EURÓPSKA KOMISIA

V Bruseli 13. 7. 2012
SWD(2012) 207 final

**BALÍK OPATRENÍ O TECHNICKOM STAVE VOZIDIEL**

**PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE**
***Sprievodný dokument***

**NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o zrušení smernice 2009/40/ES**
**a**
**NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY o cestnej technickej kontrole spôsobilosti úžitkových automobilov prevádzkovaných v Spoločenstve a o zrušení smernice 2000/30/ES**
**a**
**SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 1999/37/ES o registračných dokumentoch pre vozidlá**

**Zhrnutie POSÚDENIA VPLYVU**

{COM(2012) 380 final}
{SWD(2012) 206 final}

**PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE**
*Sprievodný dokument*

**NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o zrušení smernice 2009/40/ES**
**a**
**NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY o cestnej technickej kontrole spôsobilosti úžitkových automobilov prevádzkovaných v Spoločenstve a o zrušení smernice 2000/30/ES**
**a**
**SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 1999/37/ES o registračných dokumentoch pre vozidlá**

**Zhrnutie POSÚDENIA VPLYVU**

## 1. VYMEDZENIE PROBLÉMU

V smernici 2009/40/ES sa stanovujú minimálne štandardy pre pravidelnú technickú kontrolu (PTK) cestných motorových vozidiel. Úlohou PTK je zabezpečiť, aby sa prevádzkované vozidlá riadne udržiavali a kontrolovali, tak aby sa zachovala ich charakteristika v súlade s typovým schválením[1] počas celej ich životnosti. Smernicu 2009/40/ES dopĺňa smernica 2000/30/ES, v ktorej sa ustanovuje požiadavka kontroly technického stavu úžitkových vozidiel v období medzi pravidelnými kontrolami (cestnými kontrolami – CK).

Dňa 20. júla 2010 Komisia schválila politické usmernenia týkajúce sa cestnej premávky, v ktorých oznámila zosúladenie a progresívne posilnenie právnych predpisov EÚ vo vzťahu ku kontrole technického stavu a k technickým cestným kontrolám; zahrnutie dvojkolesových motorových vozidiel do rozsahu pôsobnosti kontroly vozidiel a možné zriadenie európskej elektronickej platformy zameranej na zosúladenie a výmenu údajov o vozidlách.

Konzultácie so zainteresovanými stranami a analýza, ktorú vypracovala Komisia, umožnili identifikovať jeden hlavný **problém** súčasného systému PTK v Európe. na cestách je priveľa vozidiel s technickými poruchami. Štúdie zo Spojeného kráľovstva a z Nemecka skutočne naznačujú, že až 10 % vozidiel má v ktoromkoľvek časovom období poruchu, na základe ktorej by úspešne neabsolvovali pravidelnú technickú kontrolu. Okrem toho sa zistilo, že pravidelné technické kontroly, ktoré sa vykonávajú podľa aktuálnych pravidiel, sa nezameriavajú na mnohé technické poruchy s vážnymi následkami pre bezpečnosť (hlavne vo vzťahu k elektronickým bezpečnostným komponentom, ako sú ABS a ESC).

Technické poruchy vo veľkej miere prispievajú k nehodám: odhaduje sa, že sa podieľajú až na 6 % všetkých nehôd, čo každoročne predstavuje 2 000 smrteľných úrazov a oveľa viac zranení. Tiež sa zistilo, že technické poruchy zvyšujú objem emisií (napr. CO, uhľovodík, NO a $CO_2$) v priemere o približne 1,2 % a 5,7 % a pri niektorých konkrétnych vozidlách až 20-násobne.

[1] „Typové schválenie“ sa vymedzuje v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá.

Boli identifikované dve hlavné príčiny **tohto problému**.

