



V Bruselu dne 11.11.2020  
COM(2020) 699 final

**ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ**

**o provádění směrnice 2014/45/EU o pravidelných technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a o zrušení směrnice 2009/40/ES**

## Obsah

|    |                                                                                                        |    |
|----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. | <b>Úvod</b> .....                                                                                      | 2  |
| 2. | Směrnice.....                                                                                          | 4  |
| 3. | Vnitrostátní prováděcí opatření oznámená členskými státy a předběžná zjištění<br>jejich posouzení..... | 8  |
| 4. | Studie proveditelnosti týkající se elektronické platformy pro informace<br>o vozidlech.....            | 11 |
| 5. | Shrnutí – závěry.....                                                                                  | 13 |

# 1. Úvod

## 1.1 Souvislosti

Kontroly vozidel mají zásadní význam pro bezpečnost silničního provozu a zajištění environmentální výkonnosti vozidel. Předpisy EU stanovující minimální normy pro kontroly vozidel pochází z roku 1977 a byly pouze nepatrně aktualizovány. Avšak vozidla, chování řidičů i technologie se od té doby významně změnily. K první podstatné změně rámce upravujícího kontroly technické způsobilosti vozidel došlo v souvislosti s přijetím balíčku předpisů o technické způsobilosti vozidel<sup>1</sup> v roce 2014. Balíček se skládal ze tří částí: pravidelné technické prohlídky, silniční technické kontroly užitkových vozidel a osvědčení o registraci vozidla.

Předložení balíčku předpisů o technické způsobilosti vozidel v roce 2012 bylo urychleno tím, že Komise v roce 2010 stanovila směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu<sup>2</sup>. V rámci „cíle č. 4: Bezpečnější vozidla“ těchto směrů politiky vymezila opatření, podle kterého „vypracuje návrhy na postupnou harmonizaci a posílení technických prohlídek a silničních technických kontrol“.

Směrnice 2014/45/EU<sup>3</sup> o pravidelných technických prohlídkách motorových vozidel (dále jen „směrnice“) se uplatňuje od 20. května 2018 a byly v ní zavedeny zásadní novinky oproti směrnici 2009/40/ES<sup>4</sup>.

Tyto novinky zahrnují:

- zlepšení kvality prohlídek vozidel stanovením společných minimálních norem pro vybavení, školení kontrolorů a posuzování nedostatků,
- povinné prohlídky elektronických bezpečnostních prvků vozidel (například ABS, ESC a airbagů),
- první evropská opatření v boji proti podvodům s počítadly ujetých kilometrů,
- povinné celoevropské zkoušky těžkých motocyklů, vyjma případů, kdy členský stát dosáhne rovnocenného zlepšení bezpečnosti silničního provozu jinými opatřeními,
- povinné celoevropské technické kontroly vysokorychlostních traktorů používaných k účelům komerční silniční nákladní dopravy,
- vzájemné uznávání osvědčení o technické způsobilosti vozidla v průběhu nové registrace, pokud je frekvence prohlídek v členském státě původu a v členském státě určení stejná.

## 1.2 Účel a oblast působnosti zprávy

---

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/events-archive/2014\\_04\\_30\\_rwp\\_cs](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2014_04_30_rwp_cs)

<sup>2</sup> Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020, KOM(2010) 389 v konečném znění.

<sup>3</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU ze dne 3. dubna 2014 o pravidelných technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a o zrušení směrnice 2009/40/ES (Úř. věst. L 127, 29.4.2014, s. 51).

<sup>4</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).

Podle čl. 20 odst. 1 směrnice by měla Komise vypracovat zprávu do 30. dubna 2020 a podle čl. 20 odst. 2 by měla vypracovat zprávu do 30. dubna 2019. Komise plně uznává opožděné předložení obou zpráv a hluboce tohoto opoždění lituje.

Zpráva podle čl. 20 odst. 1 by měla

- poskytnout informace o provádění a účincích směrnice, zejména pokud se jedná o úroveň harmonizace pravidelných technických prohlídek, účinnost ustanovení týkajících se jejího rozsahu, frekvenci technických prohlídek a o vzájemné uznávání osvědčení o technické způsobilosti v případě nové registrace vozidla již registrovaného v jiném členském státě,
- uvést výsledky přezkumu proveditelnosti zavedení elektronické platformy pro informace o vozidlech<sup>5</sup>,
- obsahovat analýzu toho, zda je potřeba aktualizovat přílohy, a to zejména s ohledem na technický pokrok a praxi.

Zpráva by měla být konzultována s příslušným výborem a případně by k ní měly být připojeny legislativní návrhy.

