KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 24.4.2025 r.
COM(2025) 180 final

2025/0097 (COD)

Roadworthiness package

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniająca dyrektywę 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz dyrektywę 2014/47/UE w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdatności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

{SEC(2025) 119 final} - {SWD(2025) 96 final} - {SWD(2025) 97 final} -
{SWD(2025) 98 final} - {SWD(2025) 99 final}

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

Niniejsze uzasadnienie towarzyszy projektowi przeglądu dwóch dyrektyw:

1) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep[1].

2) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdatności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii[2].

Transport drogowy odgrywa kluczową rolę w łączeniu przedsiębiorstw i konsumentów w całej UE, ułatwia handel oraz stymuluje wzrost gospodarczy i zatrudnienie. Jest też jednak źródłem pewnych problemów, takich jak wypadki drogowe i zanieczyszczenie powietrza.

Wypadki drogowe należą do najgorszych skutków transportu drogowego i wiążą się ze znacznymi kosztami dla społeczeństwa. Głównymi przyczynami wypadków drogowych są nadmierna prędkość, prowadzenie pojazdu pod wpływem alkoholu lub narkotyków, rozproszenie uwagi i różnego rodzaju błędy kierowcy (takie jak błędna ocena sytuacji lub prowadzenie pojazdu mimo zmęczenia). Inne przyczyny wypadków to zły stan lub wadliwy projekt infrastruktury (m.in. śliskie nawierzchnie, nieodpowiednie oznakowanie i nieodpowiednia konserwacja) oraz usterki pojazdu. Za sprawą unijnych przepisów dotyczących homologacji typu oraz dobrze rozwiniętego systemu kontroli technicznych w całym cyklu użytkowania pojazdu usterki pojazdu są przyczyną jedynie niewielkiego odsetka wypadków drogowych w UE. Oznacza to jednak również, że nadal dochodzi do – możliwych do uniknięcia – wypadków spowodowanych usterkami pojazdu. Podejście oparte na „bezpiecznym systemie" wymaga działań na wszystkich tych frontach, biorąc pod uwagę, że poszczególne części systemu – w tym użytkownicy, pojazdy, infrastruktura i reagowanie w sytuacjach awaryjnych – są ze sobą nierozerwalnie powiązane[3].

Transport drogowy jest głównym źródłem emisji zanieczyszczeń powietrza w postaci tlenków azotu (NO_X) i w 2021 r. odpowiadał za 35,5 % ich emisji. Odpowiada on również za znaczną część emisji cząstek stałych (8,1 % emisji $PM_{2,5}$ i 9,5 % emisji PM_{10})[4]. W szczególności w miastach należy spodziewać się, że te wartości procentowe będą jeszcze wyższe, prowadząc do wysokiego narażenia na te zanieczyszczenia pochodzące z transportu

---

1 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/2023-05-20).

2 Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdatności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylająca dyrektywę 2000/30/WE (Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 134, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/47/2022-09-27).

3 Komisja Europejska (2020), Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu, *Ramy polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE na lata 2021–2030 – kolejne kroki w kierunku realizacji „wizji zero"*, Urząd Publikacji, 2020, https://data.europa.eu/doi/10.2832/391271.

4 National air pollutant emissions data viewer 2005–2022 [przeglądarka danych dotyczących krajowych emisji zanieczyszczeń powietrza z lat 2005–2022] | Strona internetowa Europejskiej Agencji Środowiska, EEA (2024), Air Pollution in Europe: 2024 reporting status [Zanieczyszczenie powietrza w Europie: stan sprawozdawczości na 2024 r.], https://www.eea.europa.eu/publications/national-emission-reduction-commitments-directive-2024.

drogowego. Szacuje się, że w 2018 r. emisje z transportu drogowego były przyczyną nawet 70 000 przedwczesnych zgonów w UE[5]. Aby ograniczyć te emisje, w dyrektywie (UE) 2024/2881 przedstawiono zmienione przepisy dotyczące jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy[6]. Dyrektywa ma skierować UE na ścieżkę prowadzącą do eliminacji zanieczyszczeń powietrza najpóźniej do 2050 r., przy jednoczesnym ściślejszym dostosowaniu norm jakości powietrza do wytycznych Światowej Organizacji Zdrowia, które wymagają bardziej restrykcyjnych środków w celu ograniczania emisji u źródła.

Inicjatywa ta opiera się na pakiecie dotyczącym zdatności do ruchu drogowego z 2014 r., na który składają się trzy niżej wymienione dyrektywy.