**Po prvé**, rozsah právnych predpisov EÚ je príliš úzky a úroveň požiadaviek je stanovená veľmi nízko. Komparatívna analýza existujúcich vnútroštátnych systémov PTK naznačuje, že požiadavky právnych predpisov EÚ nie sú dostatočné vo vzťahu k 7 pilierom kontroly technického stavu v EÚ so zameraním na zníženie výskytu porúch na udržateľné úrovne:

– kontroluje sa nedostatočný počet položiek (predovšetkým ide o elektronické bezpečnostné zariadenia, ktoré sa nekontrolujú dôkladne);

– definície porúch sú zastarané a hodnotenie nie je zosúladené;

– zariadenia, ktoré sa používajú pri PTK, nie sú dostatočne výkonné;

– zručnosti technikov nie sú presne definované;

– veľa vozidiel sa vôbec nepodrobuje kontrole (hlavne motocykle, ktoré sa podieľajú na mnohých nehodách);

– vozidlá nie sú dostatočne často kontrolované (predovšetkým staršie a úžitkové vozidlá, pri ktorých sa častejšie vyskytujú poškodenia);

– v mnohých členských štátoch neexistuje dostatočný dohľad na kontrolných staniciach.

**Po druhé**, medzi dotknutými orgánmi sa nevymieňajú informácie a údaje, ktoré sú dôležité pre účinnosť vykonania kontroly a uplatnenie výsledkov kontroly. Konkrétne:

– údaje na kontrolu elektronických bezpečnostných komponentov sú často nedostupné;

– údaje z počítadla kilometrov sa nezhromažďujú centralizovaným spôsobom;

– osvedčenia o PTK nie sú chránené voči podvodom;

– údaje o výsledkoch PTK nie sú dostupné pre orgány činné v trestnom konaní ako napríklad políciu alebo registračné orgány.

Vývoj problému (základný scenár)

Zlyhania identifikované ako príčiny problému sú vo svojej podstate *regulačné*. Holandsko a Spojené kráľovstvo zvažujú možnosti zredukovať frekvenciu PTK, čím by sa znížili náklady pre majiteľov vozidiel, ale ide len o veľmi skromný náznak potenciálnych budúcich zmien v členských štátoch EÚ. Tak, ako v minulosti, EÚ uskutoční pravidelné prispôsobenie príloh smernice 2009/40/ES technologickému pokroku[2]. Keďže však smernica umožňuje aktualizovať len zoznam položiek kontroly a kontrolné metódy prostredníctvom komitológie, nie je možné v rámci základného scenára dosiahnuť žiadne zmeny vo vzťahu k rozsahu a frekvencii kontrol a vo vzťahu k rámcu na výmenu údajov.

Dostupné prognózy sa zhodujú v tom, že vozidlový park v Európe sa v budúcnosti rozšíri. Komisia odhaduje, že v rámci scenára, ktorý nepočíta so žiadnymi zmenami politiky, sa počet

[2] Poslednou zmenou a doplnením bola smernica 2010/48/EÚ.

osobných vozidiel zvýši z 220,2 milióna v roku 2005 na 307,1 milióna v roku 2050. Väčší počet vozidiel v zásade zvyšuje riziko vzniku nehôd.

Zároveň sa očakáva, že ambiciózne stratégie oznámené v rámci politických usmernení pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2010 – 2020 zvýšia bezpečnosť cestnej premávky. Veľké nádeje sa predovšetkým spájajú s rozvojom a nasadením inteligentných dopravných systémov (IDS) a s nimi spojenými všadeprítomnými technológiami a nástrojmi. Na druhej strane sa nimi zvýši zložitosť palubných elektronických zariadení, ktoré je za súčasných podmienok náročné kontrolovať, keďže technické údaje od výrobcov nie sú v súčasnosti dostupné vo funkčnej podobe. Vo všeobecnosti sa očakáva zachovanie klesajúceho trendu počtu smrteľných úrazov[3], ale je pravdepodobné, že podiel nehôd spôsobených technickými poruchami sa zo súčasných 6 % zvýši.