Zpráva podle čl. 20 odst. 2 by měla

- poskytnout informace o účinnosti zahrnutí lehkých přípojných vozidel a dvoukolových či tříkolových vozidel do oblasti působnosti směrnice, která bude vypracována na základě nezávislých studií,
- zhodnotit vývoj situace bezpečnosti silničního provozu v Unii a pro každou podkategorii dvoukolových a tříkolových motorových vozidel porovnat výsledky vnitrostátních opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu, přičemž zohlední průměrnou vzdálenost, kterou tato vozidla ujela,
- zhodnotit, zda normy a náklady na provádění pravidelných technických prohlídek každé kategorie vozidel odpovídají cílům stanoveným v oblasti bezpečnosti silničního provozu,
- být doplněna podrobným hodnocením dopadů, které zanalyzuje náklady a přínosy v rámci Unie včetně specifík jednotlivých členských států.

Jak je uvedeno výše, směrnice se uplatňuje od 20. května 2018. Vytvoření dat pro vyvození smysluplných závěrů si vyžaduje průměrně tříleté nepřerušené období uplatňování. Proto může sběr údajů, které umožní vypracování závěrů o účincích směrnice, začít nejdříve ve druhé polovině roku 2021.

V této souvislosti se předmětná zpráva zaměřuje na poskytnutí přehledu opatření členských států při provádění směrnice na základě předběžných zjištění kontroly provádění směrnice, jakož i výsledků studie proveditelnosti týkající se elektronické platformy pro informace o vozidlech<sup>6</sup>.

V souvislosti se zahrnutím dvoukolových a tříkolových motorových vozidel je však potřeba uvést, že jejich pravidelné technické prohlídky budou zahájeny až od 1. ledna 2022, z čehož vyplývá, že smysluplné závěry bude možné zformulovat nejdříve v roce 2025. Pokud se jedná o účinnost zahrnutí lehkých přípojných vozidel, je potřeba uvést, že lehká přípojná vozidla

---

<sup>5</sup> Jak je uvedeno v článku 16.

<sup>6</sup> <https://op.europa.eu/cs/publication-detail/-/publication/9d809050-2e78-40a4-be65-16ce40a8e8b8/language-cs>

doposud nebyla zahrnuta do oblasti působnosti směrnice, a proto účinky jejich zahrnutí nelze analyzovat.

Na závěr je nutno upozornit, že v rozporu s původním návrhem Komise lehká přípojná vozidla nakonec do oblasti působnosti směrnice zahrnuta nebyla. Navzdory tomu většina členských států zařadila tuto dodatečnou kategorii vozidel do režimu pravidelných technických prohlídek. Avšak jak je uvedeno výše, vypracování smysluplných závěrů si vyžaduje průměrně tříleté nepřerušené období uplatňování.

## **2. SMĚRNICE**

### **2.1 Oblast působnosti směrnice a povinnosti**

V směrnici je zachována zásada směrnice 2009/40/ES, podle které musí technické prohlídky provádět členský stát, v němž je vozidlo registrováno.

Rovněž jsou zachovány povinné prohlídky zaměřené na bezpečnost a environmentální výkonnost všech vozidel, která již absolvovala pravidelné prohlídky podle směrnice 2009/40/ES, tj. osobních automobilů, lehkých a těžkých vozidel převážejících osoby nebo zboží, jakož i těžkých přípojných vozidel.

Byly však doplněny dvě nové skupiny vozidel:

- technické prohlídky traktorů s maximální konstrukční rychlostí vyšší než 40 km/h (rychlé traktory), pokud se používají převážně na veřejných komunikacích pro účely komerční silniční nákladní dopravy, a
- technické prohlídky dvoukolových nebo tříkolových vozidel se zdvihovým objemem motoru vyšším než 125 cm<sup>3</sup> od 1. ledna 2022.

V některých případech směrnice poskytuje členským státům možnost vyloučit z režimu prohlídek určitá vozidla, která jsou zaregistrována na jejich území, jako jsou například historická vozidla, vozidla, na něž se vztahuje diplomatická imunita, nebo vozidla používaná výlučně na malých ostrovech nebo v řídké osídlených oblastech.

Pokud se jedná o nově doplněná dvoukolová nebo tříkolová vozidla, směrnice umožňuje členským státům vyloučit je z technických prohlídek, pokud přijaly alternativní opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu, přičemž se zohlední především příslušné statistiky bezpečnosti silničního provozu alespoň za posledních pět let.

Členské státy musí tyto výjimky oznámit Komisi.