- **Dyrektywa 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego** zawiera wymóg poddawania pojazdów transportu drogowego okresowym badaniom w celu zapewnienia zgodności ze zbiorem minimalnych wymogów. Ma ona zastosowanie do wszystkich samochodów osobowych, dostawczych, ciężarowych, autobusów, ciężkich przyczep, szybszych ciągników, a od stycznia 2022 r. – do większych pojazdów dwu- i trzykołowych oraz pojazdów czterokołowych.
- **Dyrektywa 2014/47/UE w sprawie drogowej kontroli technicznej** uzupełnia dyrektywę 2014/45/UE, nakładając na państwa członkowskie obowiązek przeprowadzania kontroli drogowych ciężkich pojazdów do transportu pasażerów i towarów oraz ich przyczep.
- **Dyrektywa 2014/46/UE**[7] **w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów** przewiduje elektroniczne ewidencjonowanie danych wszystkich pojazdów zarejestrowanych w każdym państwie członkowskim oraz zharmonizowane procedury zatrzymania dopuszczenia pojazdu do ruchu drogowego.

Pakiet dotyczący zdatności do ruchu drogowego z 2014 r. uzupełnia wymogi w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska, które muszą spełniać pojazdy, aby mogły poruszać się po drogach UE, tj. odpowiednie przepisy dotyczące unijnej homologacji typu[8] pojazdów silnikowych. Przepisy te określają również wymogi w zakresie nadzoru rynku w odniesieniu do pojazdów silnikowych. Pakiet dotyczący zdatności do ruchu drogowego skupia się jednak na czym innym. Podczas gdy przepisy dotyczące nadzoru rynku mają na celu zapewnienie, aby pojazdy nadal spełniały wymogi dotyczące homologacji typu w chwili wprowadzania ich do obrotu i przez określony czas po ich wprowadzeniu do obrotu[9], oraz skupiają się na obowiązkach producenta, to pakiet dotyczący zdatności do ruchu drogowego koncentruje się na zapewnieniu przez właścicieli zgodności z minimalnymi wymogami przez cały cykl użytkowania pojazdu. Ponadto przepisy dotyczące nadzoru rynku wymagają poddania badaniu ograniczonej liczby egzemplarzy pojazdów każdego modelu, zaś okresowe badania

---

5 SWD(2022) 359 Ocena skutków towarzysząca wnioskowi dotyczącemu Euro 7: https://single-market-economy.ec.europa.eu/publications/euro-7-standard-proposal_pl

6 Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/2881 z dnia 23 października 2024 r. w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy (Dz.U. L, 2024/2881, 20.11.2024, http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj).

7 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/46/oj).

8 Zob. np. https://eur-lex.europa.eu/PL/legal-content/summary/eu-approval-and-market-surveillance-measures-for-motor-vehicles-and-their-trailers.html.

9 Obecnie przez 5 lat lub 100 000 km, ale okres ten może zostać przedłużony na podstawie rozporządzenia (UE) 2024/1257 (Euro 7).

techniczne mają zastosowanie do prawie wszystkich zarejestrowanych pojazdów. Zatem pakiet dotyczący zdatności do ruchu drogowego uzupełnia przepisy dotyczące nadzoru rynku w aspekcie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego i efektywności środowiskowej pojazdów przez cały cykl ich użytkowania.

Po przyjęciu pakietu dotyczącego zdatności do ruchu drogowego z 2014 r., a po nim innych powiązanych przepisów UE ulepszono technologie w pojazdach, w tym systemy bezpieczeństwa czynnego oraz inteligentne systemy wspomagania kierowcy w nowych pojazdach. Pomimo tych postępów po drogach UE nadal jednak poruszają się niebezpieczne pojazdy, przyczyniając się do powodowania wypadków – jako ich główna przyczyna albo jeden z czynników. Niektóre niebezpieczne pojazdy, tj. pojazdy z poważnymi lub niebezpiecznymi usterkami, wykrywa się w toku okresowych badań technicznych lub kontroli drogowych. Inne mogą nie zostać wykryte, ponieważ albo nie można stwierdzić ich usterek podczas okresowego badania technicznego lub kontroli drogowej, albo nie są w ogóle poddawane badaniom. Sytuacje te obejmują pojazdy z elementami bezpieczeństwa poddanymi ingerencji oraz pojazdy z nieprawidłowo zabezpieczonym ładunkiem.

