Rada
Evropské unie

Brusel 25. dubna 2025
(OR. en)

8259/25
ADD 6

Interinstitucionální spis:
2025/0096(COD)

TRANS 146
CODEC 473
IA 31

PRŮVODNÍ POZNÁMKA

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	24. dubna 2025
Příjemce:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generální tajemnice Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	SWD(2025) 97 final
Předmět:	PRACOVNÍ DOKUMENT ÚTVARŮ KOMISE SOUHRN ZPRÁVY O POSOUZENÍ DOPADŮ Průvodní dokument k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2014/45/EU o pravidelných technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a směrnice 2014/47/EU o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných v Unii návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady o registračních dokladech vozidel a údajích o registraci vozidla zapsaných ve vnitrostátním registru vozidel a o zrušení směrnice Rady 1999/37/ES

Delegace naleznou v příloze dokument SWD(2025) 97 final.

Příloha: SWD(2025) 97 final

EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 24.4.2025
SWD(2025) 97 final

PRACOVNÍ DOKUMENT ÚTVARŮ KOMISE

SOUHRN ZPRÁVY O POSOUZENÍ DOPADŮ

Průvodní dokument k

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

návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady o registračních dokladech vozidel a údajích o registraci vozidla zapsaných ve vnitrostátním registru vozidel a o zrušení směrnice Rady 1999/37/ES

{COM(2025) 179 final} - {COM(2025) 180 final} - {SEC(2025) 119 final} -
{SWD(2025) 96 final} - {SWD(2025) 98 final} - {SWD(2025) 99 final}

A. Potřeba opatření

V čem spočívá problém a proč se jedná o problém na úrovni EU?

Cílem tohoto podnětu je vyhodnotit a dále zlepšit dopad tří směrnic, které tvoří balíček předpisů o technické způsobilosti vozidel (RWP), na bezpečnost silničního provozu a environmentální výkonnost vozidel. Navzdory stávajícím právním předpisům EU a zdokonalení technologie vozidel, včetně aktivní bezpečnosti a inteligentních systémů pro podporu řízení v nových vozidlech, se na silnicích EU stále vyskytují nebezpečná vozidla, která přispívají k nehodám, ať už jako jejich hlavní příčina, nebo jako přispívající faktor. Některá nebezpečná vozidla jsou zjištěna při pravidelných technických prohlídkách nebo silničních kontrolách, tj. vozidla se závažnými nebo nebezpečnými nedostatky. Jiná nemusí být zjištěna buď proto, že je pravidelné technické prohlídky nebo silniční kontroly nedokážou odhalit, nebo proto, že se na ně žádné kontroly nevztahují. Patří mezi ně vozidla, u jejichž bezpečnostních prvků byly provedeny neoprávněné zásahy, a vozidla s nesprávně zabezpečeným nákladem.

Druhým problémem je nedostatečná kontrola emisí látek znečišťujících ovzduší a hluku z vozidel. Některé zkušební metody používané v rámci dnešních pravidelných technických prohlídek již nejsou dostatečně citlivé, aby odhalily nevyhovující úrovně emisí, a současné zkušební postupy nejsou vhodné pro splnění cílů politiky EU v oblasti znečištění ovzduší a hluku. V současném balíčku RWP stále není zahrnuto měření emisí oxidů dusíku (NO_X) nebo počtu částic (PN) u nových automobilů a momentálně neexistují žádné předpisy EU pro prověřování vozidel, pokud jde o manipulaci se systémy snižování emisí NO_X či s filtry pevných částic u dieselových motorů nebo pokud jde o jejich poruchy. Vzhledem k těmto nedostatkům je příspěvek balíčku RWP ke snižování počtu vozidel s vysokými emisemi méně významný. Směrnice navíc nejsou účinné při prosazování pravidel v přeshraniční dopravě a obchodu s vozidly v EU.

Směrnice, které jsou součástí balíčku RWP, byly podrobeny hodnocení *ex post*, které bylo provedeno souběžně s posouzením dopadů. Hodnocení dospělo k závěru, že balíček RWP byl pouze částečně úspěšný při dosahování svých cílů přispět ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu a pomoci snížit emise látek znečišťujících ovzduší ze silniční dopravy. Stále platí, že vadná vozidla nemusí vždy odhalena, neboť v některých členských státech nepodléhají některé kategorie vozidel pravidelným technickým prohlídkám nebo silničním kontrolám, případně není četnost či rozsah kontrol přizpůsoben jejich vyššímu bezpečnostnímu a environmentálnímu riziku. Zjištěné nedostatky současného balíčku RWP vyžadují úpravu směrnic, aby řešily nejen současné potřeby, ale také budoucí výzvy, jako jsou kontroly pokročilých asistenčních a automatizovaných systémů pro řidiče.

