

V Bruseli 25. apríla 2025
(OR. en)

Medziinštitucionálny spis:
2025/0096(COD)

8259/25
ADD 6

TRANS 146
CODEC 473
IA 31

SPRIEVODNÁ POZNÁMKA

Od: Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie

Dátum doručenia: 24. apríla 2025

Komu: Thérèse BLANCHETOVÁ, generálna tajomníčka Rady Európskej únie

Č. dok. Kom.: SWD(2025) 97 final

Predmet: PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE
ZHRNUTIE SPRÁVY O POSÚDENÍ VPLYVU
Sprievodný dokument
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
Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady o dokladoch o evidencii vozidiel a údajoch o evidencii vozidiel zaznamenaných v národných registroch vozidiel a o zrušení smernice Rady 1999/37/ES

Delegáciám v prílohe zasielame dokument SWD(2025) 97 final.

Príloha: SWD(2025) 97 final

V Bruseli 24. 4. 2025
SWD(2025) 97 final

PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE
ZHRNUTIE SPRÁVY O POSÚDENÍ VPLYVU

Sprievodný dokument

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

Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady o dokladoch o evidencii vozidiel a údajoch o evidencii vozidiel zaznamenaných v národných registroch vozidiel a o zrušení smernice 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. Potreba konať

V čom spočíva problém a prečo ide o problém na úrovni EÚ?

Cieľom tejto iniciatívy je vyhodnotiť a ďalej zlepšiť vplyv troch smerníc balíka predpisov o kontrole technického stavu na bezpečnosť cestnej premávky a environmentálne vlastnosti vozidiel. Napriek existujúcim právnym predpisom EÚ, ako aj zlepšeniam technológie vozidiel vrátane aktívnej bezpečnosti a inteligentných asistenčných systémov vodiča v nových vozidlách sa na cestách EÚ stále vyskytujú nebezpečné vozidlá, ktoré prispievajú k nehodám, a to buď ako hlavná príčina, alebo ako spolupôsobiaci faktor. Pri pravidelných technických kontrolách alebo cestných kontrolách sa identifikujú niektoré nebezpečné vozidlá, t. j. vozidlá s vážnymi alebo nebezpečnými chybami. Iné sa nemusia odhaliť buď preto, že ich nie je možné odhaliť v rámci pravidelných technických kontrol alebo cestných kontrol, alebo preto, že sa na ne kontroly nevzťahujú. Patria sem vozidlá, pri ktorých sa neoprávnené zasahovalo do systémov súvisiacich s bezpečnosťou, a vozidlá s nesprávne zabezpečeným nákladom.

Druhým problémom je nedostatočná kontrola emisií znečisťujúcich látok a hluku z vozidiel. Niektoré zo skúšok používaných v súčasnosti pri pravidelných technických kontrolách už nie sú dostatočne citlivé na odhalenie porúch týkajúcich sa emisií a súčasné skúšobné postupy nie sú vhodné na splnenie cieľov politiky EÚ, pokiaľ ide o znečistenie ovzdušia a hluk. Meranie emisií oxidov dusíka (NO_x) alebo hodnôt počtu častíc pre nové automobily zatiaľ nie je zahrnuté v súčasnom balíku predpisov o kontrole technického stavu a v súčasnosti neexistujú žiadne ustanovenia EÚ týkajúce sa skúšania vozidiel z hľadiska manipulácie so systémami na znižovanie NO_x alebo s filtermi tuhých častíc pre naftové motory alebo ich chýb. Vzhľadom na tieto nedostatky sa znížil význam toho, ako balík predpisov o kontrole technického stavu prispel k znižovaniu počtu vozidiel s vysokými emisiami. Okrem toho smernice nie sú účinné pri presadzovaní pravidiel v oblasti cezhraničnej dopravy a obchodu s vozidlami v EÚ.

