státě musí mít ve vozidle osvědčení o technické způsobilosti vozidla vystavené na základě poslední absolvované technické prohlídky a protokol o poslední absolvované silniční kontrole, jsou-li k dispozici.
2. Řidič vozidla, které je předmětem silniční kontroly, musí spolupracovat s kontrolory a poskytnout přístup k vozidlu a jeho částem pro účely kontroly.
3. Jednotlivé podniky zajistí, aby vozidla, která provozují, byla vždy v dobrém technickém stavu.

## *Článek 8*

### **Kontroloři**

1. Při výběru vozidla pro silniční kontrolu a při provádění kontroly se kontroloři zdrží jakékoliv diskriminace na základě státní příslušnosti řidiče nebo země registrace nebo uvedení vozidla do provozu.
2. Kontrolor, který provedl technickou prohlídku vozidla, se nesmí účastnit následné silniční kontroly téhož vozidla.
3. Kontrolor musí být nestranný a nesmí být v žádném střetu zájmů, zejména pokud jde o ekonomické, osobní nebo rodinné vazby s řidičem, provozovatelem nebo držitelem osvědčení o registraci kontrolovaného vozidla.
4. Kontroloři nesmí být žádným způsobem odměňováni za počet provedených silničních kontrol nebo za jejich výsledky.

## **KAPITOLA III**

### **POSTUPY KONTROLY**

## *Článek 9*

### **Výběr vozidel pro prvotní silniční kontrolu**

Při určování vozidel, která mají být podrobena silniční kontrole, kontroloři vyberou přednostně vozidla, která jsou provozována podniky s vysokým rizikovým profilem podle čl. 6 odst. 2. Ostatní vozidla mohou být vybrána ke kontrole, pokud existuje podezření, že dané vozidlo představuje riziko pro bezpečnost silničního provozu.

## *Článek 10*

### **Obsah a metody silničních kontrol**

1. U vozidel vybraných k silniční kontrole podle článku 9 se provede prvotní silniční kontrola.

Při každé prvotní silniční kontrole vozidla musí kontrolor:

- a) zkontrolovat osvědčení o technické způsobilosti vozidla a protokol o silniční kontrole, jsou-li k dispozici, které jsou uchovávány ve vozidle v souladu s čl. 7 odst. 1;
- b) provést vizuální kontrolu stavu vozidla a jeho nákladu.

Pokud byl v předchozím protokolu o silniční kontrole uveden nějaký nedostatek nebo nedostatky, kontrolor ověří, zda tento nedostatek nebo tyto nedostatky byly odstraněny.

2. Podle výsledku prvotní kontroly může kontrolor rozhodnout, že vozidlo nebo jeho přípojné vozidlo by měly být podrobeny podrobnější silniční kontrole.

Podrobnější silniční kontrola musí zahrnovat alespoň tyto oblasti:

- brzdové zařízení,
- řízení,
- nápravy, kola, pneumatiky a zavěšení náprav,
- obtěžování okolí.

Kontrola každé z těchto oblastí musí zahrnovat jednu, několik nebo všechny položky uvedené v příloze II, které se těchto oblastí týkají.

Kromě toho může kontrolor zkontrolovat další oblasti podléhající kontrole uvedené v příloze II bodě 1 zahrnující jednu, několik nebo všechny položky vyjmenované v uvedené příloze.

Pokud z osvědčení o technické způsobilosti vozidla nebo z protokolu o silniční kontrole vyplývá, že některá z položek uvedených v příloze II byla zkontrolována v průběhu předchozího měsíce, kontrolor od kontroly této položky upustí, s výjimkou případů, kdy je kontrola odůvodněna zjevným nedostatkem.

4. Při silniční kontrole kontrolor použije metody kontroly stanovené v příloze II.
5. Podrobnější silniční kontrolu provádějí pouze kontroloři, kteří splňují minimální požadavky na způsobilost a odbornou přípravu uvedené v článku 12 a příloze VI nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. XXX/XXX ze dne [datum] o technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel.

#### *Článek 11*

#### **Zařízení provádějící kontroly**

1. Podrobnější silniční kontrola se provede za použití mobilní kontrolní jednotky nebo ve stanici technické kontroly podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. XXX/XXX ze dne [datum] o technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel.

2. Mají-li být kontroly provedeny ve stanici technické kontroly, nesmí být místo prvotní silniční kontroly stanoveno dále než 10 km od této stanice.
2. Mobilní kontrolní jednotky musí zahrnovat vhodné vybavení pro provádění silniční kontroly, mezi něž patří minimálně vybavení nezbytné k posouzení stavu brzd, řízení, zavěšení náprav a emisí vozidla.