### **2.2 Frekvence prohlídek; obsah a metody prohlídek**

Nedochází k žádné změně ustanovení o tom, jak často musí prohlídky absolvovat vozidla, která již byla podrobena prohlídce podle směrnice 2009/40/ES. Ve směrnici je také zachována flexibilní frekvence prohlídek a členské státy mají možnost uplatnit kratší období mezi dvěma kontrolami.

Nový prvek se týká kategorií vozidel, které byly nově doplněny do režimu testování. Rychlé traktory musí absolvovat první technickou prohlídku čtyři roky po první registraci a následně každé dva roky.

Frekvence prohlídek dvoukolových a tříkolových vozidel se ve směrnici nestanoví, nýbrž se ponechává na rozhodnutí členských států, stejně jako oblasti, na které má být kontrola zaměřena, a obsah i metody prohlídky.

U všech ostatních kategorií vozidel jsou harmonizované minimální požadavky podrobně stanoveny v příloze I směrnice. V uvedené příloze jsou vymezeny položky, které je nutno podrobit kontrole, obsah, metody i důvody pro nevyhovění a jejich klasifikace.

Směrnice stanoví řešení pro případ, že vozidlo bude muset absolvovat prohlídku před uplynutím řádného termínu následující pravidelné prohlídky. Členské státy mohou vyžadovat prohlídku vozidla například po dopravní nehodě, došlo-li ke změně některých systémů vozidla nebo mohou kontrolovat vozidlo častěji, pokud dosáhlo 160 000 ujetých kilometrů.

### **2.3 Posouzení nedostatků**

Komise v roce 2010 přijala doporučení<sup>7</sup> s cílem poskytnout kontrolorům pokyny a zajistit harmonizované posouzení závad uvedených v příloze II směrnice 2009/40/ES. V doporučeních jsou uvedeny tři kategorie závad (menší, závažné a nebezpečné) a jakožto vodič jsou vymezeny kategorie pro jednotlivé závady.

Na základě doporučení je ve směrnici stanoveno posouzení nedostatků jako harmonizované opatření. Závady mohou být podle závažnosti menší, závažné nebo nebezpečné a týkají se bezpečnosti nebo environmentální výkonnosti vozidla. Pokud je během technické prohlídky zjištěno několik závad, které patří do několika různých kategorií závažnosti, vozidlo se musí klasifikovat podle nejzávažnějšího nedostatku. Kromě toho, pokud vozidlo vykazuje několik závad ve stejné oblasti kontroly (například brzdění nebo řízení), lze jej zařadit do nejbližší skupiny závažných nedostatků, pakliže v důsledku kombinace účinků závad hrozí vyšší riziko pro bezpečnost silničního provozu.

### **2.4 Následná opatření v případě nedostatků**

Jednou z nejdůležitějších novinek ve směrnici byla harmonizace následných opatření podle stupně závažnosti závady (závad) zjištěné během pravidelné technické prohlídky.

Vykazuje-li vozidlo pouze menší závady, musí být odstraněny, nicméně vyhoví technické prohlídce a po opravě se již nemusí opakovaně kontrolovat.

Jsou-li zjištěny závažné nebo nebezpečné závady, vozidlo nevyhoví technické prohlídce a po odstranění nedostatků se musí podrobit nové technické prohlídce. V případě závažných nedostatků vozidlo musí opakovaně absolvovat technickou prohlídku nejpozději dva měsíce po původní prohlídce a během tohoto období se smí používat. Avšak v případě nebezpečných nedostatků mohou příslušné orgány pozastavit registraci vozidla prostřednictvím zákazu jeho používání v silničním provozu až do odstranění závad a vydání osvědčení o technické způsobilosti vozidla.

### **2.5 Osvědčení o technické způsobilosti vozidla a doklad o technické prohlídce; správní spolupráce mezi členskými státy**

Osvědčení o technické způsobilosti vozidla s harmonizovanými minimálními požadavky bylo zavedeno směrnicí Komise 2010/48/EU<sup>8</sup> ke dni 31. prosince 2013.

---

<sup>7</sup> Doporučení Komise o posuzování závad při technických prohlídkách podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/40/ES o technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel (2010/378/EU).

<sup>8</sup> Směrnice Komise 2010/48/EU ze dne 5. července 2010, kterou se přizpůsobuje technickému pokroku směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/40/ES o technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel (Úř. věst. L 173, 8.7.2010, s. 47).

Jednou z novinek doplněných směrnicí je povinnost uvádět harmonizovaný kód Unie před všemi závaznými položkami, čímž se usnadní identifikace a pochopení nejdůležitějších informací uvedených v jinak neharmonizovaném dokumentu.

