KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 11.11.2020 r.
COM(2020) 699 final

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

dotyczące wdrożenia dyrektywy 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE

Spis treści

1. **Wprowadzenie** 2
2. Dyrektywa 4
3. Krajowe środki wykonawcze zgłoszone przez państwa członkowskie oraz wstępne ustalenia w wyniku ich oceny 8
4. Studium wykonalności dotyczące elektronicznej platformy wymiany informacji o pojazdach……..12
5. Podsumowanie – wnioski……13

1. WPROWADZENIE

1.1.Kontekst

Badania techniczne pojazdów mają zasadnicze znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zapewnienia efektywności środowiskowej pojazdów. Przepisy UE określające minimalne standardy dotyczące kontroli pojazdów ustanowiono w 1977 r. i były one nowelizowane jedynie w niewielkim zakresie. Jednak od tego czasu pojazdy, zachowanie kierowców i technologia uległy znacznym zmianom. Pierwszą istotną zmianę dotyczącą ram badania zdatności do ruchu drogowego wprowadzono wraz z przyjęciem pakietu dotyczącego zdatności do ruchu drogowego[1] w 2014 r. Pakiet ten obejmował trzy elementy: okresowe badania zdatności do ruchu drogowego, kontrole drogowe stanu technicznego pojazdów użytkowych oraz dokumenty rejestracyjne pojazdów.

Pakiet dotyczący zdatności do ruchu drogowego przedstawiono w 2012 r. w następstwie komunikatu Komisji z 2010 r. dotyczącego kierunków polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego[2]. Zgodnie z celem nr 4 („Bezpieczniejsze pojazdy") tych kierunków polityki Komisja określiła działanie, w ramach którego „przedstawi propozycje w zakresie stopniowej harmonizacji i wzmacniania testów zdatności do ruchu drogowego i technicznych kontroli drogowych".

Dyrektywa 2014/45/UE[3] w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego (zwana dalej „dyrektywą") obowiązuje od dnia 20 maja 2018 r. i na jej mocy wprowadzono znaczące zmiany w stosunku do dyrektywy 2009/40/WE[4].

Zmiany te obejmują:

- poprawę jakości badań pojazdów przez ustanowienie wspólnych minimalnych standardów dotyczących urządzeń, szkolenia diagnostów i oceny usterek;
- poddawanie obowiązkowym badaniom elektronicznych podzespołów odpowiadających za bezpieczeństwo (takich jak ABS, ESC i poduszki powietrzne);
- pierwsze europejskie środki mające na celu zwalczanie oszustw polegających na fałszowaniu przebiegu;
- obowiązkowe ogólnounijne badania ciężkich motocykli, chyba że państwo członkowskie osiągnie taką samą poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, wykorzystując inne środki;
- obowiązkowe ogólnounijne badania szybkich ciągników wykorzystywanych na potrzeby komercyjnego drogowego transportu towarów;
- wzajemne uznawanie świadectw zdatności do ruchu drogowego podczas procedury przerejestrowywania pojazdów, jeżeli częstotliwość badań w państwie członkowskim pochodzenia i w państwie członkowskim przeznaczenia jest taka sama.

[1] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2014_04_30_rwp_pl

[2] Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, „W kierunku europejskiego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego: kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020", COM(2010) 389 final.

[3] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE, Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 51.

[4] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/40/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep, Dz.U. L 141 z 6.6.2009, s. 12.

1.2.Cel i zakres niniejszego sprawozdania

Do dnia 30 kwietnia 2020 r. Komisja powinna przedstawić sprawozdanie zgodnie z art. 20 ust. 1 dyrektywy, a do dnia 30 kwietnia 2019 r. – sprawozdanie zgodnie z art. 20 ust. 2. Komisja w pełni przyznaje, że przekazanie sprawozdań nastąpiło z opóźnieniem i ubolewa nad tym faktem.

Sprawozdanie, które należy przedłożyć zgodnie z art. 20 ust. 1, powinno obejmować:

- informacje na temat wdrożenia i skutków dyrektywy, w szczególności w odniesieniu do poziomu harmonizacji okresowych badań zdatności do ruchu drogowego, skuteczności przepisów dotyczących jej zakresu, częstotliwości badań, wzajemnego uznawania świadectw zdatności do ruchu drogowego w przypadku przerejestrowania pojazdów pochodzących z innego państwa członkowskiego;
- wyniki analiz dotyczących wykonalności wprowadzenia elektronicznej platformy wymiany informacji o pojazdach[5];
- analizę potrzeby aktualizacji załączników, w szczególności w świetle postępu technicznego i praktyk.

Sprawozdanie to należy przedłożyć po konsultacji z odpowiednim komitetem, a w stosownych przypadkach powinny mu towarzyszyć wnioski ustawodawcze.