Pokiaľ ide o životné prostredie, drasticky sa znížia emisie znečisťujúcich látok, pretože vozidlá, ktoré vyhovujú starším emisným triedam EURO, sa postupne šrotujú a na trh sa uvádzajú vozidlá s nulovými emisiami. Zároveň sa však úmerne zvýši vplyv veľkých znečisťovateľov (z dôvodu technických porúch) na kvalitu ovzdušia.

## 2. ANALÝZA SUBSIDIARITY

Právo konať za EÚ v oblasti dopravy je ustanovené v Zmluve o fungovaní Európskej únie. Predovšetkým článok 91 zmluvy ukladá zákonodarcom povinnosť ustanoviť opatrenia na zlepšenie bezpečnosti cestnej premávky.

Cestná doprava – individuálna, osobná a predovšetkým komerčná – predstavuje silný cezhraničný aspekt. To je dôležité predovšetkým pre uplatňovanie predpisov, účinnosť ktorého závisí od bezproblémového toku informácií medzi rôznymi orgánmi v rôznych členských štátoch, pokiaľ ide o technický stav vozidiel, históriu súladu s predpismi a odhaľovanie podvodov. Takisto výroba vozidiel je globálnou činnosťou a je jasné, že je potrebné na čo najvyššej úrovni podniknúť opatrenia zaoberajúce sa poskytovaním údajov na účely PTK zo strany výrobcov.

Podľa súčasných predpisov majú členské štáty dostatočnú flexibilitu pri uplatňovaní smerníc, čo im umožňuje stanoviť vyššie štandardy pre PTK. Skúsenosti ukazujú, že nie všetky členské štáty túto príležitosť využili, čoho výsledkom sú odlišné vlastnosti technických kontrol vykonávaných na kontinente. Tento trend je možné zmeniť len spoločným prístupom na úrovni EÚ.

Aby bolo možné vyhnúť sa pasci, ktorá spočíva v zameraní sa len na legislatívne riešenia, Komisia vykonala aj analýzu vplyvov intervencie len na základe prístupu tzv. soft law (nezáväzné právne nástroje) alebo zmiešaného prístupu soft law a legislatívneho prístupu.

Komisia je presvedčená, že niektoré hľadiská revízie systému technickej kontroly by sa mali ponechať členským štátom, ktoré dokážu dosiahnuť ciele efektívnejším spôsobom, predovšetkým pokiaľ ide o organizáciu cestných technických kontrol, odborné vzdelávanie technikov a vykonávanie činností dozoru.

[3] Cieľ, ktorý je stanovený na nasledujúcich desať rokov v rámci politických usmernení pre bezpečnosť cestnej premávky, má znížiť ročný počet smrteľných nehôd o 50 %.

## 3. CIELE INICIATÍVY EÚ

Všeobecné ciele tejto iniciatívy sú:

1. prispieť k dosiahnutiu cieľa, ktorý spočíva v dosiahnutí zníženia počtu úmrtí na cestách v Európskej únii v období od roku 2010 do roku 2020 na polovicu a v dosiahnutí úrovne nulového počtu úmrtí na cestách do roku 2050 prostredníctvom opatrení, ktoré sú zamerané na zvýšenie kvality a lepšiu koordináciu vnútroštátnych PTK a systémov cestných technických kontrol, a

2. prispieť k zníženiu emisií skleníkových plynov a látok znečisťujúcich ovzdušie pochádzajúcich z cestnej dopravy prostredníctvom opatrení zameraných na efektívnejšie odhaľovanie a odstraňovanie vozidiel, ktoré spôsobujú nadmerné znečisťovanie z dôvodu technických porúch, z cestnej premávky.