Silniční doprava, zejména nákladní, je mezinárodním odvětvím, kde je schvalování a kontrola vozidel regulována na úrovni EU a na mezinárodní úrovni (EHK OSN). Proto má ze své podstaty silný přeshraniční rozměr. Zjištěné problémy se týkají celé Unie a mají stejné základní příčiny.

Čeho by mělo být dosaženo?

V souladu se Zelenou dohodou pro Evropu a Strategií pro udržitelnou a inteligentní mobilitu přispěje tento podnět ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu v EU, udržitelné mobilitě a usnadnění volného pohybu osob a zboží v EU. Za tímto účelem má podnět tyto specifické cíle: 1) zajistit konzistentnost, objektivitu a kvalitu technických prohlídek dnešních i budoucích vozidel; 2) výrazně omezit neoprávněné zásahů u vozidel a zlepšit odhalování vozidel s nedostatky, aby bylo možné odhalit bezpečnostní systémy a systémy k omezení emisí (tj.

znečištění ovzduší a emisí hluku), které jsou vadné nebo do nichž bylo zasahováno, jakož i podvody s počítadly ujetých kilometrů; 3) zlepšit elektronické ukládání a výměnu specifických údajů o vozidlech, a tím řešit problém nedostatečné dostupnosti těchto údajů a jejich vzájemného uznávání ze strany donucovacích orgánů.

Jakou přidanou hodnotu budou mít tato opatření na úrovni EU (subsidiarita)?

Vzhledem k tomu, že silniční doprava a automobilový průmysl působí přeshraničně na vnitřním trhu i na mezinárodní úrovni, je mnohem účinnější a efektivnější řešit tyto otázky na úrovni EU než na úrovni členských států. I když se vnitrostátní postupy historicky liší, určitá minimální úroveň harmonizace při provádění kontrol vozidel a společně dohodnutá řešení výměny údajů o vozidlech mezi členskými státy jsou účinnější než mnoho nekoordinovaných vnitrostátních řešení. Díky společným pravidlům pro kontrolování moderních technologií vozidel (elektromobilů, pokročilých asistenčních systémů pro řidiče (ADAS) a nejnovějších zařízení pro regulaci emisí) dosáhnou členské státy úspor z rozsahu a výrobci zkušebního vybavení budou moci působit na jednotnějším trhu.

B. Řešení

Prostřednictvím kterých možností lze cílů dosáhnout? Je některá možnost upřednostňována? Pokud ne, proč?

K řešení problémů byly navrženy čtyři možnosti politiky (1a, 1b, 2 a 3). Všechny možnosti politiky přizpůsobují pravidelné technické prohlídky elektrickým vozidlům a zahrnují nové kontrolní položky prostřednictvím tzv. elektronických pravidelných elektronických prohlídek (které zahrnují kontrolu integrity softwaru systémů důležitých z hlediska bezpečnosti a emisí). Zahrnují také nové metody kontroly emisí částic i NO_X, které jsou nezbytné pro přizpůsobení se novějším technologiím regulace emisí a pro zachycení vozidel s vysokými emisemi, včetně vozidel, u nichž došlo k neoprávněným zásahům. U všech možností politiky se rovněž vyžaduje technická prohlídka po každé významné úpravě zahrnující např. změnu pohonného systému nebo emisní třídy, jakož i digitalizace osvědčení o technické způsobilosti, propojení vnitrostátních registrů vozidel a rozšíření souboru harmonizovaných údajů o vozidlech v těchto registrech. Všechny možnosti politiky rovněž zavádějí požadavek, aby členské státy zaznamenávaly údaje z počítadel ujetých kilometrů do vnitrostátních databází a v případě nové registrace je zpřístupňovaly ostatním členským státům.