Na základě harmonizovaných položek osvědčení o technické způsobilosti vozidla je do směrnice zahrnuta jedna z nejdůležitějších novinek, kterou je vzájemné uznávání osvědčení o technické způsobilosti vozidel pro účely nové registrace. Tímto uznáváním směrnice ukončuje systematické prohlídky vozidel před novou registrací bez ohledu na to, zda mají platné osvědčení o technické způsobilosti. Vzájemné uznávání má jediné omezení, a to, že v době nové registrace musí být osvědčení o technické způsobilosti vozidla platné z hlediska intervalů frekvence pravidelných technických prohlídek stanovených členským státem, který provádí novou registraci. Může se jednat například o osobní automobil dovezený z jednoho členského státu s frekvencí technických prohlídek 4-2-2, který je nově registrován v členském státě s frekvencí prohlídek 3-1-1.

Další důležité opatření směrnice stanoví, že pokud má členský stát provádějící novou registraci pochybnosti o platnosti osvědčení o technické způsobilosti vozidla, může si ověřit platnost osvědčení před jeho uznáním. Orgány členského státu mohou k tomuto účelu využít určená vnitrostátní kontaktní místa oznámená Komisi. Komise sestavila seznam oznámených vnitrostátních kontaktních míst, aktualizovala jej na základě následných oznámení a pravidelně jej rozesílá členským státům.

Členským státům byla uložena povinnost sdělit Komisi do 20. května 2018 popis osvědčení o technické způsobilosti vozidla.

Směrnicí se zavádí významná opatření týkající se komunikace mezi stanicemi technické kontroly a příslušnými orgány. Stanice technické kontroly musí sdělovat informace uvedené v osvědčení o technické způsobilosti vozidla elektronicky a v přiměřené lhůtě po vydání osvědčení. Aby však členské státy měly dostatek času na nutné změny, byla stanovena lhůta pro zajištění provozuschopnosti elektronické komunikace do 20. května 2021. Za účelem propojení pravidelných technických prohlídek s elektronickým registrem vozidel zavedeným směrnicí 2014/46/EU<sup>9</sup> musí členské státy oznamovat výsledky technických prohlídek registračnímu orgánu.

## **2.6 Podvody s počítadly ujetých kilometrů**

Směrnice je první evropský právní předpis, kterým se zavádí harmonizovaná opatření k boji proti podvodům s počítadly ujetých kilometrů. Řeší problém podvodů s počítadly ujetých kilometrů z hlediska pravidelných technických prohlídek tím způsobem, že ukládá členským státům povinnost zajistit, aby byly údaje z počítadel ujetých kilometrů zaznamenané při předchozí technické prohlídce k dispozici kontrolorovi provádějícímu následující prohlídku. Informace musí být k dispozici co nejdříve v elektronické podobě.

Kromě toho musí členské státy zavést účinné, přiměřené, odrazující a nediskriminační sankce pro případy zjištění manipulace s počítadlem ujetých kilometrů.

## **2.7 Stanice technické kontroly, zkušební zařízení a vybavení, dozor nad stanicemi technické kontroly, kontrolori**

Směrnice zavádí vícero harmonizovaných požadavků na stanice technické kontroly.

---

<sup>9</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/46/EU ze dne 3. dubna 2014, kterou se mění směrnice Rady 1999/37/ES o registračních dokladech vozidel (*Úř. věst. L 127, 29.4.2014, s. 129*).

- Stanice technické kontroly musí být pověřeny členským státem nebo jeho příslušnými orgány.
- V příloze III jsou stanoveny minimální technické požadavky na zkušební zařízení a vybavení a členské státy jsou povinny zajistit soulad.
- Členské státy mají do 20. května 2023 čas na to, aby zajistily splnění minimálních technických požadavků všemi stanicemi technické kontroly.

V zájmu zajištění trvalého souladu stanic technické kontroly s těmito požadavky musí členské státy ustanovit dozor nad těmito stanicemi. Orgány dozoru musí do 1. ledna 2023 splnit požadavky a úkoly vyplývající z přílohy V směrnice, mezi které patří:

- požadavky týkající se orgánu dozoru,
- obsah pravidel a postupů,
- ověření školení a zkoušení kontrolorů,
- ověření toho, zda jsou splněny minimální požadavky na prostory a zkušební vybavení,
- validace výsledků měření v rámci technických prohlídek,
- odejmutí nebo pozastavení platnosti schválení stanic technické kontroly a/nebo licencí kontrolorů.