Sprawozdanie, które należy przedłożyć zgodnie z art. 20 ust. 2, powinno:

- zawierać, w oparciu o niezależne badania, informacje na temat skuteczności włączenia w zakres dyrektywy lekkich przyczep i pojazdów dwu- lub trzykołowych;
- obejmować ocenę bezpieczeństwa ruchu drogowego w Unii oraz porównanie wyników krajowych środków bezpieczeństwa ruchu drogowego dla każdej z podkategorii pojazdów dwu- lub trzykołowych, z uwzględnieniem średniej odległości pokonywanej przez te pojazdy;
- obejmować ocenę, czy normy i koszty okresowych badań zdatności do ruchu drogowego dla każdej kategorii pojazdów są współmierne do wyznaczonych celów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- być uzupełnione szczegółową oceną wpływu wraz z analizą kosztów i korzyści w całej Unii, z uwzględnieniem specyfiki państw członkowskich.

Jak wspomniano powyżej, dyrektywa obowiązuje od dnia 20 maja 2018 r. Aby wygenerować dane na potrzeby wyciągnięcia znaczących wniosków, potrzeba średnio nieprzerwanego okresu stosowania wynoszącego trzy lata. W związku z tym gromadzenie danych, które umożliwią wyciągnięcie wniosków dotyczących skutków dyrektywy, można rozpocząć najwcześniej w drugiej połowie 2021 r.

W tym kontekście celem niniejszego sprawozdania jest przedstawienie przeglądu działań państw członkowskich w zakresie wdrażania w oparciu o wstępne ustalenia z kontroli transpozycji, a także wyników studium wykonalności dotyczącego elektronicznej platformy wymiany informacji o pojazdach[6].

[5] O której mowa w art. 16.
[6] https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9d809050-2e78-40a4-be65-16ce40a8e8b8/language-pl

Jeżeli chodzi o włączenie pojazdów dwu- lub trzykołowych, należy jednak zwrócić uwagę, że okresowe badania zdatności do ruchu drogowego tych pojazdów będą prowadzone dopiero począwszy od dnia 1 stycznia 2022 r., przez co wyciągnięcie znaczących wniosków w tym zakresie będzie możliwe najwcześniej w 2025 r. Jeżeli chodzi o skuteczność włączenia w zakres dyrektywy lekkich przyczep, należy zwrócić uwagę, że lekkie przyczepy nie zostały jeszcze objęte zakresem stosowania dyrektywy, a tym samym nie można dokonać analizy skutków ich włączenia.

Ponadto należy zwrócić uwagę, że wbrew temu, co pierwotnie proponowała Komisja, lekkie przyczepy ostatecznie nie zostały objęte zakresem stosowania dyrektywy. Niemniej większość państw członkowskich wprowadziła tę dodatkową kategorię pojazdów do systemu okresowych badań zdatności do ruchu drogowego. Jak jednak wspomniano powyżej, aby móc sformułować znaczące wnioski, średnio wymagany jest nieprzerwany okres stosowania wynoszący trzy lata.

2. DYREKTYWA

2.1 Zakres dyrektywy i obowiązki

W dyrektywie utrzymano zasadę określoną w dyrektywie 2009/40/WE dotyczącą tego, że badania zdatności do ruchu drogowego muszą być wykonywane przez państwo członkowskie rejestracji pojazdu.

W dyrektywie utrzymano także obowiązkowe badania zarówno w zakresie bezpieczeństwa, jak i efektywności środowiskowej w odniesieniu do wszystkich pojazdów, które poddawano już regularnym badaniom zgodnie z dyrektywą 2009/40/WE, tj. w odniesieniu do samochodów osobowych, pojazdów lekkich i pojazdów ciężkich służących do przewozu osób lub towarów, a także ciężkich przyczep.

Uwzględniono jednak dwie nowe grupy pojazdów i wprowadzono:

- badania ciągników o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej przekraczającej 40 km/h (szybkie ciągniki), jeżeli są wykorzystywane głównie na drogach publicznych w celu komercyjnego drogowego transportu towarów; oraz
- od dnia 1 stycznia 2022 r. – badania niektórych pojazdów dwu- lub trzykołowych o pojemności silnika przekraczającej 125 cm^3.

W niektórych przypadkach dyrektywa zapewnia państwom członkowskim możliwość wyłączenia z systemu badań niektórych pojazdów zarejestrowanych na ich terytorium, takich jak pojazdy historyczne, pojazdy objęte immunitetem dyplomatycznym lub pojazdy użytkowane wyłącznie na małych wyspach lub obszarach słabo zaludnionych.

W przypadku nowo dodanych pojazdów dwu- lub trzykołowych dyrektywa zapewnia państwom członkowskim możliwość wyłączenia ich z badań zdatności do ruchu drogowego, jeżeli państwa te wprowadziły alternatywne środki bezpieczeństwa drogowego, ze szczególnym uwzględnieniem odpowiednich statystyk bezpieczeństwa ruchu drogowego z ostatnich pięciu lat.

Państwa członkowskie muszą zgłaszać takie wyłączenia Komisji.

2.2 Częstotliwość przeprowadzania badań; zakres i metody badań

Nie wprowadzono żadnych zmian w zakresie tego, z jaką częstotliwością należy przeprowadzać badania pojazdów, w przypadku których przeprowadzano już badania zgodnie

z dyrektywą 2009/40/WE. W dyrektywie utrzymano także elastyczność, jeżeli chodzi o częstotliwość badań, zapewniając państwom członkowskim możliwość stosowania krótszych okresów między dwoma badaniami.