Tieto všeobecné ciele možno previesť do dvoch konkrétnych cieľov:

– zvýšiť rozsah a úroveň požiadaviek na vykonávanie kontroly technického stavu a cestných kontrol v celej Európskej únii;

– vytvoriť primeraný rámec na bezproblémový tok informácií medzi zainteresovanými subjektmi a členskými štátmi, ktoré sú zapojené do uplatňovania výsledkov PTK.

Dva operačné ciele by sa mali dosiahnuť tri roky po tom, čo všetky prvky nových právnych predpisov nadobudnú účinnosť (vrátane zriadenia systému výmeny údajov):

– znížiť počet smrteľných úrazov spôsobených technickými poruchami na počet, ktorý sa v čo najväčšej miere blíži k 1 100 za rok, ktorý bol odhadnutý ako maximálny potenciál; a

– postupne vyraďovať „veľmi znečisťujúce“ vozidlá z vozidlového parku, ktorý sa využíva.

## 4. MOŽNOSTI POLITIKY

Zvažovalo sa niekoľko možností politiky: možnosť bez zmeny politiky (možnosť politiky 0); prerušenie opatrenia EÚ; prístup tzv. soft law (možnosť politiky 1); legislatívny prístup (možnosť politiky 2); kombinácia prístupu tzv. soft law a legislatívneho prístupu (možnosť politiky 3). Prerušenie opatrenia EÚ bolo už na začiatku zamietnuté, pretože by neprispelo k cieľom a nebolo by konzistentné s existujúcimi stratégiami EÚ.

Možnosť politiky 1 zahŕňa lepšie využívanie partnerských hodnotení a kontroly zo strany Komisie a využívanie optimálnych úrovní investícií do PTK a cestnej kontroly s preskúmaním využitia systému kontroly na základe rizík spolu s členskými štátmi. Táto možnosť sa zameriava aj na uplatnenie právnej zodpovednosti jednotlivcov, ktorí sa so svojimi vozidlami nedostavia na požadovanú PTK. Medzi opatrenia na presadzovanie by patrili informačné kampane zamerané na majiteľov vozidiel, skvalitnenie cestných kontrol a skúšok, ako aj dohľad vykonávaný členskými štátmi. Napokon, možnosť politiky 1 by obsahovala odporúčania na dobrovoľné opatrenia na strane výrobcov vozidiel.

Možnosti politiky 2 a 3 boli ďalej rozdelené na tri čiastkové možnosti od a) po c), od mierneho až po najvyššie sprísnenie minimálnych štandardov EÚ pre PTK a cestné kontroly (CK). Každá z týchto troch čiastkových možností bola analyzovaná samostatne.

Možnosť politiky 2a) rozširuje rozsah CK nad rámec kontroly emisií a brzd; stanovuje podrobné požiadavky na vybavenie, ktoré sa má používať pri PTK; zavádza povinnosť pre vládne orgány vykonávať pravidelnú kontrolu kvality stredísk PTK; medzi vozidlá, ktoré sa musia podrobiť PTK, zahŕňa motocykle ($L_{3,4,5,7}$) a ľahké prípojné vozidlá ($O_2$); mení dátum vykonania prvej povinnej PTK zo štvrtého roku po registrácii na tretí rok a stanovuje požiadavky na pravidelné odborné vzdelávanie technikov ako v rámci PTK, tak aj CK.

Možnosť politiky 2b) okrem opatrení v rámci možnosti politiky 2a) stanovuje prísnejšie štandardy pre skúšobné zariadenia v strediskách PTK (vrátane preskúšania elektronických bezpečnostných komponentov) a pre CK (skontrolovanie 15 % vozidiel v rámci cestných kontrol prostredníctvom mobilných cestných kontrolných jednotiek); zvyšuje konkrétne požiadavky na odborné vzdelávanie technikov (PTK a CK) na 4 dni v roku; medzi vozidlá, ktoré podliehajú kontrole v rámci PTK, zahŕňa mopedy ($L_{1,2,6}$) a medzi vozidlá, ktoré podliehajú CK, zahŕňa dodávky ($N_1$) s komerčne používanými ľahkými prípojnými vozidlami ($O_{1,2}$); zvyšuje frekvenciu kontrol starších malých vozidiel (každý rok namiesto každých dvoch rokov pre $M_1$, $N_1$, $O_{1,2}$, $L_{3,4,5,7}$); stanovuje minimálnu požiadavku, aby 10 % úžitkových vozidiel bolo podrobených CK a zvyšuje kvalitu dozoru nad strediskami PTK.