Nově se zavádí důležitý požadavek, podle něhož se výsledky technické prohlídky smí upravovat pouze tehdy, když jsou zjištěny prokazatelně nesprávná. Úprava musí být v souladu s postupem stanoveným příslušným orgánem nebo provedena orgánem dozoru.

Směrnicí se zavádí vícero opatření zaručujících, že kontrolori provádějící technické prohlídky mají určitou úroveň znalostí a dovedností a pravidelně absolvují školení. V příloze IV směrnice stanoví harmonizované minimální požadavky na způsobilost a zkušenosti, které jsou předpokladem k pověření výkonem funkce kontrolora. V příloze IV se také stanoví minimální obsah úvodního a udržovacího výcviku, který kontrolori musí absolvovat. Výjimku z nově zaváděného ustanovení mají pouze kontrolori, kteří jsou zaměstnaní příslušnými orgány členských států nebo stanicemi technické kontroly nebo jsou těmito orgány či stanicemi oprávněni ke dni 20. května 2018.

Kontrolori, kteří splňují minimální požadavky na způsobilost a školení, musí získat osvědčení od příslušných orgánů nebo schválených stanic technické kontroly. V příloze IV se také vymezuje minimální obsah osvědčení, které je nutno vydat.

## **2.8 Elektronická platforma pro informace o vozidlech**

Směrnice stanoví povinnost Komise vypracovat studii proveditelnosti týkající se elektronické platformy pro informace o vozidlech. Požadavky, které je potřeba zohlednit v průběhu vypracování studie, jsou:

- zvážit stávající a již provedená řešení mezinárodní výměny údajů,
- zvážit nejvhodnější způsob propojení stávajících vnitrostátních systémů za účelem usnadnění výměny údajů o technických prohlídkách a stavu počítadla ujetých kilometrů mezi příslušnými orgány členských států odpovědných za prohlídky, registraci a schvalování vozidel, stanice technické kontroly, výrobců zkušebního vybavení a výrobců vozidel.

Směrnice dále vyžaduje, aby Komise vypracovala studii proveditelnosti zaměřenou na tyto otázky:

- Jakým způsobem by se měly shromažďovat a uchovávat dostupné informace týkající se hlavních konstrukčních částí vozidel spojených s bezpečností?
- Jakým způsobem by se měly informace o historii nehod a stavu počítadla ujetých kilometrů zpřístupnit v anonymizované podobě kontrolorům, držitelům osvědčení a osobám zkoumajícím nehody?

### **3. VNITROSTÁTNÍ PROVÁDĚCÍ OPATŘENÍ OZNÁMENÁ ČLENSKÝMI STÁTY A PŘEDBĚŽNÁ ZJIŠTĚNÍ JEJICH POSOUZENÍ**

#### **3.1 Vnitrostátní prováděcí opatření oznámená členskými státy**

Členským státům byla uložena povinnost do 20. května 2017 přijmout a uveřejnit vnitrostátní opatření požadovaná pro dosažení souladu se směrnicí a následně je oznámit Komisi. Tato opatření se uplatňují ode dne 20. května 2018.

Do 20. května 2017 informovalo Komisi o provedení směrnice ve vnitrostátním právu pouze 6 z 28 členských států. Komise v souladu s procesními pravidly zahájila řízení o nesplnění povinnosti a naléhavě požádala 22 členských států, aby přijaly požadovaná vnitrostátní prováděcí opatření. Zahájení řízení o nesplnění povinnosti se stalo základem pro intenzivní komunikaci s členskými státy a ve většině případů vedlo k oznámení chybějících vnitrostátních prováděcích opatření. Pouze dva členské státy – Nizozemsko a Polsko – uvedly, že provedení směrnice ve vnitrostátním právu je pouze částečné. Přijímají se potřebná opatření s cílem přimět tyto členské státy ke splnění povinnosti a zajištění provedení směrnice.

#### **3.2 Předběžná zjištění**

Komise uzavřela smlouvu s externím dodavatelem za účelem vypracování předběžného posouzení vnitrostátních prováděcích opatření z hlediska jejich souladu s požadavky směrnice. Komise dále analyzuje zjištění smluvního dodavatele a tato analýza by měla být dokončena v nejbližších měsících.

##### **3.2.1 Oblast působnosti směrnice a povinnosti**

Podle předběžné analýzy vnitrostátních prováděcích opatření bylo pro některé členské státy obtížné začlenit rychlé traktory a dvoukolová a tříkolová vozidla, zatímco v souvislosti s kategoriemi vozidel, které již byly součástí režimu technických kontrol, byly zjištěny pouze nepatrné problémy.