Nowy element związany jest z nowo dodanymi do systemu badań kategoriami pojazdów. Szybkie ciągniki należy badać po raz pierwszy cztery lata po ich pierwszej rejestracji, a następnie co dwa lata.

W dyrektywie nie określono częstotliwości przeprowadzania badań pojazdów dwu- lub trzykołowych, ale określenie tej częstotliwości pozostawiono w gestii państw członkowskich, tak samo jak obszary, zakres i metody badań tych pojazdów.

W przypadku wszystkich innych kategorii pojazdów zharmonizowane minimalne wymogi szczegółowo określono w załączniku I do dyrektywy. Określono w nim elementy, które należy badać, zakres, metody, kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający oraz ich klasyfikację.

W dyrektywie wprowadzono rozwiązanie na wypadek, gdyby dany pojazd wymagał kontroli przed terminem kolejnego badania okresowego. Państwa członkowskie mogą wymagać, aby pojazd poddano badaniu na przykład po wypadku lub jeżeli niektóre układy zostały zmienione, lub też mogą przeprowadzać częstsze kontrole pojazdu, w przypadku gdy pojazd osiągnął przebieg 160 000 km.

2.3 Ocena usterek

W 2010 r. Komisja przyjęła zalecenie[7] w celu zapewnienia wytycznych dla diagnostów oraz zharmonizowanej oceny usterek wymienionych w załączniku II do dyrektywy 2009/40/WE. W zaleceniu wprowadzono trzy kategorie usterek (drobne, istotne i stwarzające zagrożenie) oraz określono kategorię w odniesieniu do każdej usterki w celu zapewnienia wytycznych.

W oparciu o to zalecenie w dyrektywie wprowadzono ocenę usterek jako zharmonizowany środek. W zależności od wagi usterki mogą być drobne, poważne lub niebezpieczne i mogą odnosić się do bezpieczeństwa lub efektywności środowiskowej pojazdu. Jeżeli podczas badania zdatności do ruchu drogowego zostanie stwierdzonych kilka defektów różnej wagi, pojazd należy zaklasyfikować według najpoważniejszej usterki. Ponadto jeżeli w pojeździe stwierdzono szereg usterek w tych samych obszarach kontroli (takich jak układ hamulcowy lub układ kierowniczy), pojazd można zaklasyfikować do kolejnej najpoważniejszej kategorii usterek, jeżeli można wykazać, że połączone skutki tych usterek stwarzają większe zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

2.4 Działania następcze w przypadku usterek

Jedną z najważniejszych nowości wprowadzonych w dyrektywie była harmonizacja działań następczych w zależności od wagi defektu lub defektów zidentyfikowanych w trakcie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego.

Jeżeli w pojeździe stwierdzono wystąpienie wyłącznie drobnych usterek, muszą one zostać usunięte, ale pojazd przechodzi badanie zdatności do ruchu drogowego i nie zostanie poddany ponownemu badaniu po przeprowadzeniu napraw.

[7] Zalecenie Komisji w sprawie oceny usterek w trakcie badań zdatności do ruchu drogowego zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/40/WE w sprawie badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep (2010/378/UE).

Jeżeli podczas badania zdatności do ruchu drogowego wykryte zostaną poważne lub niebezpieczne usterki, pojazd należy uznać za niespełniający wymogów, a po usunięciu usterek należy go poddać ponownemu badaniu. W przypadku poważnych usterek ponowne badanie pojazdu należy przeprowadzić nie później niż dwa miesiące od pierwotnego badania; w tym czasie możliwe jest użytkowanie pojazdu. Jednak w przypadku niebezpiecznych usterek organy mogą zawiesić rejestrację pojazdu, zakazując tym samym korzystania z niego w ruchu drogowym do czasu usunięcia usterek i wydania świadectwa zdatności do ruchu drogowego.

2.5 Świadectwo zdatności do ruchu drogowego oraz poświadczenie przeprowadzenia badania; współpraca administracyjna między państwami członkowskimi

Świadectwo zdatności do ruchu drogowego o zharmonizowanej minimalnej zawartości wprowadzono dyrektywą Komisji 2010/48/UE[8] od dnia 31 grudnia 2013 r.

Jedną z nowości wprowadzonych w dyrektywie jest obowiązek poprzedzania wszystkich obowiązkowych elementów zharmonizowanym kodem unijnym, co ułatwia identyfikację i rozumienie najbardziej istotnych informacji umieszczanych na dokumencie, który pod innymi względami nie jest zharmonizowany.

W oparciu o zharmonizowane elementy świadectwa zdatności do ruchu drogowego jedną z najważniejszych nowości wprowadzonych w dyrektywie jest wzajemne uznawanie świadectw zdatności do ruchu drogowego na potrzeby przerejestrowywania. W ten sposób w dyrektywie powstrzymano systematyczne badania pojazdów przez przerejestrowaniem niezależnie od tego, czy posiadają one ważne świadectwo zdatności do ruchu drogowego. Jedyne ograniczenie we wzajemnym uznawaniu dotyczy tego, że w momencie przerejestrowania świadectwo zdatności do ruchu drogowego musi być ważne w granicach częstotliwości przeprowadzania badania ustanowionych dla okresowych badań zdatności do ruchu drogowego przez państwo członkowskie, które dokonuje przerejestrowania. Może tak być na przykład w przypadku, gdy samochód osobowy został przywieziony z państwa członkowskiego, w którym obowiązuje częstotliwość badań 4-2-2 (lata), i jest on przerejestrowywany w państwie członkowskim, w którym obowiązuje częstotliwość badań 3-1-1.