Smernice v rámci balíka predpisov o kontrole technického stavu boli predmetom hodnotenia *ex post* vykonaného súbežne s posúdením vplyvu. V hodnotení sa dospelo k záveru, že balík predpisov o kontrole technického stavu bol len čiastočne úspešný pri dosahovaní svojich cieľov, a to prispievať k vyššej bezpečnosti cestnej premávky a pomáhať znižovať emisie znečisťujúcich látok z cestnej dopravy. Vozidlá s chybami sa však aj tak nemusia vždy odhaliť, pretože niektoré kategórie vozidiel v niektorých členských štátoch sa nepodliehajú pravidelnej technickej kontrole alebo cestnej kontrole, alebo frekvencia či rozsah kontrol nie sú prispôbené ich vyšším bezpečnostným a environmentálnym rizikám. Vzhľadom na zistené nedostatky súčasného balíka predpisov o kontrole technického stavu sa vyžaduje, aby sa smernice upravili tak, aby sa nimi riešili nielen súčasné potreby, ale aj budúce výzvy, napríklad skúšanie pokročilých asistenčných systémov pre vodičov a automatizovaných systémov.

Cestná doprava, najmä nákladná, je medzinárodným odvetvím, pričom schvaľovanie a kontrola vozidiel sú regulované na úrovni EÚ a na medzinárodnej úrovni (EHK OSN). Preto má zo svojej povahy silný cezhraničný rozmer. Zistené problémy sa vyskytujú v celej Únii a majú rovnaké základné príčiny.

Čo by sa malo dosiahnuť?

V súlade s Európskou zelenou dohodou a so stratégiou pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu táto iniciatíva prispeje k zlepšeniu bezpečnosti cestnej premávky v EÚ, k udržateľnej mobilite a uľahčeniu voľného pohybu osôb a tovaru v EÚ. Na tento účel má iniciatíva tieto špecifické ciele: 1. zabezpečiť konzistentnosť, objektivnosť a kvalitu kontrol technického stavu súčasných a budúcich vozidiel; 2. výrazne obmedziť neoprávnené zasahovanie a zlepšiť odhaľovanie

vozidiel s chybami s cieľom umožniť odhaľovanie bezpečnostných systémov a systémov regulácie emisií (t. j. znečisťujúcich látok a hluku), ktoré sú chybné alebo do ktorých sa neoprávnene zasahovalo, ako aj podvodov spojených s počítadlom celkovej prejdenej vzdialenosti a 3. zlepšiť elektronické uchovávanie a výmenu špecifických údajov vozidla, čím sa rieši problém nedostatočnej dostupnosti takýchto údajov a vzájomného uznávania zo strany orgánov presadzovania právnych predpisov.

Aká je pridaná hodnota opatrení na úrovni EÚ (subsidiarita)?

Keďže cestná doprava a automobilový priemysel pôsobia na vnútornom trhu a na medzinárodnej úrovni cezhranične, je oveľa účinnejšie a efektívnejšie riešiť tieto otázky na úrovni EÚ než na úrovni členských štátov. Hoci sa vnútroštátne postupy historicky líšia, určitá minimálna úroveň harmonizácie pri skúškach vozidiel a spoločne dohodnuté riešenia na výmenu údajov vozidiel medzi členskými štátmi sú účinnejšie ako viaceré nekoordinované vnútroštátne riešenia. Vďaka spoločným pravidlám uplatňovaným na skúšanie moderných technológií vozidiel (elektrické vozidlá, pokročilé asistenčné systémy pre vodičov a najnovšie zariadenia na reguláciu emisií) členské štáty budú môcť využívať úspory z rozsahu a výrobcovia skúšobného vybavenia budú môcť pôsobiť na jednotnejšom trhu.

B. Riešenia

Aké sú jednotlivé možnosti na dosiahnutie týchto cieľov? Existuje uprednostňovaná možnosť? Ak nie, prečo?