Kromě společných opatření se **možnost politiky 1a** zaměřuje na efektivnější využívání údajů o vozidlech (registrace a stavy), včetně vydávání osvědčení o registraci v digitální podobě. **Možnost politiky 1b** se zaměřuje na účinnější technické kontroly s využitím technologie měření dálkově ovládaným zařízením, jež umožňuje zjistit vozidla s potenciálně vysokými emisemi, která mohou být buď i) ihned po zjištění zkontrolována při následné silniční kontrole, nebo ii) předvolána do stanice technické kontroly k provedení zkoušky emisí. V rámci této možnosti politiky by také byla zrušena možnost vyjmout z pravidelných technických prohlídek motocykly, vyžadovaly by se každoroční zkoušky emisí u lehkých užitkových vozidel a byla by zavedena povinná kontrola zabezpečení nákladu. V rámci možnosti politiky 1b se rovněž zavádí povinné roční pravidelné technické prohlídky pro vozidla starší 10 let. Možnost politiky 1b by usnadnila volný pohyb osob tím, že by vyžadovala, aby členský stát, ve kterém je vozidlo registrováno, uznával osvědčení o pravidelné technické prohlídce vydané jiným členským

státem po dobu až šesti měsíců za předpokladu, že příští pravidelná technická prohlídka bude provedena v členském státě, ve kterém je vozidlo registrováno.

Možnost politiky 2 kombinuje většinu opatření možností 1a a 1b. Zahrnuje další opatření týkající se správy dat, jehož cílem je definovat postupy a prostředky přístupu k technickým informacím o vozidle (včetně dat ve vozidle). Zavedla by také silniční kontroly lehkých užitkových vozidel. **Možnost politiky 3** je ze všech variant nejambicióznější, neboť jde ještě dále v harmonizaci rozsahu a metod technických prohlídek a vzájemného uznávání osvědčení o pravidelné technické prohlídce. K opatřením obsaženým v možnosti politiky 2 přidává možnost politiky 3 další rozšíření rozsahu pravidelných technických prohlídek na všechny motocykly bez výjimky a na lehké přívěsy a rozsah silničních kontrol rozšiřuje na motocykly. Zahrnuje také požadavek, aby členský stát, ve kterém je vozidlo registrováno, bez omezení uznával osvědčení o pravidelné technické prohlídce vydané v kterémkoli jiném členském státě EU.

Upřednostňovanou variantou je možnost politiky 2, vzhledem k tomu, že je považována za účinnou při dosahování cílů politiky, nabízí vysokou účinnost a čisté přínosy a je v souladu se zavedenými vnitrostátními politikami v této oblasti.

Jaké jsou názory jednotlivých zúčastněných stran? Kdo podporuje kterou možnost?

Upřednostňovaná možnost politiky má podporu subjektů působících v odvětví pravidelných technických prohlídek (CITA, FSD a další), jakož i spotřebitelů (FIA), výrobců zkušebního vybavení (EGEA) a výrobců motocyklů (ACEM). Podporují ji také některé členské státy, zejména ty, které se spoléhají na tisíce menších stanic technické kontroly. Pokud jde o přístup k informacím a jejich vzájemnou výměnu, různí respondenti (včetně CITA, EGEA a EReg) zdůraznili význam volného a snadného přístupu k datům ve vozidle, který by umožnil řádnou kontrolu vozidel. Přísnější požadavky na zabezpečení nákladu, které jsou součástí této varianty, mají silnou podporu subjektů z odvětví logistiky.

C. Dopady upřednostňovaných možností

Jaké jsou výhody upřednostňované možnosti (je-li nějaká doporučena, jinak uveďte výhody hlavních možností)?

Možnost politiky 2 přispěje ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu v EU, přičemž její dopad se odhaduje na 6 912 zachráněných životů a 64 885 odvrácených vážných zranění za období 2026–2050 ve srovnání se základním scénářem. Přispěje také k udržitelné mobilitě snížením emisí látek znečišťujících ovzduší a emisí hluku, což povede k úsporám externích nákladů, které se odhadují na 83,4 miliardy EUR (vyjádřeno v současné hodnotě za období 2026–2050 ve srovnání se základním scénářem). Přispěje k usnadnění volného pohybu osob a zboží v EU tím, že odstraní překážky pro novou registraci vozidel v jiném členském státě a (omezené) uznávání osvědčení o pravidelné technické prohlídce v celé EU.