Innym ważnym środkiem określonym w dyrektywie jest możliwość sprawdzenia przez państwo członkowskie, które dokonuje przerejestrowania, ważności świadectwa zdatności do ruchu drogowego przed jego uznaniem, jeżeli państwo to ma wątpliwości co do jego ważności. W tym celu organy państw członkowskich mogą wykorzystać wyznaczone krajowe punkty kontaktowe, o których powiadomiono Komisję. Komisja sporządziła wykaz krajowych punktów kontaktowych, o których ją powiadomiono, zaktualizowała go w oparciu o kolejne zawiadomienia i regularnie przekazywała go państwom członkowskim.

Państwa członkowskie były zobowiązane do przekazania Komisji opisu świadectwa zdatności do ruchu drogowego przed dniem 20 maja 2018 r.

W dyrektywie wprowadzono znaczące środki dotyczące komunikacji między stacjami kontroli pojazdów a właściwymi organami. Stacje kontroli pojazdów muszą przekazywać drogą elektroniczną informacje zawarte w świadectwie zdatności do ruchu drogowego

[8] Dyrektywa Komisji 2010/48/UE z dnia 5 lipca 2010 r. dostosowująca do postępu technicznego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/40/WE w sprawie badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep, Dz.U. L 173 z 8.7.2010, s. 47.

w rozsądnym terminie po wydaniu świadectwa zdatności do ruchu drogowego. Aby jednak mieć wystarczająco dużo czasu na przeprowadzenie niezbędnych zmian, państwa członkowskie mają czas do dnia 20 maja 2021 r. na uruchomienie i doprowadzenie do funkcjonowania tej elektronicznej komunikacji. Ponadto aby powiązać okresowe badania zdatności do ruchu drogowego z elektronicznym rejestrem pojazdów wprowadzonym w dyrektywie 2014/46/UE[9], państwa członkowskie muszą informować o wynikach badania zdatności do ruchu drogowego organ rejestracyjny.

2.6 Oszustwa polegające na fałszowaniu przebiegu

Dyrektywa zawiera pierwsze europejskie przepisy, w których wprowadzono zharmonizowane środki służące zwalczaniu oszustw polegających na fałszowaniu przebiegu. Mowa jest w niej o oszustwach polegających na fałszowaniu przebiegu z perspektywy okresowych badań zdatności do ruchu drogowego i zobowiązuje ona państwa członkowskie do zapewnienia, aby diagnoście przeprowadzającemu kolejne badanie udostępniano dane z odczytu licznika zarejestrowane podczas poprzedniego badania zdatności do ruchu drogowego. Informacje te należy niezwłocznie udostępniać drogą elektroniczną.

Ponadto państwa członkowskie muszą wprowadzić skuteczne, proporcjonalne, odstraszające i niedyskryminujące sankcje mające zastosowanie w przypadku stwierdzenia manipulacji mechanizmem drogomierza.

2.7 Stacje kontroli pojazdów, wyposażenie i przyrządy do przeprowadzania badań, nadzór nad stacjami kontroli pojazdów, diagności

W dyrektywie wprowadzono szereg zharmonizowanych wymogów dla stacji kontroli pojazdów.

- Stacja kontroli pojazdów musi być upoważniona do przeprowadzania badań przez państwo członkowskie lub jego właściwy organ.
- W załączniku III określono minimalne wymogi techniczne dotyczące wyposażenia i przyrządów do przeprowadzania badań, a państwa członkowskie muszą zapewnić zgodność z tymi wymogami.
- Do dnia 20 maja 2023 r. państwa członkowskie mają czas na zapewnienie, aby wszystkie stacje kontroli pojazdów spełniały minimalne wymogi techniczne.

W celu zapewnienia stałego spełniania wymogów przez stacje kontroli pojazdów, państwa członkowskie muszą zapewnić nadzór nad nimi. Do dnia 1 stycznia 2023 r. organy nadzoru muszą spełnić wymogi i wykonać zadania określone w załączniku V do dyrektywy, takie jak:

- wymogi dotyczące organu nadzoru;
- zakres przepisów i procedur;
- weryfikacja szkolenia i egzaminowania diagnostów;
- weryfikacja spełnienia minimalnych wymogów dotyczących warunków lokalowych i wyposażenia kontrolno-pomiarowego;
- zatwierdzanie wyników pomiarów przeprowadzonych podczas badania zdatności do ruchu drogowego;
- proponowanie cofnięcia lub zawieszenia upoważnienia stacji kontroli pojazdów lub licencji diagnostów.

[9] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/46/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. zmieniająca dyrektywę Rady 1999/37/WE w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów, Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 129.