Zdá se, že v některých členských státech se obecně neregistrují zemědělská vozidla<sup>10</sup>, a proto je zavedení pravidelných prohlídek u těchto vozidel komplikované.

Pouze dva členské státy – Irsko a Nizozemsko – oznámily alternativní opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu a následně vyloučily technické prohlídky dvoukolových a tříkolových vozidel. Vzhledem k tomu, že pravidelné technické prohlídky těchto vozidel budou povinné od 1. ledna 2022, mnohé členské státy vykazují zpoždění při přijímání a oznamování vnitrostátních prováděcích opatření a uvádějí, že skutečný den uplatňování směrnice poskytne určitou dodatečnou dobu pro její provedení.

Další vyloučené kategorie směrnice, které využila většina členských států (18), se týkají

<sup>10</sup> Poznámka: V případě neexistence evropských právních předpisů jsou členské státy oprávněny rozhodnout, která vozidla se budou registrovat, a následně vydávat osvědčení o registraci vozidla a registrační značky.

- vozidel, která se nikdy nebo téměř nikdy nepoužívají na veřejných pozemních komunikacích, jako jsou historická nebo soutěžní vozidla,
- vozidel používaných ozbrojenými silami, požární službou, civilní ochranou, pohotovostní nebo záchrannou službou.

Kromě toho některé členské státy využily příležitosti vyloučit vozidla používaná pro zemědělské, zahradnické, lesnické, chovatelské nebo rybářské účely a vozidla používaná výlučně na malých ostrovech nebo v řídce osídlených oblastech.

Většina členských států (18) zahrnula do režimu pravidelných technických prohlídek další kategorie vozidel, a to především kategorie menších přípojných vozidel (O1, O2), dále kategorie dvoukolových a tříkolových vozidel a zemědělská vozidla.

### **3.2.2 Frekvence prohlídek; obsah a metody prohlídek**

Zdá se, že většina členských států zachovává frekvenci prohlídek, kterou zavedly již dříve v souladu se směrnicí 2009/40/ES. To znamená, že v některých případech mají členské státy nižší frekvence, než jsou frekvence prohlídek stanovené směrnicí jako minimální požadavky, hlavně u osobních automobilů, například Rakousko (3-2-1), Chorvatsko (1-1-1) nebo Německo (3-2-2).

Z předběžné analýzy vyplývá, že členské státy neměly problémy se zaváděním frekvence prohlídek pro novou kategorii rychlých traktorů (4-2-2).

Jak je uvedeno výše, ve směrnici se požaduje, aby členské státy stanovily frekvenci prohlídek, položky, které se mají zkontrolovat, metody a důvody pro nevyhovění v souvislosti s dvoukolovými a tříkolovými vozidly, čímž je členským státům poskytnuta značná flexibilita. Několik příkladů: četnost prohlídek v Německu byla stanovena na 2-2-2, ve Španělsku na 4-2-2 a v Chorvatsku na 2-1-1.

Podle předběžného posouzení se zdá, že některé členské státy přistoupily k doslovnému provedení přílohy I směrnice, pokud se jedná o položky, které se mají zkontrolovat, obsah, metody, důvody pro nevyhovění a jejich klasifikaci. Některé členské státy však provedly opatření stanovená v příloze I v několika různých vnitrostátních právních předpisech, čímž zkomplikovaly identifikaci a posouzení vnitrostátních prováděcích opatření této vysoce technické přílohy.

Volitelná opatření, umožňující členským státům vyžadovat, aby se vozidlo podrobilo kontrole před uplynutím řádné lhůty pro následující pravidelnou technickou prohlídku (viz bod 2.2 výše), nebyla provedena v celé své šíři. Podle všeho většina členských států zavedla tyto dva případy:

- po nehodě vozidla, kdy došlo k poškození hlavních bezpečnostních konstrukčních částí vozidla, jako jsou kola, zavěšení náprav, deformační zóny, airbagové systémy, řízení nebo brzdy (přibližně 19 členských států), a
- jestliže byly změněny nebo upraveny bezpečnostní a environmentální systémy a konstrukční části vozidla (přibližně 12 členských států).

Zdá se, že přibližně 10 členských států zavedlo prohlídky pro všechny ostatní případy, kdy je vážně ohrožena bezpečnost silničního provozu. Avšak zřejmě pouze tři členské státy mají v úmyslu požadovat, aby vozidlo vyhovělo pravidelné prohlídce, pokud došlo ke změně držitele osvědčení o registraci vozidla, a pouze jeden členský stát by chtěl zavést častější prohlídky u vozidel s větším počtem ujetých kilometrů (160 000 km).