### *Článek 12*

#### **Posouzení nedostatků**

1. U každé položky, která má být zkontrolována, použije kontrolor seznam možných nedostatků a stupňů jejich závažnosti uvedený v příloze III.
2. Při silniční kontrole přidělí kontrolor každému odhalenému nedostatku stupeň závažnosti a zařadí jej do jedné z těchto skupin:
  - menší nedostatky, které nemají významný vliv na bezpečnost vozidla a ostatní menší neshody,
  - závažné nedostatky, které mohou nepříznivě ovlivnit bezpečnost vozidla nebo ohrozit bezpečnost ostatních účastníků silničního provozu, nebo jiné významnější neshody,
  - nebezpečné nedostatky, které představují přímé a bezprostřední ohrožení bezpečnosti silničního provozu takovým způsobem, že vozidlo nesmí být za žádných okolností použito v silničním provozu.
3. Vozidlo vykazující nedostatky, které spadají do více než jedné skupiny nedostatků podle odstavce 2, se zařadí do skupiny odpovídající nejzávažnějšímu nedostatku. Vozidlo vykazující více nedostatků téže skupiny se zařadí do skupiny nedostatků o jeden stupeň závažnějších, pokud kombinovaný účinek těchto nedostatků znamená vyšší riziko pro bezpečnost silničního provozu.

### *Článek 13*

#### **Zvláštní pravidla týkající se kontroly zabezpečení nákladu**

Kontrolor může podrobit vozidlo kontrole zabezpečení nákladu v souladu s přílohou IV. Následná opatření podle článku 14 se uplatní i v případě závažných nebo nebezpečných nedostatků týkajících se zabezpečení nákladu.

### *Článek 14*

#### **Následná opatření v případě závažných nebo nebezpečných nedostatků**

1. Veškeré závažné nedostatky odhalené při prvotní nebo podrobnější kontrole musí být odstraněny neprodleně a v blízkosti místa kontroly.

2. Kontrolor může rozhodnout, že vozidlo musí být podrobeno technické prohlídce ve lhůtě, kterou stanoví, je-li toto vozidlo registrováno v členském státě, kde byla provedena silniční kontrola. Je-li vozidlo registrováno v jiném členském státě, může kontrolor požádat příslušný orgán daného členského státu o provedení nové technické prohlídky tohoto vozidla podle postupu stanoveného v čl. 18 odst. 3.
3. Kontrolor neschválí k provozu vozidlo, u něhož byly zjištěny nebezpečné nedostatky, dokud tyto nedostatky nebudou odstraněny na místě kontroly. Kontrolor může takové vozidlo schválit k provozu za účelem jeho přemístění do nejbližší opravárenské dílny, kde tyto nedostatky mohou být odstraněny, za předpokladu, že nebezpečné nedostatky byly odstraněny do té míry, že umožňují jízdu vozidla do této opravárenské dílny a že není bezprostředně ohrožena bezpečnost posádky ani ostatních účastníků silničního provozu.

Kontrolor může povolit, aby vozidlo, u něhož byly zjištěny nebezpečné nedostatky, bylo dopraveno přímo do nejbližšího místa, kde může být opraveno nebo zadrženo.

#### *Článek 15* **Poplatky za kontrolu**

V případě, že na základě podrobnější kontroly byly zjištěny závažné nebo nebezpečné nedostatky, mohou členské státy požadovat zaplacení poplatku. Výše poplatku musí být přiměřená, přičemž nesmí přesáhnout částku poplatku, který se hradí za technickou prohlídku stejného typu vozidla.

#### *Článek 16* **Protokol o kontrole a databáze silničních kontrol**

1. Po dokončení podrobnější kontroly vypracuje kontrolor protokol podle přílohy V. Řidič vozidla obdrží jeden exemplář protokolu o prohlídce, nebo v případě elektronického zpracování protokolu jeho výtisk.
2. Kontrolor sdělí příslušnému orgánu výsledky podrobnějších silničních kontrol v přiměřené lhůtě po provedení těchto kontrol. Příslušný orgán tyto informace uchová po dobu 36 měsíců ode dne jejich obdržení.
3. Výsledky silniční kontroly se oznámí orgánu, který provedl registraci vozidla.

### **KAPITOLA IV**

#### **SPOLUPRÁCE A VÝMĚNA INFORMACÍ**

#### *Článek 17* **Určení kontaktního místa**

- 1 Členské státy určí kontaktní místo, jež:

- zajišťuje koordinaci s kontaktními místy určenými ostatními členskými státy, pokud jde o opatření přijatá podle článku 18,
  - předává Komisi informace podle článku 20,
  - odpovídá za výměnu informací a spolupráci s příslušnými orgány jiných členských států.
2. Členské státy sdělí Komisi názvy a kontaktní údaje svých vnitrostátních kontaktních míst nejpozději do [jeden rok od vstupu tohoto nařízení v platnost] a neprodleně ji informují o jakýchkoli změnách těchto údajů. Komise sestaví seznam všech vnitrostátních kontaktních míst a rozešle jej členským státům.