Istotnym nowo wprowadzonym wymogiem jest, że wyniki badania zdatności do ruchu drogowego mogą być zmienione jedynie wówczas, gdy ustalenia z badania zdatności do ruchu drogowego zawierają oczywisty błąd. Zmiana musi być zgodna z procedurą określoną przez właściwy organ lub przeprowadzoną przez organ nadzoru.

W celu zapewnienia, aby diagności wykonujący badania zdatności do ruchu drogowego posiadali określony poziom wiedzy i umiejętności oraz aby regularnie ich szkolono, w dyrektywie wprowadzono szereg środków. W załączniku IV do dyrektywy określono zharmonizowane minimalne kompetencje i doświadczenie, które stanowią warunek wstępny, aby uzyskać upoważnienia diagnosty. Ponadto w załączniku IV określono także minimalną treść szkoleń wstępnych i szkoleń przypominających, w których muszą brać udział diagności. Z nowych wymogów zwolnieni są jedynie diagności, którzy w dniu 20 maja 2018 r. są zatrudnieni lub upoważnieni przez właściwe organy państw członkowskich lub stacje kontroli pojazdów.

Diagności spełniający minimalne wymogi w zakresie kompetencji i wyszkolenia muszą otrzymać od właściwych organów lub zatwierdzonych ośrodków szkoleniowych świadectwo. W załączniku IV zdefiniowano także minimalne informacje, jakie musi zawierać to świadectwo.

2.8 Elektroniczna platforma wymiany informacji o pojazdach

W dyrektywie nakłada się na Komisję obowiązek przeprowadzenia studium wykonalności dotyczącego ustanowienia elektronicznej platformy wymiany informacji o pojazdach. Wymogi, które należy wziąć pod uwagę podczas przeprowadzania studium wykonalności, są następujące:

- rozważenie istniejących i już wdrożonych rozwiązań w odniesieniu do międzynarodowej wymiany danych;
- rozważenie najbardziej odpowiednich sposobów powiązania istniejących systemów krajowych w celu ułatwienia wymiany danych dotyczących badań zdatności do ruchu drogowego i wskazań drogomierzy między właściwymi organami państw członkowskich odpowiadającymi za badania, rejestrację i homologację pojazdów, stacjami kontroli pojazdów, producentami wyposażenia kontrolno-pomiarowego i producentami pojazdów.

Ponadto w dyrektywie wymaga się, aby Komisja przeprowadziła studium wykonalności dotyczące tego:

- w jaki sposób można byłoby gromadzić i przechowywać dostępne informacje odnoszące się do głównych elementów dotyczących bezpieczeństwa pojazdów, które uległy poważnemu wypadkowi,
- w jaki sposób byłoby możliwe udostępnianie diagnostom, posiadaczom dowodów rejestracyjnych i badającym wypadki informacji o historii wypadku i wskazaniach drogomierza, w anonimowej formie.

3. KRAJOWE ŚRODKI WYKONAWCZE ZGŁOSZONE PRZEZ PAŃSTWA CZŁONKOWSKIE ORAZ WSTĘPNE USTALENIA W WYNIKU ICH OCENY

3.1 Krajowe środki wykonawcze zgłoszone przez państwa członkowskie

Państwa członkowskie musiały do dnia 20 maja 2017 r. przyjąć i opublikować krajowe środki niezbędne do wykonania dyrektywy, a następnie musiały poinformować o nich Komisję. Środki te stosuje się od dnia 20 maja 2018 r.

Do dnia 20 maja 2017 r. jedynie sześć z 28 państw członkowskich poinformowało Komisję, że zakończono transpozycję dyrektywy. Zgodnie z przepisami proceduralnymi Komisja wszczęła postępowania w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego, wzywając pozostałe 22 państwa członkowskie do przyjęcia wymaganych krajowych środków wykonawczych. Wszczęcie postępowań w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego było podstawą intensywnego dialogu z państwami członkowskimi i w większości przypadków doprowadziło do zgłoszenia brakujących krajowych środków wykonawczych. Dwa państwa członkowskie – Niderlandy i Polska – zadeklarowały, że dokonały jedynie częściowej transpozycji dyrektywy. Trwają niezbędne działania, których celem jest zmuszenie tych państw członkowskich do wypełnienia ich obowiązku dotyczącego zapewnienia transpozycji dyrektywy.

3.2 Wstępne ustalenia

Aby uzyskać wstępną ocenę krajowych środków wykonawczych co do ich zgodności z wymogami dyrektywy, Komisja zatrudniła zewnętrznego wykonawcę. Komisja analizuje głębiej ustalenia wykonawcy i oczekuje się, że prace zakończą się w nadchodzących miesiącach.

3.2.1 Zakres dyrektywy i obowiązki

Jak wynika ze wstępnej analizy krajowych środków wykonawczych, włączenie szybkich ciągników oraz pojazdów dwu- lub trzykołowych było dla niektórych państw członkowskich wyzwaniem, natomiast w odniesieniu do kategorii pojazdów, które już wcześniej były objęte systemem badań, stwierdzono występowanie wyłącznie drobnych problemów.

Wydaje się, że w niektórych państwach członkowskich pojazdy rolnicze ogólnie nie są rejestrowane[10], co spowodowało, że wprowadzenie okresowych badań tych pojazdów okazało się trudne.