Možnosť politiky 2c) okrem opatrení v rámci možnosti politiky 2b) zavádza kontrolu emisií pre všetky kategórie vozidiel v rámci CK prostredníctvom technológie diaľkového snímania s cieľom skontrolovať 15 % vozidiel; rozširuje vykonávanie CK na všetky kategórie vozidiel a zvyšuje frekvenciu kontroly ľahkých vozidiel ($M_1$, $N_1$, $O_{1,2}$, $L_{3,4,5,7}$) na každoročnú kontrolu so začiatkom od momentu registrácie a pri ťažších vozidlách na každý polrok namiesto každého roka v prípade kategórií $M_{2,3}$, $N_{2,3}$, $O_{3,4}$.

Pôvodne sa zvažovali aj tri technické riešenia na zabezpečenie výmeny údajov z PTK a na účely PTK: centrálna databáza; centrálne definovaná databáza s kompletnou replikáciou všetkých údajov pre každý členský štát a centrálne definované ale regionálne spravované databázy obsahujúce len miestne informácie. Z predbežnej analýzy však vyplynulo, že pri konkrétnych požiadavkách v kontexte PTK by prvé dve riešenia boli príliš drahé a z prevádzkového hľadiska by neboli optimálne. Z tohto dôvodu sa len tretie riešenie ponechalo na ďalšiu analýzu a zároveň sa zapracovalo do politických možností 2 a) – c) a 3 a) – c).

**Tabuľka č. 1: Súhrnná tabuľka možností politiky**

<table>
<tr><th></th><th></th><th>Minimálne štandardy EÚ pre PTK a cestné kontroly</th><th>Výmena údajov</th></tr>
<tr><td>Možnosť politiky 0</td><td colspan="3">Žiadna zmena politiky</td></tr>
<tr><td>Možnosť politiky 1 (PO 1)</td><td colspan="3">Soft law</td></tr>
<tr><td>Možnosť politiky 2</td><td colspan="3">Legislatívny prístup</td></tr>
<tr><td></td><td>MP 2a)</td><td>Mierne sprísnenie minimálnych štandardov pre PTK a cestné kontroly</td><td rowspan="3">Platforma na výmenu údajov</td></tr>
<tr><td></td><td>MP 2b)</td><td>Väčšie sprísnenie minimálnych štandardov pre PTK a cestné kontroly</td></tr>
<tr><td></td><td>MP 2c)</td><td>Najväčšie sprísnenie minimálnych štandardov pre PTK a cestné kontroly</td></tr>
<tr><td>Možnosť politiky 3</td><td colspan="3">Prístup tzv. soft law + legislatívny prístup</td></tr>
<tr><td></td><td>MP 3a)</td><td>MP 2a) + MP 1</td><td rowspan="3">MP 2 + MP 1</td></tr>
<tr><td></td><td>MP 3b)</td><td>MP 2b) + MP 1</td></tr>
<tr><td></td><td>MP 3c)</td><td>MP 2c) + MP 1</td></tr>
</table>

## 5. POSÚDENIE VPLYVOV

Analýza vplyvov sa riadi logikou čiastočnej analýzy nákladov a prínosov. Hlavné hospodárske, sociálne a environmentálne vplyvy sú klasifikované podľa toho, či predstavujú náklady alebo prínosy. Samozrejme to, čo predstavuje náklad pre jednu skupinu, môže byť prínosom pre druhú skupinu: napríklad dodatočné PTK vytvárajú náklady pre majiteľov vozidiel a prínosy pre autoservisy. Preto sa nasledujúca analýza zaoberá tým, čo by sa mohlo chápať ako *sociálne* náklady a prínosy. Záverečná časť tohto oddielu obsahuje podrobný opis vplyvov, ktoré sa týkajú konkrétnych zainteresovaných skupín, t. j. vplyvy na malé a stredné podniky, občanov a verejné orgány.