Kolejnym problemem są niedostateczne kontrole emisji zanieczyszczeń powietrza i hałasu z pojazdów. Niektóre badania wykonywane w toku obecnych okresowych badań technicznych nie są wystarczająco czułe, aby móc wykryć nieprawidłowości emisji z nowoczesnych pojazdów, a obecne procedury badań nie są odpowiednie do osiągnięcia celów polityki UE w zakresie eliminacji zanieczyszczenia powietrza i hałasu. Obecny pakiet dotyczący zdatności do ruchu drogowego nadal nie obejmuje pomiaru emisji NO_X ani liczby cząstek stałych (PN) w przypadku nowych samochodów osobowych, przy czym aktualnie nie ma unijnych przepisów dotyczących badania pojazdów pod kątem ingerencji w układy redukujące emisje NO_X lub filtry cząstek stałych bądź ich uszkodzenia. Z racji tych niedociągnięć pakiet dotyczący zdatności do ruchu drogowego mniej skutecznie przyczynił się do zmniejszenia liczby pojazdów wysokoemisyjnych.

Ponadto dyrektywy 2014/45/UE i 2014/47/UE nie przyczyniają się skutecznie do egzekwowania przepisów dotyczących unijnego ruchu transgranicznego i handlu pojazdami.

Chociaż dyrektywy te zostały nieznacznie zmienione aktami delegowanymi[10] w celu dostosowania ich do zaktualizowanych oznaczeń kategorii pojazdów w przepisach dotyczących homologacji typu[11] oraz w celu wprowadzenia badania systemu eCall[12] w ramach okresowych badań technicznych, podstawowe przepisy pozostają niezmienione od 2014 r. W strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności[13] wezwano do

---

[10] Dyrektywa delegowana Komisji (UE) 2021/1717 z dnia 9 lipca 2021 r. zmieniająca dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE w odniesieniu do aktualizacji niektórych oznaczeń kategorii pojazdów i dodania systemu eCall do wykazu badanych elementów, metod, kryteriów uznania stanu technicznego za niezadowalający i oceny usterek w załącznikach I i III do tej dyrektywy (Dz.U. L 342 z 27.9.2021, s. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir_del/2021/1717/oj) oraz dyrektywa delegowana Komisji (UE) 2021/1716 z dnia 29 czerwca 2021 r. zmieniająca dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE w odniesieniu do zmian w oznaczeniach kategorii pojazdów wynikających ze zmian w prawodawstwie dotyczącym homologacji typu (Dz.U. L 342 z 27.9.2021, s. 45, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir_del/2021/1716/oj).

[11] Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013, (UE) nr 167/2013 i (UE) 2018/858.

[12] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/758 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie wymagań dotyczących homologacji typu na potrzeby wdrożenia systemu pokładowego eCall opartego na numerze alarmowym 112 oraz zmiany dyrektywy 2007/46/WE (Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 77, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/758/oj).

[13] COM(2020) 789 final, EUR-Lex - 52020DC0789 - PL - EUR-Lex (europa.eu).

dostosowania ram prawnych dotyczących zdatności do ruchu drogowego, aby zapewnić zgodność pojazdów z normami emisji i bezpieczeństwa podczas ich całego cyklu życia, przyczyniając się tym samym do realizacji ram polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE na lata 2021–2030[14] i wspierając cele Europejskiego Zielonego Ładu.

Inicjatywa ta ma na celu dalszą poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w UE, wspierając zrównoważoną mobilność oraz ułatwiając swobodny przepływ osób i towarów w UE. Poniżej opisano cele służące uwolnieniu pełnego potencjału pakietu dotyczącego zdatności do ruchu drogowego, w szczególności dyrektyw 2014/45/UE i 2014/47/UE.

1) Zapewnienie spójności, obiektywności i wysokiej jakości badań zdatności do ruchu drogowego istniejących i przyszłych pojazdów. W szczególności należy zapewnić badanie pojazdów elektrycznych (EV) i elektronicznych układów bezpieczeństwa, w tym zaawansowanych systemów wspomagania kierowcy (ADAS), zanim większość nowych pojazdów wyposażonych w takie systemy trafi na pierwsze okresowe badanie techniczne. Aby rozwiązać problem niemożności wykrywania pojazdów wysokoemisyjnych w ramach istniejących badań emisji, w zakres okresowego badania technicznego lub kontroli drogowej należy włączyć nowo opracowane metody badań.