Na riešenie problémov boli navrhnuté štyri možnosti politiky (MP 1a, MP 1b, MP 2, MP 3). V rámci všetkých možností politiky sa pravidelné technické kontroly prispôsobujú s ohľadom na elektrické vozidlá a začleňujú sa nové kontrolované položky prostredníctvom elektronických technických kontrol (vrátane skúšania integrity softvéru systémov dôležitých z hľadiska bezpečnosti a emisií). Zahŕňajú nové skúšobné metódy na meranie emisií tuhých častíc a NO_x, ktoré sú potrebné na prispôsobenie sa novším technológiám kontroly emisií a na zachytenie vozidiel s vysokými emisiami vrátane vozidiel, do ktorých sa neoprávnene zasahovalo. Vo všetkých možnostiach politiky sa vyžaduje aj kontrola technického stavu po každej významnej úprave, ktorá zahŕňa napríklad zmenu pohonného systému alebo emisnej triedy, ako aj digitalizácia protokolu o kontrole technického stavu, prepojenie národných registrov vozidiel a rozšírenie súboru harmonizovaných údajov vozidla v týchto registroch. Vo všetkých možnostiach politiky sa zavádza aj požiadavka, aby členské štáty zaznamenávali údaje z počítadla celkovej prejdenej vzdialenosti vo vnútroštátnych databázach a v prípade opätovného prihlásenia do evidencie sprístupnili uvedené záznamy ostatným členským štátom.

Okrem spoločných opatrení sa možnosť politiky **MP 1a** zameriava na efektívnejšie využívanie údajov vozidla (týkajúcich sa evidencie a stavu) vrátane vydávania osvedčení o evidencii v digitálnom formáte. Možnosť politiky **MP 1b** sa zameriava na účinnejšie technické kontroly s využitím technológie diaľkového snímania, ktorá umožňuje identifikovať vozidlá s potenciálne vysokými emisiami, ktoré môžu byť buď i) skontrolované pri následnej cestnej kontrole ihneď po identifikácii, alebo ii) vyzvané na absolvovanie skúšky emisií v stanici technickej kontroly. Zároveň by sa ňou odstránila možnosť oslobodenia motocyklov od pravidelných technických kontrol, vyžadovali by sa každoročné skúšky emisií ľahkých úžitkových vozidiel a zaviedla by sa povinná kontrola zabezpečenia nákladu. Možnosťou

politiky MP 1b sa zavádzajú aj povinné ročné pravidelné technické kontroly pre vozidlá, ktorých vek je 10 a viac rokov. Možnosťou MP 1b by sa uľahčil voľný pohyb osôb tým, že by sa vyžadovalo, aby členský štát, v ktorom je vozidlo evidované, uznával protokol o pravidelnej technickej kontrole vydaný iným členským štátom počas obdobia až šiestich mesiacov za predpokladu, že ďalšia pravidelná technická kontrola sa vykoná v členskom štáte, v ktorom je vozidlo evidované.

V možnosti politiky **MP 2** sa spája väčšina opatrení v možnostiach MP 1a a MP 1b. Táto možnosť zahŕňa dodatočné opatrenie týkajúce sa správy údajov s cieľom vymedziť postupy a prostriedky prístupu k technickým informáciám o vozidle (vrátane palubných údajov). Zaviedli by sa ňou aj cestné kontroly ľahkých úžitkových vozidiel. Možnosť **MP 3** je najambicióznejšou možnosťou politiky, pretože ide ešte ďalej v harmonizácii rozsahu a metód kontrol technického stavu a vzájomného uznávania protokolov o pravidelnej technickej kontrole. K opatreniam zahrnutým v možnosti politiky MP 2 sa možnosťou MP 3 dopĺňa rozšírenie rozsahu pravidelnej technickej kontroly na všetky motocykle bez výnimky a na ľahké prípojné vozidlá a rozširuje sa cestná kontrola na motocykle. Obsahuje aj požiadavku, aby členský štát, v ktorom je vozidlo evidované, uznával protokoly o pravidelnej technickej kontrole vydané v ktoromkoľvek inom členskom štáte EÚ bez obmedzení.

Uprednostňovanou možnosťou je MP 2, keďže sa považuje za účinnú pri dosahovaní cieľov politiky, predstavuje vysokú účinnosť a vysoké čisté prínosy a je v súlade so zavedenými vnútroštátnymi politikami v tejto oblasti.