Očekává se, že možnost politiky 2 přinese významné výhody díky zavedení kontrolních metod pro kontrolu elektrických vozidel, zlepšení zkoušek emisí (měření NO_X a PN) a zavedení kontrolních metod pro ADAS a další bezpečnostní systémy. Každoroční provádění kontrol vozidel starších 10 let bude mít nejen velký přínos pro bezpečnost a životní prostředí, ale vytvoří i tisíce nových pracovních míst, zejména v členských státech, kde dochází k úbytku pracovních míst v automobilovém průmyslu. Přínosy se očekávají také díky zavedení povinných kontrol zabezpečení nákladu a opatřením v oblasti správy dat. Nové způsoby

provádění kontrol, jako je například měření v provozu za vozidlem a měření dálkově ovládaným zařízením pro kontrolu emisí znečišťujících látek a hluku velkého počtu vozidel, výrazně zefektivní odhalování vozidel s vysokými emisemi.

Očekává se, že možnost politiky 2 přispěje k lepšímu odhalování vadných vozidel a vozidel, u nichž byly provedeny neoprávněné zásahy, a tím i ke snížení jejich počtu, a to i díky rozšíření silničních kontrol na lehká užitková vozidla. Očekává se, že povede k výraznému omezení neoprávněných zásahů u počítadel ujetých kilometrů díky povinnosti zaznamenávat údaje z těchto počítadel a tyto záznamy zpřístupnit v případě nové registrace. Přínosem by mělo být také povinné elektronické osvědčení o technické způsobilosti, zavedení registračního dokladu vozidla v digitální podobě, přístup k protokolům o pravidelných technických prohlídkách ve vnitrostátních databázích a rozšíření příslušných údajů o vozidlech zahrnutých do vnitrostátních registrů vozidel. Celkové přínosy upřednostňované možnosti politiky se ve srovnání se základním scénářem odhadují na 391,6 miliardy EUR za období 2026–2050 (vyjádřeno v současné hodnotě).

Jaké jsou náklady na upřednostňovanou možnost (je-li nějaká doporučena, jinak uveďte náklady na hlavní možnosti)?

Celkové náklady na upřednostňovanou možnost politiky (tj. možnost 2) se ve srovnání se základním scénářem předpokládají za období 2026–2050 ve výši 65,9 miliardy EUR (vyjádřeno v současné hodnotě). Z toho největší podíl představují administrativní náklady ostatních podniků (tj. vlastníků vozidel) na dodatečné pravidelné technické prohlídky a na součinnost s orgány veřejné správy při silničních kontrolách (představují přibližně 39 % celkových nákladů na možnost politiky 2), následované náklady na přizpůsobení na straně stanic technické kontroly (na vybavení, odbornou přípravu a další pracovníky pro provádění kontrol), které představují přibližně 35 % celkových nákladů na možnost politiky 2. Administrativní náklady pro vnitrostátní orgány veřejné správy se týkají především vytvoření databáze pro údaje počítadel ujetých kilometrů a provozu systému (3,6 % celkových nákladů na možnost politiky 2). Administrativní náklady pro občany se odhadují na 21 % celkových nákladů na upřednostňovanou variantu politiky a souvisejí s povinnými každoročními prohlídkami vozidel starších 10 let, zavedením silničních kontrol pro motocykly a dodatečnými zkouškami emisí pro vozidla, u nichž bylo zjištěno, že produkují velké množství emisí. Ostatní náklady představují relativně malý podíl na celkových nákladech.

Jaké budou dopady na malé a střední podniky a na konkurenceschopnost?

Stanicím technické kontroly, které jsou malými a středními podniky, vzniknou dodatečné náklady v souvislosti s adaptací na elektrická a hybridní vozidla, se zavedením elektronických pravidelných technických prohlídek za účelem kontroly souladu s nařízením o obecné bezpečnosti, a dále také v souvislosti s povinnými zkouškami emisí PN a NO_X, dodatečnými zkouškami emisí u lehkých užitkových vozidel a hlukovými zkouškami u motocyklů. Tyto dodatečné náklady se týkají zajištění odborné přípravy kontrolorů a pořízení potřebného vybavení. Dodatečné náklady na vybavení však také znamenají dodatečné příjmy pro výrobce vybavení pro autoservisy, z nichž mnozí jsou rovněž malými a středními podniky. Zároveň budou moci stanice technické kontroly pokrýt případné zvýšení nákladů prostřednictvím poplatků za pravidelné technické prohlídky, čímž si zachovají úroveň svých zisků a zároveň získají nové zdroje příjmů. Z 19 000 až 20 000 nových pracovních míst, která vzniknou díky častějšímu a sofistikovanějšímu provádění kontrol, budou těžit především malé a střední podniky. Ačkoli velké subjekty provozující stanice technické kontroly mohou mít větší