### *Článek 18*

#### **Spolupráce mezi členskými státy**

1. Jsou-li u vozidla, které není registrováno v členském státě, kde byla provedena kontrola, zjištěny nebezpečné nedostatky, zejména takové, které vedou k zákazu používání vozidla, uvědomí kontaktní místo o výsledcích této kontroly příslušný orgán členského státu, kde je vozidlo registrováno. Přitom musí být sděleny informace odpovídající údajům obsaženým v protokolu o silniční kontrole, jež jsou stanoveny v příloze VI. Komise přijme podrobná pravidla týkající se postupů pro ohlašování vozidel se závažnými nebo nebezpečnými nedostatky příslušnému orgánu členského státu, kde je vozidlo registrováno, v souladu s přezkumným postupem podle čl. 23 odst. 2.
2. Jsou-li u vozidla zjištěny závažné nebo nebezpečné nedostatky, může kontaktní místo členského státu, v němž byla provedena kontrola vozidla, požádat příslušný orgán členského státu, v němž je vozidlo registrováno, aby přijal vhodná následná opatření, např. předal vozidlo k nové technické prohlídce, jak je stanoveno v článku 14.

Příslušný orgán členského státu, v němž je vozidlo registrováno, informuje o přijatých opatřeních členský stát, v němž byla provedena kontrola vozidla.

### *Článek 19*

#### **Koordinované silniční kontroly**

Členské státy provedou nejméně šestkrát ročně vzájemně koordinované silniční kontroly. Členské státy mohou tyto akce spojit s akcemi stanovenými v článku 5 směrnice 2006/22/ES.

### *Článek 20*

#### **Sdělování informací Komisi**

1. Před 31. březnem každého druhého roku sdělí členské státy elektronickou cestou Komisi údaje týkající se zkontrolovaných vozidel shromážděné za předchozí dva kalendářní roky. Tyto údaje musí obsahovat:

- a) počet zkontrolovaných vozidel;
- b) kategorie zkontrolovaných vozidel v souladu s přílohou V bodem 6;
- c) členský stát, v němž je vozidlo registrováno;
- d) položky, které byly předmětem kontroly, a odhalené nedostatky, v souladu s přílohou V bodem 8.

První zpráva musí zahrnovat období dvou let počínaje dnem 1. ledna [rok].

2. Komise přijme podrobná pravidla týkající se sdělení podle odstavce 1 v souladu s přezkumným postupem podle čl. 22 odst. 2. Do doby, než budou tato pravidla přijata, se použije standardní formulář pro podávání zpráv uvedený v příloze VI.

Komise podá o shromážděných údajích zprávu Evropskému parlamentu.

## **KAPITOLA V**

### **USTANOVENÍ TÝKAJÍCÍ SE PŘENESENÉ A PROVÁDĚCÍ PRAVOMOCI**

#### *Článek 21*

#### **Akty v přenesené pravomoci**

Komise je zmocněna k přijímání aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 22, pokud jde o:

- aktualizaci čl. 2 odst. 1 za účelem zohlednění změn kategorií vozidel, které vyplývají ze změn právních předpisů uvedených ve zmíněném článku,
- aktualizaci příloh s přihlédnutím k technickému pokroku nebo za účelem zohlednění změn mezinárodních právních předpisů nebo právních předpisů Unie.

#### *Článek 22*

#### **Výkon přenesené pravomoci**

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci svěřená Komisi podléhá podmínkám stanoveným v tomto článku.
2. Přenesení pravomoci uvedené v článku 21 je svěřeno Komisi na dobu neurčitou [*ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost*].
3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v článku 21 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určených. Rozhodnutí nabývá účinku dnem následujícím po jeho zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti žádného z již platných aktů v přenesené pravomoci.

4. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
5. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle článku 21 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

#### *Článek 23*

#### **Postup projednávání ve výboru**

1. Komisi je nápomocen výbor. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011. Má-li být stanovisko výboru získáno písemným postupem, je tento postup ukončen bez výsledku, pokud tak o tom ve lhůtě stanovené pro vydání stanoviska rozhodne předseda výboru nebo pokud o to požádá prostá většina členů výboru.

### **KAPITOLA VI**

#### **ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ**

#### *Článek 24*

#### **Sankce**

1. členské státy stanoví pravidla pro sankce za porušení tohoto nařízení a přijmou veškerá opatření nezbytná pro provádění těchto pravidel. Tyto sankce musí být účinné, přiměřené, odrazující a nediskriminační.
2. Pravidla stanovená v souladu s odstavcem 1 musí zahrnovat sankce za nedostatečnou spolupráci řidiče nebo provozovatele s kontrolorem a za neodstranění nedostatků zjištěných při kontrole.
3. členské státy oznámí tato ustanovení Komisi nejpozději do [jeden rok ode dne použitelnosti tohoto nařízení] a neprodleně jí oznámí veškeré následné změny, které se jich budou týkat.

#### *Článek 25*

#### **Zrušení**

Směrnice 2000/30/ES se zrušuje s účinkem ode dne [datum použitelnosti tohoto nařízení].

*Článek 26*  
**Vstup v platnost a použitelnost**

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se od [*dvanáct měsíců po vstupu v platnost*].

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament*  
*předseda*

*Za Radu*  
*předseda*