Všetky náklady sú uvedené v peňažnom vyjadrení. Na strane prínosov bola väčšina vplyvov spojených s bezpečnosťou cestnej premávky a so životným prostredím speňažená a tiež boli kvantifikované prínosy spojené s vytvorením nových pracovných miest. Niektoré dôležité prínosy však nie je možné kvantifikovať, a preto sú prezentované z kvalitatívneho hľadiska.

Náklady sa väčšinou týkajú:

– dodatočného vybavenia a personálu v strediskách PTK, ktoré znášajú autoservisy, ktoré sú vo väčšine prípadov malými a strednými podnikmi;

– častejších kontrol v prípade širšej škály vozidiel, ktoré znášajú majitelia vozidiel;

– dohľadu nad autoservismi a zriadenia systému výmeny údajov, ktoré znášajú verejné orgány.

Prínosy sa väčšinou týkajú:

– zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky (skoro všetky prínosy každej možnosti politiky a čiastkovej možnosti);

– zníženia vplyvu na životné prostredie;

– zvýšenia zamestnanosti;

– dostupnosti lepších štatistických údajov na tvorbu politík a lepšie fungovanie vnútorného trhu.

Nasledujúca tabuľka obsahuje zhrnutie nákladov a prínosov pre každú možnosť.

**Tabuľka č. 2: Náklady a prínosy vo vzťahu k rôznym možnostiam**

| Možnosť politiky | Náklady (v mil. EUR) | Speňažený prínos (v mil. EUR) | Pomer medzi speňaženým výnosom a nákladmi | Iné prínosy |
|---|---|---|---|---|
| MP 1 | **0,28**, z toho:<br><br>0,2: komunikačné kampane<br><br>0,08: partnerské hodnotenia | 184<br><br>(väčšinou vo vzťahu k bezpečnosti cestnej premávky) | 656:1 | Zvýšený priemerný rozsah a úroveň PTK a CK, ktoré vyplývajú z dodatočných partnerských hodnotení a kontroly a hľadania optimálnych úrovní investícií do PTK a cestných kontrol. |
| MP 2a) | **459,5**, z toho:<br><br>125: častejšie vykonávanie skúšok<br><br>150: preskúšanie väčšieho počtu kategórií vozidiel<br><br>95: potreba väčšieho počtu pracovníkov | 1 622<br><br>(väčšinou vo vzťahu k bezpečnosti cestnej premávky) | 3,53:1 | *- 1 450 novovytvorených pracovných miest;*<br><br>*- vyššia miera odhaľovania porúch vďaka lepšiemu odbornému vzdelávaniu technikov a dozoru nad strediskami PTK;*<br><br>*- viac „ťažkých páchateľov“ odhalených v rámci CK vďaka cieleným cestným kontrolám;*<br><br>*- lepšie uplatňovanie výsledkov PTK zo strany orgánov vďaka výmene údajov;*<br><br>- lepšia tvorba politík a spoľahlivejší trh s ojazdenými autami vďaka výmene údajov. |
| MP 2b) | **3 347**, z toho:<br><br>1 681: častejšie vykonávanie skúšok | 5 623<br><br>(väčšinou vo vzťahu k bezpečn | 1,68:1 | Prínosy MP 2a) plus:<br><br>- 12 000 novovytvorených pracovných miest; |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 273: preskúšanie väčšieho počtu kategórií vozidiel<br><br>263: potreba väčšieho počtu pracovníkov | osti cestnej premávky ) | | *- väčší počet odhalených porúch v rámci CK z dôvodu rozšíreného rozsahu (kontrola cieľového počtu a všetkých kategórií vozidiel);*<br><br>- vyššia miera odhaľovania porúch vďaka lepšiemu odbornému vzdelávaniu technikov. |
| MP 2c) | **9 227**, z toho:<br><br>8 541: častejšie vykonávanie skúšok<br><br>281: preskúšanie väčšieho počtu kategórií vozidiel<br><br>273: potreba väčšieho počtu pracovníkov | 7 027<br><br>(väčšinou vo vzťahu k bezpečn osti cestnej premávky ) | 0,76:1 | Prínosy MP 2b) plus:<br><br>- 34 260 novovytvorených pracovných miest; |
| MP 3a) | **460**, z toho:<br><br>125: častejšie vykonávanie skúšok<br><br>150: preskúšanie väčšieho počtu kategórií vozidiel<br><br>95: potreba väčšieho počtu pracovníkov | 1,806<br><br>(väčšinou vo vzťahu k bezpečn osti cestnej premávky ) | 3,93:1 | Prínosy MP 1 plus prínosy MP 2a) |
| MP 3b) | **3 347**, z toho:<br><br>1 681: častejšie vykonávanie skúšok<br><br>273: preskúšanie väčšieho počtu kategórií vozidiel<br><br>263: potreba väčšieho počtu pracovníkov | 5,807<br><br>(väčšinou vo vzťahu k bezpečn osti cestnej premávky ) | 1,73:1 | Prínosy MP 1 plus prínosy MP 2b) |
| MP 3c) | **9 227**, z toho:<br><br>8 541: častejšie vykonávanie skúšok<br><br>281: preskúšanie | 7 211<br><br>(väčšinou vo vzťahu k bezpečn osti | 0,78:1 | Prínosy MP 1 plus prínosy MP 2c) |