Aké sú názory jednotlivých zainteresovaných strán? Kto podporuje ktorú možnosť?

Uprednostňovaná možnosť politiky má podporu odvetvia pravidelných technických kontrol (CITA, FSD a ďalšie organizácie), ako aj spotrebiteľov (FIA), odvetvia skúšobného vybavenia (EGEA) a výrobcov motocyklov (ACEM). Podporujú ju aj niektoré členské štáty, najmä tie, ktoré sa spoliehajú na tisíce menších staníc technickej kontroly. Pokiaľ ide o prístup k informáciám a ich výmenu, viacerí respondenti (vrátane organizácií CITA, EGEA a EReg) zdôraznili význam bezplatného a jednoduchého prístupu k palubným údajom, aby sa umožnila riadna kontrola vozidiel. Prísnejšie požiadavky na zabezpečenie nákladu zahrnuté v tejto možnosti intenzívne podporuje odvetvie logistiky.

C. Vplyvy uprednostňovaných možností

Aké sú výhody uprednostňovanej možnosti (prípadne hlavných možností, ak sa žiadna konkrétna možnosť neuprednostňuje)?

Možnosťou MP 2 sa prispeje k zvýšeniu bezpečnosti na cestách v EÚ, pričom sa odhaduje, že v období rokov 2026 – 2050 sa jej vplyvom v porovnaní so základným scenárom zachráni 6 912 životov a zabráni sa 64 885 vážnym zraneniam. Prispeje sa ňou aj k udržateľnej mobilite znížením emisií znečisťujúcich látok a hluku, čo povedie k úspore externých nákladov v odhadovanej výške 83,4 miliardy EUR (vyjadrené v súčasnej hodnote na obdobie 2026 – 2050 v porovnaní so základným scenárom). Táto možnosť prispeje k uľahčeniu voľného pohybu osôb a tovaru v EÚ odstránením prekážok pri opätovnom prihlásení vozidiel do evidencie v inom členskom štáte a (obmedzeným) uznávaním protokolov o pravidelnej technickej kontrole v celej EÚ.

Očakáva, že možnosť MP 2 bude predstavovať významné prínosy v dôsledku zavedenia skúšobných metód na kontrolu elektrických vozidiel, zlepšených skúšok emisií (meranie NO_x

a počtu častíc) a zavedenia skúšobných metód pre pokročilé asistenčné systémy pre vodičov a iné bezpečnostné systémy. Každoročnými kontrolami vozidiel starších ako 10 rokov sa nielen dosiahnu veľké prínosy z hľadiska bezpečnosti a životného prostredia, ale vzniknú aj tisícky nových pracovných miest, najmä v členských štátoch, kde dochádza k strate pracovných miest v automobilovom priemysle. Prínosy sa očakávajú aj v dôsledku zavedenia povinných kontrol zabezpečenia nákladu a nových spôsobov kontrol a opatrení v oblasti správy údajov. Vďaka novým spôsobom kontrol, ako je externé meranie oblaku výfukových plynov počas jazdy a diaľkové snímanie na preverovanie emisií znečisťujúcich látok a hluku veľkého počtu vozidiel, sa výrazne zefektívni odhaľovanie vozidiel s vysokými emisiami.

Očakáva sa, že možnosťou MP 2 sa zlepši odhaľovanie, čo povedie k zníženiu počtu vozidiel s chybami a vozidiel, do ktorých sa neoprávnene zasahovalo, a to aj prostredníctvom rozšírenia cestných kontrol na ľahké úžitkové vozidlá. Očakáva sa, že táto možnosť povedie k výraznému zníženiu neoprávneného zasahovania do počítačiel celkovej prejdenej vzdialenosti v dôsledku povinnosti zaznamenávať údaje z počítača celkovej prejdenej vzdialenosti a sprístupniť tieto záznamy v prípade opätovného prihlásenia do evidencie. Prínosom by mal byť aj povinný elektronický protokol o kontrole technického stavu, zavedenie dokladu o evidencii vozidla v digitálnom formáte, prístup k správam o pravidelnej technickej kontrole vo vnútroštátnych databázach a rozšírenie relevantných údajov vozidla zahrnutých v národných registroch vozidiel. Celkové prínosy uprednostňovanej možnosti politiky sa v porovnaní so základným scenárom odhadujú na 391,6 miliardy EUR pri vyjadrení v súčasnej hodnote na obdobie 2026 – 2050.