Jedynie dwa państwa członkowskie – Irlandia i Niderlandy – zgłosiły alternatywne środki bezpieczeństwa drogowego i w konsekwencji wykluczyły badania pojazdów dwu- lub trzykołowych. Biorąc pod uwagę, że okresowe badania tych pojazdów będą obowiązywały dopiero od dnia 1 stycznia 2022 r., wiele państw członkowskich spóźniło się z przyjęciem i zgłoszeniem krajowych środków wykonawczych, zwracając uwagę, że uwzględnienie daty faktycznego rozpoczęcia stosowania dałoby nieco więcej czasu na transpozycję.

Inne kategorie wyłączenia na podstawie dyrektywy, które wykorzystała większość (18) państw członkowskich:

- pojazdy, których nigdy lub prawie nigdy nie wykorzystuje się na drogach publicznych, np. pojazdy historyczne lub pojazdy wyczynowe;
- pojazdy użytkowane przez siły zbrojne, służby pożarnicze, służby ochrony cywilnej lub służby pogotowia i ratownictwa.

[10] Uwaga: w związku z brakiem europejskiego prawodawstwa w tym obszarze decyzja, które pojazdy podlegają rejestracji i w konsekwencji którym pojazdom wydaje się dowód rejestracyjny pojazdu i tablice rejestracyjne, leży w gestii poszczególnych krajów.

Ponadto niektóre państwa członkowskie skorzystały z możliwości wyłączenia pojazdów użytkowanych do celów rolniczych, ogrodniczych, leśnych, gospodarstwa rolnego lub rybołówstwa oraz pojazdów użytkowanych wyłącznie na małych wyspach lub obszarach słabo zaludnionych.

Większość państw członkowskich (18) wprowadziła do systemu okresowych badań zdatności do ruchu drogowego dodatkowe kategorie pojazdów, głównie kategorie mniejszych przyczep (O1, O2), dalsze kategorie pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz kategorie pojazdów rolniczych.

3.2.2 Częstotliwość przeprowadzania badań; zakres i metody badań

Wydaje się, że większość państw członkowskich utrzymała częstotliwość przeprowadzania badań, którą ustanowiły już one zgodnie z dyrektywą 2009/40/WE, co oznacza, że w niektórych przypadkach państwa członkowskie mają większą częstotliwość niż określono w dyrektywie jako minimalny wymóg, głównie w przypadku samochodów osobowych; są to m.in. Austria (3-2-1), Chorwacja (1-1-1) lub Niemcy (3-2-2).

Wstępna analiza wskazuje, że państwa członkowskie nie miały problemów z wprowadzeniem częstotliwości badań dla nowej kategorii szybkich ciągników (4-2-2).

Jak wspomniano powyżej, w dyrektywie wymagano, aby państwa członkowskie zdefiniowały częstotliwość badań, elementy, które mają być badane, metody oraz kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający, jeżeli chodzi o pojazdy dwu- lub trzykołowe, dając tym samym państwom członkowskim dużą elastyczność. Dla przykładu Niemcy wprowadziły częstotliwość przeprowadzania badań wynoszącą 2-2-2, Hiszpania – 4-2-2, a Chorwacja – 2-1-1.

Na podstawie wstępnej oceny wydaje się, że niektóre państwa członkowskie wybrały dosłowną transpozycję załącznika I do dyrektywy w odniesieniu do elementów, które należy badać, zakresu, metod, kryteriów uznania stanu technicznego za niezadowalający oraz ich klasyfikacji. Niektóre państwa członkowskie dokonały jednak transpozycji środków z załącznika I w kilku różnych aktach krajowych, utrudniając identyfikację i ocenę krajowych środków wykonawczych w odniesieniu do tego załącznika o bardzo technicznym charakterze.

Nie wprowadzono w pełni fakultatywnych środków umożliwiających państwom członkowskim wymaganie, by pojazd poddawano kontroli przed terminem kolejnego okresowego badania (zob. pkt 2.2 powyżej). Wydaje się, że dwa przypadki wprowadzone przez większość państw członkowskich to:

- w przypadku gdy pojazd brał udział w wypadku, a wypadek ten miał wpływ na główne elementy odpowiadające za bezpieczeństwo pojazdu, takie jak koła, zawieszenie, strefy zgniotu, układy poduszek powietrznych, układ kierowniczy lub układ hamulcowy (około 19 państw członkowskich), oraz
- w przypadku dokonania zmian lub modyfikacji układów i elementów odpowiadających za bezpieczeństwo i ochronę środowiska (około 12 państw członkowskich).

Wydaje się, że około 10 państw członkowskich wprowadziło badania dla wszystkich innych przypadków, w których bezpieczeństwo ruchu drogowego jest poważnie zagrożone. Wygląda jednak na to, że jedynie trzy państwa członkowskie zamierzają wprowadzić wymóg, by pojazdy poddawano okresowemu badaniu w przypadku zmiany posiadacza dowodu

rejestracyjnego pojazdu, a tylko jedno państwo chciałoby, aby częściej badano pojazdy o wyższym przebiegu (ponad 160 000 km).