| | | |
|---|---|---|
| | väčšieho počtu kategórií vozidiel | cestnej premávky ) |
| | 273: potreba väčšieho počtu pracovníkov | |

## 6. POROVNANIE MOŽNOSTÍ

Možnosť politiky 1 umožňuje dosiahnuť ľahko dosiahnuteľné ciele, t. j. dosiahnutie obmedzeného zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky a ochrany životného prostredia za veľmi nízku cenu. Má to však ešte veľmi ďaleko od využitia celého potenciálu systému technickej kontroly v rámci prispievania k zvýšenej bezpečnosti cestnej premávky, ktorý sa v rôznych štúdiách odhaduje na 900 – 1 100 zachránených životov ročne. Nástroje uvedené v možnosti politiky 2a) sú oveľa účinnejšie, keďže ročne dokážu zachrániť 749 životov. Možnosť politiky 2b) – po zohľadnení možnej odchýlky pri odhade vplyvov – pravdepodobne umožní využiť plný potenciál systémov technickej kontroly pri zabraňovaní nehodám, zraneniam a smrteľným úrazom. Politická možnosť 2c) presahuje rámec toho, čo by sa mohlo považovať za „normálny“ potenciál s 1 441 zachránenými životmi, čím sa vysvetľujú jej neúnosné náklady.

Vo svetle uvedených úvah a celkových cieľov EÚ v oblasti bezpečnosti cestnej premávky možno dospieť k týmto záverom:

- možnosť politiky 1 je z hľadiska nákladov veľmi účinná, ale neprispieva dostatočnou mierou k dosiahnutiu cieľov EÚ v oblasti bezpečnosti cestnej premávky a životného prostredia;

- možnosť politiky 2a) je relatívne nákladovo účinná a umožňuje značne zlepšiť bezpečnosť cestnej premávky a ochranu životného prostredia, ale neprekračuje rámec toho, čo sa bežne považuje za „konvenčný“ potenciál;

- možnosť politiky 2b) umožňuje využívať „konvenčný“ plný potenciál vykonávania kontroly technického stavu v rámci zvyšovania bezpečnosti cestnej premávky a ochrany životného prostredia, pričom vykazuje pozitívny pomer medzi nákladmi a prínosmi;

- možnosť politiky 2c) umožňuje dosiahnuť mierne lepšie výsledky než v prípade možnosti politiky 2b), ale pri oveľa vyšších nákladoch (podiel prínosov a nákladov je menší než 1).