### 3.2.3 Posouzení nedostatků

Pravděpodobně pod vlivem doporučení z roku 2010 nebyly v rámci předběžného posouzení vnitrostátních prováděcích opatření identifikovány možné podstatné otázky v nesouladu se směrnicí související s kategoriemi závad, které jsou v současné době povinné (menší, závažné a nebezpečné).

Během nadcházející výměny informací s členskými státy si zřejmě bude vyžadovat vyjasnění případ, kdy je při technické prohlídce zjištěno několik závad, přičemž každá z nich patří do jiné kategorie závažnosti a vozidlo musí být klasifikováno podle nejzávažnějšího nedostatku.

### 3.2.4 Následná opatření v případě nedostatků

Z předběžného posouzení vnitrostátních opatření nevyplynulo žádné konkrétní znepokojení ohledně následných opatření v případě závad zjištěných během prohlídky.

### 3.2.5 Osvědčení o technické způsobilosti vozidla a doklad o technické prohlídce; správní spolupráce mezi členskými státy

Vyskytlo se několik problémů souvisejících s požadavky směrnice:

- několik členských států včas nezaslalo popis osvědčení o technické způsobilosti vozidla, a to navzdory opakovaným připomínkám a žádostem ze strany Komise,
- členské státy v mnoha případech nevzaly na vědomí, že směrnice zavádí povinné používání harmonizovaných kódů Unie, které si vyžaduje změny vnitrostátních právních předpisů, což vedlo k dalším průtahům,
- používání harmonizovaných kódů Unie se v mnoha členských státech ukázalo jako zmatečné a místo kódů uvedených v příloze II směrnice státy zavedly jiné kódy. Tyto chyby byly vyjasněny v rámci komunikace mezi Komisí a příslušnými členskými státy. Odstranění chyb si vyžádalo změnu vnitrostátních právních předpisů a způsobilo další prodlení.

Komise si byla vědoma lhůty pro povinnost související s osvědčením o technické způsobilosti vozidla v roce 2018, a proto v roce 2016 požádala o stanovisko výboru k případnému budoucímu nástroji Komise, v němž by se zobrazovaly vzory osvědčení o technické způsobilosti vozidla, potvrzení o technických prohlídkách a registrační dokumenty vozidla. Komise s podporou výboru iniciovala příslušný postup a vytvořila nový nástroj, v němž lze ověřovat vzorky dokumentů týkajících se registrace vozidla<sup>11</sup> a jeho technické způsobilosti<sup>12</sup>.

Členské státy oznámily svá vnitrostátní kontaktní místa do 20. května 2015 a od té doby údaje pravidelně aktualizují, jak je stanoveno ve směrnici.

Pokud se jedná o opatření související se vzájemným uznáváním osvědčení o technické způsobilosti vozidla, předběžná analýza zjistila, že ve většině členských států je provádění směrnice uspokojivé a bližší vyjasnění si vyžádá pouze několik málo případů. Většina členských států využila volitelné opatření umožňující ověřit platnost osvědčení o technické způsobilosti vozidla ve sporných případech.

Podle předběžné analýzy se zdá, že ve většině členských států byla ustavena nezbytná elektronická komunikace mezi stanicemi technické kontroly a příslušnými orgány. Avšak vyjasnění toho, zda elektronicky komunikují i orgány pro technickou způsobilost a orgány pro registraci vozidel, si vyžádá další posouzení a případnou komunikaci mezi členskými státy.

<sup>11</sup> [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/topics/vehicles/vehicle-registration-certificate\\_cs](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/vehicles/vehicle-registration-certificate_cs)

<sup>12</sup> [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/topics/vehicles/roadworthiness-certificate\\_cs](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/vehicles/roadworthiness-certificate_cs)

### **3.2.6 Podvody s počítadly ujetých kilometrů<sup>13</sup>**

Z předběžné analýzy vyplývá, že opatření vyžadující od členských států, aby zajistily, že data z počítadla ujetých kilometrů zaznamenaná při předchozí technické prohlídce budou k dispozici při následující technické prohlídce, a co nejdříve elektronicky, byla provedena bez větších problémů.

Pokud se však jedná o povinnost zavést účinné, přiměřené, odrazující a nediskriminační sankce v případech, kdy se zjistí, že došlo k manipulaci s počítadlem ujetých kilometrů, zdá se, že vnitrostátní opatření jsou mnohdy spíše všeobecná než zaměřená konkrétně na podvody s počítadly ujetých kilometrů. Hlubší analýza vnitrostátních opatření a budoucí komunikace s příslušnými členskými státy se zaměří na vysvětlení těchto bodů.