3.2.3 Ocena usterek

Prawdopodobnie ze względu na zalecenie z 2010 r. we wstępnej ocenie krajowych środków wykonawczych nie zidentyfikowano potencjalnych znaczących problemów związanych z niezgodnością z przepisami i dotyczących obecnie już obowiązkowych kategorii usterek (drobne, poważne i niebezpieczne).

Ewentualne problemy, które mogą wymagać wyjaśnienia w ramach dialogu z państwami członkowskimi, dotyczą sytuacji, w której podczas badania zdatności do ruchu drogowego zostanie stwierdzonych szereg usterek różnej wagi, a pojazd należy zaklasyfikować według najpoważniejszej usterki.

3.2.4 Działania następcze w przypadku usterek

Wstępna ocena środków krajowych nie wywołała żadnych szczególnych zastrzeżeń w odniesieniu do działań następczych w przypadku usterek wykrytych podczas kontroli.

3.2.5 Świadectwo zdatności do ruchu drogowego oraz poświadczenie przeprowadzenia badania; współpraca administracyjna między państwami członkowskimi

Szereg problemów pojawił się w odniesieniu do następujących wymogów określonych w dyrektywie:

- Kilka państw członkowskich nie przekazało w terminie opisu świadectwa zdatności do ruchu drogowego pomimo licznych przypomnień i wniosków przesyłanych przez Komisję.
- W wielu przypadkach państwa członkowskie nie zauważyły, że w dyrektywie wprowadzono obowiązkowe stosowanie zharmonizowanych kodów unijnych, co wymagało wprowadzenia zmian w krajowych przepisach, powodując dalsze opóźnienia.
- Wymóg stosowania zharmonizowanych kodów unijnych wprowadził w błąd wiele państw członkowskich i zamiast stosować kody z załącznika II do dyrektywy, państwa te wprowadziły inne kody. W ramach dialogu między Komisją i tymi państwami członkowskimi wyjaśniono te błędy. Usunięcie tych błędów wymagało wprowadzenia zmian w przepisach krajowych, co spowodowało dalsze opóźnienia.

W 2016 r. Komisja – świadoma obowiązku związanego ze świadectwami zdatności do ruchu drogowego, którego termin przypadał na 2018 r. – poprosiła Komitet ds. Zdatności do Ruchu Drogowego o opinię na temat ewentualnego przyszłego narzędzia Komisji, które umożliwiałoby wgląd do świadectw zdatności do ruchu drogowego, poświadczeń przeprowadzenia badania i dokumentów rejestracyjnych pojazdów. Na podstawie poparcia ze strony komitetu Komisja uruchomiła procedurę i stworzyła nowe narzędzie, dzięki któremu można sprawdzić wzór dokumentów rejestracyjnych pojazdu[11] i dokumentów dotyczących zdatności do ruchu drogowego[12].

Do dnia 20 maja 2015 r. państwa członkowskie zgłosiły swoje krajowe punkty kontaktowe i od tamtego momentu przesyłają regularne aktualizacje zgodnie z wymogami dyrektywy.

[11] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/vehicles/vehicle-registration-certificate_en
[12] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/vehicles/roadworthiness-certificate_en

Jeżeli chodzi o środki związane z wzajemnym uznawaniem świadectw zdatności do ruchu drogowego, na podstawie wstępnej analizy stwierdzono, że w większości państw członkowskich transpozycja była zadowalająca, a dalsze wyjaśnienia będą wymagane tylko w sporadycznych przypadkach. Większość państw członkowskich skorzystała z fakultatywnego środka służącego sprawdzeniu – w przypadku wątpliwości – ważności świadectwa zdatności do ruchu drogowego.

Zgodnie ze wstępną analizą wydaje się, że większość państw członkowskich ustanowiła niezbędną komunikację elektroniczną między stacjami kontroli pojazdów a właściwymi organami. Wyjaśnienie, czy komunikacja elektroniczna jest zapewniona także między organami zajmującymi się zdatnością do ruchu drogowego a organami zajmującymi się rejestracją pojazdów, będzie jednak wymagać dalszej oceny i ewentualnego dialogu z państwami członkowskimi.

3.2.6 Oszustwa polegające na fałszowaniu przebiegu[13]

Ze wstępnej analizy wynika, że środki, w ramach których wymaga się, aby państwa członkowskie zapewniały, by podczas kolejnego badania udostępniano dane z odczytu drogomierza zarejestrowane podczas poprzedniego badania zdatności do ruchu drogowego, transponowano bez większych problemów.

Jeżeli jednak chodzi o obowiązek wprowadzenia skutecznych, proporcjonalnych, odstraszających i niedyskryminujących sankcji mających zastosowanie w przypadku stwierdzenia manipulacji mechanizmem drogomierza, wydaje się, że środki krajowe są w wielu przypadkach raczej ogólne, a nie ukierunkowane w szczególności na zwalczanie oszustw polegających na fałszowaniu przebiegu. Bardziej dogłębna analiza środków krajowych i przyszły dialog ze stosownymi państwami członkowskimi będą ukierunkowane na wyjaśnienie tych kwestii.