prospěch než provozovatelé menší, v zásadě by měli profitovat všichni. A konečně, účinnější prosazování rámce pro technickou způsobilost vozidel zajistí spravedlivější hospodářskou soutěž a omezí příležitosti k získání cenové výhody na základě nižších standardů u vozidel a vyhýbání se jejich povinné údržbě.

Očekávají se významné dopady na vnitrostátní rozpočty a správní orgány?

Očekává se, že upřednostňovaná možnost politiky povede k jednorázovým a opakujícím se administrativním nákladům pro orgány členských států, které se za období 2026–2050 odhadují na 2,39 miliardy EUR (vyjádřeno v současné hodnotě). Tyto náklady budou vyvolány opatřením zaměřeným na podvody s počítadly ujetých kilometrů, kdy bude třeba vytvořit systém pro zaznamenávání údajů počítadel ujetých kilometrů vozidel v autoservisech a jiných opravnách. Celkové jednorázové a opakující se administrativní náklady na toto opatření, vyjádřené v současné hodnotě za období 2026–2050, se odhadují na 2,12 miliardy EUR. Provádění silničních kontrol dodávkových automobilů navíc vyvolá opakující se administrativní náklady (tj. mzdové náklady na dodatečné kontroly), které se ve srovnání se základním scénářem odhadují na 107,5 milionu EUR za období 2026–2050 (vyjádřeno v současné hodnotě)

Celkové náklady na přizpůsobení se u upřednostňované možnosti politiky ve srovnání se základním scénářem odhadují na 207,2 milionu EUR za období 2026–2050 (vyjádřeno v současné hodnotě), z čehož 29,7 milionu EUR představují jednorázové náklady. Nejvýznamnější dodatečné náklady na přizpůsobení vzniknou příslušným orgánům v souvislosti se zavedením měření dálkově ovládaným zařízením, včetně možnosti používat v případě emisí NO_X u nákladních automobilů měření v provozu za vozidlem, a v souvislosti s instalací hlukových kamer. To zahrnuje jednorázové náklady na nákup potřebného vybavení, vytvoření odpovídající IT infrastruktury a související odbornou přípravu kontrolorů, jakož i opakující se náklady na údržbu vybavení a správu dat a mzdové náklady na kontrolory provádějící měření v provozu za vozidlem. Celkové náklady na přizpůsobení v důsledku tohoto opatření se ve srovnání se základním scénářem odhadují na 192,9 milionu EUR za období 2026–2050 (vyjádřeno v současné hodnotě).

Očekává se, že tento podnět přinese vnitrostátním správním orgánům také úspory nákladů, které vzniknou zavedením osvědčení o technické způsobilosti v elektronické podobě, propojením vnitrostátních registrů vozidel a vydáváním digitálních osvědčení o registraci. Očekává se, že úspory budou značné a že za období 2026–2050 dosáhnou částky 5,23 miliardy EUR (vyjádřeno v současné hodnotě).

Proporcionalita

Upřednostňovaná možnost politiky se považuje za přiměřenou tomu, co je nezbytné pro dosažení celkových cílů politiky. Z hlediska působnosti se tato možnost omezuje na to, čeho lze nejlépe dosáhnout na úrovni EU (pokud jde o harmonizaci metod a rozsahu kontrol, prohlídek či zkoušek, jakož i o nalezení společných řešení pro zajištění účinného sdílení a zpřístupňování potřebných údajů o vozidlech). Přestože jsou některá opatření spojena se značnými náklady, přínosy nad náklady většinou převažují.

D. Návazná opatření

Kdy bude tato politika přezkoumána?

Po pěti letech od začátku uplatňování revidovaných právních předpisů provede Komise hodnocení balíčku RWP, aby ověřila, do jaké míry bylo dosaženo cílů podnětu, a ve zprávě Radě a Evropskému parlamentu předloží svá hlavní zjištění týkající se provádění podnětu. V případě potřeby se zpráva doplní o vhodná doporučení.