- možnosť politiky 3 vo všetkých svojich verziách kombinuje výhodu účinnosti nákladov možnosti politiky 1 s účinnosťou možnosti politiky 2.

**Možnosť politiky 3b) sa preto považuje za uprednostňovanú možnosť.** Výpočty, ktoré tvoria základ tohto výberu, sú relatívne spoľahlivé, čo dokazujú aj výpočty analýzy citlivosti.

## 7. MONITOROVANIE A HODNOTENIE

Komisia predloží Rade a Parlamentu správu o účinnosti opatrení zameraných na dosahovanie cieľov do piatich rokov od nadobudnutia účinnosti všetkých prvkov nových právnych predpisov (vrátane zriadenia systému výmeny údajov). Komisia predovšetkým a v súlade s prevádzkovými cieľmi nechá vypracovať vedeckú štúdiu, aby bolo možné odhadnúť, či počet a pomer nehôd, zranení, smrteľných úrazov a emisií spôsobených technickými poruchami klesol a ak áno, do akej miery.

Komisia použije výsledky získané z vnútroštátneho systému hodnotenia rizika dopravných spoločností na monitorovanie toho, či úžitkové vozidlá vyhovujú požiadavkám technickej kontroly, a ich vplyvu na počet a pomer nehôd, ktoré sa vzťahujú na túto kategóriu vozidiel.

Komisia využije potenciálne synergie, ktoré vyplývajú z prepracovania právnych predpisov o typovom schválení motocyklov[4]. V tomto novom nariadení o typovom schválení dvojkolesových a trojkolesových motorových vozidiel predpokladá stanovenie požiadaviek týkajúcich sa opatrení proti neoprávnenej manipulácii. Presadzovanie týchto opatrení, tak ako je to uvedené v sprievodnej správe o hodnotení vplyvu, bude podliehať vykonávaniu kontroly technického stavu (v rámci PTK i CK) a spolu s prvkami, ktoré sa týkajú dohľadu nad trhom, bude predstavovať ďalšie vstupné údaje na účely monitorovania.

Ďalšie synergie sa využijú pri monitorovaní a hodnotení v korelácii s nedávno začatou prípravou legislatívneho návrhu týkajúceho sa opätovnej registrácie[5]. Dostupnosť údajov ako jeden z hlavných problémov spojených s opätovnou registráciou sa bude riešiť prostredníctvom administratívnej platformy pre vozidlá, ktorá umožní dôkladný prehľad o funkčnosti výmeny informácií v rámci EÚ a umožní monitorovanie tohto systému v reálnom čase.

Komisia využije aj existujúci systém podávania správ týkajúci sa cestných technických kontrol tak, ako to vyžaduje článok 6 smernice 2000/30/ES o cestných technických kontrolách, aby bolo možné monitorovať, či členské štáty vykonávajú požadovaný počet kontrol úžitkových vozidiel. Tieto správy umožnia monitorovať zmeny vo frekvencii výskytu porúch, ktoré vyplývajú zo zlepšeného systému PTK.

---

[4] Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o schvaľovaní a dohľade nad trhom dvoj- alebo trojkolesových vozidiel a štvorkoliek; KOM(2010) 542 v konečnom znení.

[5] Registrácia motorových vozidiel pôvodne zaregistrovaných v inom členskom štáte: http://ec.europa.eu/enterprise/policies/single-market-goods/files/car_registration/roadmap_en.pdf.