3.2.7 Stacje kontroli pojazdów, wyposażenie i przyrządy do przeprowadzania badań, nadzór nad stacjami kontroli pojazdów, diagności

Zgodnie ze wstępną oceną wydaje się, że nie ma żadnych luk w transpozycji w odniesieniu do wymogu w zakresie upoważnienia stacji kontroli pojazdów do przeprowadzania badań oraz ogólnego wymogu zapewnienia nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. Wydaje się także, że bez zasadniczych problemów dokonano transpozycji ogólnych środków wymagających od państw członkowskich zapewnienia, aby diagności spełniali wymogi dotyczące minimalnych kompetencji i szkoleń.

Wygląda jednak na to, że Komisja będzie musiała rozpocząć dialog z kilkoma państwami członkowskimi, aby wyjaśnić krajowe środki mające na celu transpozycję załącznika III dotyczącego minimalnych wymogów w zakresie wyposażenia, załącznika IV dotyczącego kompetencji, szkoleń i certyfikacji diagnostów, a także załącznika V dotyczącego szczegółowych zadań organu nadzoru.

2. STUDIUM WYKONALNOŚCI DOTYCZĄCE ELEKTRONICZNEJ PLATFORMY WYMIANY INFORMACJI O POJAZDACH[14]

[13] Przy istotnym wsparciu ze strony Parlamentu Europejskiego Komisja pracuje nad projektem pilotażowym dotyczącym wymiany danych z drogomierzy z państwami członkowskimi, które dobrowolnie się zgłosiły. Projekt pilotażowy będzie trwał do końca 2020 r.

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

Zgodnie z wymogami określonymi w dyrektywie Komisja zleciła przeprowadzenie studium wykonalności w 2014 r. przedsiębiorstwu Unisys. Sprawozdanie końcowe opublikowano w kwietniu 2015 r.

W studium tym zidentyfikowano trzy uzasadnione przypadki przepływu danych technicznych:

1. państwa członkowskie -> Komisja: państwa członkowskie co dwa lata przekazują swoje krajowe dane statystyczne dotyczące kontroli drogowych;
2. stacje kontroli pojazdów/państwa członkowskie, producenci wyposażenia kontrolno-pomiarowego <-> producenci pojazdów: zapewnianie szczegółowych informacji technicznych na temat pojazdów, które to informacje są niezbędne w celu przeprowadzania okresowych badań zdatności do ruchu drogowego;
3. państwo członkowskie -> państwo członkowskie: procedura notyfikacyjna po kontroli drogowej stanu technicznego, procedura rejestracji oraz okresowa kontrola techniczna.

W ramach studium wykonalności stwierdzono, że w celu maksymalizacji ponownego wykorzystania istniejących systemów oraz przy uwzględnieniu opłacalności bardziej korzystne byłoby, gdyby na potrzeby każdego celu wykorzystywano osobny system, zamiast opracowywać jeden nadrzędny system. Niezależnie od rodzaju przepływu danych zawierających informacje na temat pojazdów wspólny format i wspólna struktura danych są warunkiem wstępnym realizacji platformy wymiany informacji o pojazdach. Będzie to korzystne dla wszystkich zainteresowanych stron, ponieważ ułatwi wymianę danych oraz pozwoli podnieść jakość danych na wszystkich etapach cyklu życia pojazdu.

W związku z tym jeżeli można zapewnić spełnienie określonych warunków dotyczących ochrony danych, współpracy administracyjnej, barier prawnych i warunków zarządzania, realizacja platformy wymiany informacji o pojazdach może być możliwa przez rozszerzenie istniejących systemów. Jeżeli spełnienie tych warunków nie jest możliwe, w ramach studium wykonalności stwierdzono, że wdrożenie nowego systemu byłoby możliwe, ale przy dodatkowych kosztach i czasie.

4.

5. PODSUMOWANIE – WNIOSKI

W ramach przyjętego w 2014 r. pakietu dotyczącego zdatności do ruchu drogowego wprowadzono szereg nowości w obszarach okresowych badań zdatności do ruchu drogowego, drogowych kontroli stanu technicznego pojazdów wykorzystywanych do celów komercyjnych oraz dokumentów rejestracyjnych pojazdu, a jednocześnie utrzymano większość istniejących i funkcjonujących wymogów.

Wszystkie państwa członkowskie z wyjątkiem dwóch z powodzeniem zakończyły transpozycję środków określonych w dyrektywie do ich przepisów krajowych. Jeżeli chodzi o zgodność środków krajowych ze środkami określonymi w dyrektywie, ze wstępnej oceny wynika, że transpozycja wydaje się ogólnie zadowalająca w większości państw członkowskich, jednak w niektórych przypadkach Komisja może rozważyć rozpoczęcie dialogu z odpowiednimi państwami członkowskimi, aby wyjaśnić ewentualne przypadki braku zgodności z przepisami.

Jeżeli chodzi o wpływ dyrektywy na poszczególne aspekty okresowych badań zdatności do ruchu drogowego, znaczące wnioski można wyciągnąć wyłącznie na podstawie danych wygenerowanych po trzyletnim okresie nieprzerwanego stosowania dyrektywy. Kiedy przyjdzie na to czas, Komisja przedstawi stosowną ocenę ex post, a póki co będzie ściśle monitorować sytuację.