Aké sú náklady na uprednostňovanú možnosť (prípadne na hlavné možnosti, ak sa žiadna konkrétna možnosť neuprednostňuje)?

Celkové náklady uprednostňovanej možnosti politiky (MP 2) sa v porovnaní so základným scenárom odhadujú na 65,9 miliardy EUR pri vyjadrení v súčasnej hodnote na obdobie 2026 – 2050. Z nich najväčší podiel nákladov predstavujú administratívne náklady pre iné podniky (t. j. vlastníkov vozidiel) spojené s dodatočnými pravidelnými technickými kontrolami a náklady na spoluprácu pri cestných kontrolách so subjektmi verejného sektora (predstavujú približne 39 % celkových nákladov možnosti MP 2), po ktorých nasledujú náklady na úpravu pre stanice vykonávajúce pravidelné technické kontroly (na zariadenia, odborný výcvik a dodatočných kontrolných technikov na vykonávanie kontrol), ktoré predstavujú približne 35 % celkových nákladov možnosti MP 2. Administratívne náklady pre vnútroštátne verejné správy sa týkajú najmä vytvorenia databázy údajov z počítačiel celkovej prejdenej vzdialenosti a prevádzky systému (3,6 % celkových nákladov možnosti MP 2). Na druhej strane, administratívne náklady pre občanov sa v prípade uprednostňovanej možnosti politiky odhadujú na 21 % celkových nákladov a sú spôsobené povinnými každoročnými kontrolami vozidiel starších ako 10 rokov, zavedením cestných kontrol pre motocykle a dodatočnými skúškami emisií pre vozidlá, v prípade ktorých sa zistí, že produkujú veľké množstvo emisií. Ostatné náklady predstavujú relatívne malý podiel na celkových nákladoch.

Aký je vplyv na MSP a konkurencieschopnosť?

Staniciam technickej kontroly, ktoré sú MSP, vzniknú dodatočné náklady v dôsledku prispôbenia sa elektrickým a hybridným vozidlám, začlenenia elektronickej pravidelnej technickej kontroly na overenie súladu s nariadením o všeobecnej bezpečnosti, povinných skúšok počtu častíc a NO_x, dodatočných skúšok emisií ľahkých úžitkových vozidiel a skúšania hlučnosti motocyklov. Tieto dodatočné náklady súvisia s odborným výcvikom kontrolných

technikov a nadobudnutím potrebného vybavenia. Dodatočné náklady súvisiace so zariadeniami však znamenajú dodatočné príjmy pre výrobcov zariadení pre automobilové dielne, z ktorých mnohí sú takisto MSP. Prevádzkovatelia staníc vykonávajúcich pravidelné technické kontroly budú zároveň schopní pokryť akékoľvek zvýšenie nákladov prostredníctvom poplatkov za pravidelné technické kontroly, čím si udržia úroveň zisku a zároveň získajú nové zdroje príjmov. Z 19 000 až 20 000 nových pracovných miest, ktoré vzniknú vďaka častejším a sofistikovanejším kontrolám, budú mať prínos predovšetkým MSP. Hoci v prípade veľkých prevádzkovateľov staníc vykonávajúcich pravidelné technické kontroly môže byť prínos väčší, v zásade by mali získať všetci prevádzkovatelia. Napokon, účinnším presadzovaním rámca kontrol technického stavu vozidiel sa zabezpečí spravodlivejšia hospodárska súťaž, čím sa znížia možnosti získavania cenových výhod na základe nižších štandardov pre vozidlá a vyhybania sa potrebnej údržbe vozidiel.

Očakáva sa významný vplyv na štátne rozpočty a verejnú správu?