### **3.2.7 Stanice technické kontroly, zkušební zařízení a vybavení, dozor nad stanicemi technické kontroly, kontrolori**

Podle předběžného posouzení se zdá, že při provádění nevznikly žádné mezery v souvislosti s požadavkem na schvalování stanic technické kontroly a ohledně všeobecného požadavku zajistit dozor nad těmito stanicemi. Rovněž všeobecná opatření vyžadující od členských států, aby zajistily, že kontrolori budou splňovat minimální požadavky na způsobilost a odborné vzdělání, byly zřejmě provedeny bez podstatnějších problémů.

Zdá se však, že Komise bude nucena iniciovat komunikaci s několika členskými státy s cílem vyjasnit vnitrostátní opatření zaměřená na provedení přílohy III o minimálních požadavcích na zařízení pro provádění technických prohlídek, přílohy IV o způsobilosti, odborné přípravě a certifikaci a přílohy V o podrobných úkolech orgánů dozoru.

## **2. STUDIE PROVEDITELNOSTI TÝKAJÍCÍ SE ELEKTRONICKÉ PLATFORMY PRO INFORMACE O VOZIDLECH<sup>14</sup>**

Komise v souladu s požadavky směrnice zadala v roce 2014 vypracování studie proveditelnosti společnosti Unisys. Závěrečná zpráva studie byla zveřejněna v dubnu 2015.

Ve studii byly vymezeny tři případy toku technických údajů:

1. Členské státy -> Komise: pro zasílání dvouletých národních statistik silničních technických kontrol členskými státy.
2. Stanice technické kontroly / členské státy, výrobci zkušebního vybavení <-> výrobci vozidel: pro poskytování specifických technických informací o vozidlech nutných pro provádění pravidelných technických prohlídek.
3. Členský stát -> členský stát: pro oznamování po silniční technické kontrole, pro registraci a pro pravidelnou technickou prohlídku.

V závěru studie se konstatuje, že v zájmu maximálního opakovaného využití stávajících systémů a při zohlednění nákladové efektivity by bylo přínosnější použít pro jednotlivé účely samostatné systémy místo vývoje jednoho zastřešujícího systému. Předpokladem realizace platformy pro informace o vozidlech jsou (nezávisle na informačním toku vozidla) společný formát údajů a společná struktura údajů. Využijí je všechny zúčastněné strany,

<sup>13</sup> Komise se zásadní podporou Evropského parlamentu připravuje pilotní projekt týkající se výměny údajů z počítadel ujetých kilometrů s členskými státy, které se projektu dobrovolně účastní. Pilotní projekt bude probíhat do konce roku 2020.

<sup>14</sup> <https://op.europa.eu/cs/publication-detail/-/publication/9d809050-2e78-40a4-be65-16ce40a8e8b8/language-en/format-PDF/source-120996274>

protože usnadní výměnu údajů a zvýší jejich kvalitu na všech úrovních životního cyklu vozidla.

Jestliže bude možné zajistit určité podmínky ochrany údajů, administrativní spolupráce, právních překážek a řízení, bude také proveditelná platforma pro informace o vozidlech, a to formou rozšíření stávajících systémů. Nepodaří-li se zajistit tyto podmínky, podle závěrů studie bude zavedení nového systému sice možné, vyžádá si však dodatečné náklady a čas.

## **5. SHRnutí – Závěry**

Balíček předpisů o technické způsobilosti vozidel přijatý v roce 2014 představil několik novinek v oblasti pravidelných technických prohlídek vozidel, silničních technických kontrol užitkových vozidel a registračních dokladů vozidla, zároveň však zachoval většinu dosavadních platných a fungujících požadavků.

Členské státy (kromě dvou členských států) úspěšně provedly opatření směrnice ve svých vnitrostátních právních předpisech. Pokud se jedná o soulad vnitrostátních opatření s opatřeními stanovenými ve směrnici, z předběžného posouzení vyplývá, že provedení ve vnitrostátním právu bylo celkově úspěšné ve většině členských států, avšak v několika případech Komise zřejmě zváží komunikaci s příslušnými členskými státy za účelem vyjasnění případného nesouladu.

Pokud se jedná o účinky směrnice na různé aspekty pravidelných technických prohlídek, smysluplné závěry lze vyvodit pouze na základě údajů vytvořených během nepřerušného tříletého období uplatňování směrnice. Komise bude pozorně sledovat vývoj situace a ve stanovené době provede kontrolu formou hodnocení *ex post*.