Očakáva sa, že uprednostňovaná možnosť politiky povedie k jednorazovým a opakujúcim sa administratívnym nákladom pre orgány členských štátov, ktoré sa odhadujú na 2,39 miliardy EUR pri vyjadrení v súčasnej hodnote na obdobie 2026 – 2050. Tieto náklady budú spôsobené opatrením zameraným na podvody s počítadlami celkovej prejdenej vzdialenosti, v rámci ktorého bude potrebné vyvinúť systém na zaznamenávanie údajov z počítadla celkovej prejdenej vzdialenosti vozidiel v automobilových dielňach a iných autoservisoch. Pri vyjadrení v súčasnej hodnote na obdobie 2026 – 2050 sa celkové jednorazové a opakujúce sa administratívne náklady v dôsledku tohto opatrenia odhadujú na 2,12 miliardy EUR. Okrem toho v súvislosti s cestnými kontrolami dodávkových vozidiel vznikajú opakujúce sa administratívne náklady (t. j. náklady práce v súvislosti s dodatočnými kontrolami), ktoré sa odhadujú na 107,5 milióna EUR pri vyjadrení v súčasnej hodnote na obdobie 2026 – 2050 v porovnaní so základným scenárom.

Celkové náklady na úpravu sa v prípade uprednostňovanej možnosti politiky odhadujú na 207,2 milióna EUR pri vyjadrení v súčasnej hodnote na obdobie 2026 – 2050 v porovnaní so základným scenárom, z čoho 29,7 milióna EUR predstavujú jednorazové náklady. Najvýznamnejšie dodatočné náklady na úpravu pre orgány vznikajú v dôsledku zavedenia diaľkového snímania a možnosti používať na meranie emisií NO_x z nákladných vozidiel technológiu externého merania oblaku výfukových plynov počas jazdy, ako aj inštalácie hlukových kamier. Zahŕňa to jednorazové náklady na nákup potrebných zariadení, zriadenie príslušnej IT infraštruktúry a súvisiaci odborný výcvik kontrolných technikov, ako aj opakujúce sa náklady na údržbu zariadení a správu údajov a náklady práce v prípade kontrolných technikov, ktorí vykonávajú externé meranie oblaku výfukových plynov počas jazdy. Celkové náklady na úpravu v dôsledku tohto opatrenia v rokoch 2026 – 2050 sa odhadujú na 192,9 milióna EUR pri vyjadrení v súčasnej hodnote v porovnaní so základným scenárom.

Očakáva sa, že táto iniciatíva prinesie vnútroštátnym správnym orgánom aj úspory nákladov, ktoré vzniknú zavedením protokolu o kontrole technického stavu v elektronickom formáte, prepojením národných registrov vozidiel a vydávaním digitálnych osvedčení o evidencii. Očakáva sa, že úspory budú značné a dosiahnu 5,23 miliardy EUR pri vyjadrení v súčasnej hodnote na obdobie 2026 – 2050.

Proporcionalita

Uprednostňovaná možnosť politiky sa považuje za primeranú tomu, čo je potrebné na dosiahnutie celkových cieľov politiky. Rozsah tejto možnosti je obmedzený na to, čo možno

najlepšie dosiahnuť na úrovni EÚ (pokiaľ ide o harmonizáciu metód a rozsahu kontrol, ako aj o nájdenie spoločných riešení na zabezpečenie účinnej výmeny potrebných údajov vozidla a prístupu k nim). Hoci sú niektoré opatrenia spojené so značnými nákladmi, prínosy vo veľkej miere prevažujú nad nákladmi.

D. Nadväzná opatrenia

Kedy sa táto politika preskúma?

Päť rokov po začatí uplatňovania týchto revidovaných právnych predpisov Komisia vykoná hodnotenie balíka predpisov o kontrole technického stavu s cieľom overiť, v akom rozsahu sa dosiahli ciele iniciatívy, a v správe Rade a Európskemu parlamentu uvedie hlavné zistenia o vykonávaní. K správe sa v prípade potreby pripoja vhodné odporúčania.