2) **Znaczne ograniczenie ingerencji i poprawa wykrywania wadliwych pojazdów** z uszkodzonymi lub poddanymi ingerencji systemami związanymi z bezpieczeństwem i układami kontroli emisji spalin, a także poddanymi manipulacji drogomierzami. Można to osiągnąć przez: (i) usprawnienie badań emisji (zanieczyszczenia powietrza i hałasu); (ii) zapewnienie lepszych narzędzi do wykrywania modyfikacji w zabezpieczeniach, zwłaszcza w oprogramowaniu pojazdów; oraz (iii) zwiększenie częstotliwości i lepsze ukierunkowanie kontroli. Obecnie niektóre wadliwe pojazdy nie są badane wystarczająco często lub wcale, przez co nie wykrywa się takich usterek.

3) **Usprawnienie elektronicznego przechowywania i wymiany odpowiednich danych dotyczących identyfikacji i stanu pojazdów** w celu rozwiązania problemu niewystarczającej dostępności danych oraz usprawnienia wzajemnego uznawania przez organy egzekwowania prawa. Dokładniejsze dane dotyczące stanu (takie jak przebieg) oraz sprawna i skuteczna wymiana informacji między państwami członkowskimi również pomogą w wykrywaniu pojazdów, w których doszło do ingerencji w drogomierz.

- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Proponowany przegląd pakietu dotyczącego zdatności do ruchu drogowego, w szczególności dyrektyw 2014/45/UE i 2014/47/UE, jest spójny z celami określonymi w **ramach polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE**[15] i przyczyni się do osiągnięcia celu, jakim jest zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych i poważnie rannych o 50 % do 2030 r. Proponowany przegląd zapewni również dostosowanie do pakietu dotyczącego bezpieczeństwa ruchu drogowego z 2023 r., tj. wniosków dotyczących zmiany **dyrektywy w sprawie praw jazdy** i **dyrektywy w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji i wzajemnej pomocy w odniesieniu do przestępstw lub wykroczeń przeciwko**

[14] http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar%3A0e8b694e-59b5-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0003.02/DOC_2&format=PDF.

[15] SWD(2019) 283 final, https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf.

bezpieczeństwu ruchu drogowego[16]. W niniejszym wniosku określono przepisy dotyczące dowodów rejestracyjnych pojazdów, możliwej przyszłej cyfryzacji dokumentów oraz wymiany informacji dotyczących pojazdów między państwami członkowskimi w celu egzekwowania przepisów.

Przegląd jest również spójny z celami polityki UE w zakresie czystego powietrza, w tym z celami **dyrektyw w sprawie jakości powietrza**[17] i **dyrektywy w sprawie redukcji krajowych emisji**[18], które zobowiązują państwa członkowskie do wprowadzenia środków na rzecz ograniczenia zanieczyszczeń powietrza w atmosferze zgodnie z celami planu działania na rzecz eliminacji zanieczyszczeń[19].

Badania zdatności do ruchu drogowego opierają się w dużej mierze na **rozporządzeniach w sprawie homologacji typu**[20]. Wniosek jest zgodny z wymogami w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska określonymi w tych przepisach i obejmuje środki służące zapewnieniu przez właścicieli zgodności z minimalnymi wymogami przez cały cykl użytkowania pojazdu. Jest on spójny z **rozporządzeniem w sprawie ogólnego bezpieczeństwa**[21] i aktami je poprzedzającymi, a także spełnia wymagania norm emisji Euro. Wniosek ma również zapewnić, by wszelkie nowe urządzenia spełniające wymogi tych przepisów działały zgodnie z oczekiwaniami i w rezultacie przynosiły oczekiwane korzyści. Wniosek zapewnia dostosowanie okresowych badań technicznych i kontroli drogowych do procedury homologacji typu, w tym stosowanie elektronicznych kontroli technicznych (elektroniczna okresowa kontrola techniczna). Wykorzystanie teledetekcji podczas kontroli drogowej wszystkich pojazdów ma szczególne znaczenie dla nadzoru rynku, ponieważ umożliwia kontrolę dużej części parku samochodowego. Daje to cenny wgląd w powtarzające się problemy z określonymi technologiami/rozwiązaniami stosowanymi w układach kontroli emisji spalin, modelami pojazdów, latami modelowymi itp. Oczekuje się również synergii z nowym **rozporządzeniem w sprawie Euro 7**[22], w tym wykorzystania pokładowych funkcji

---

16 COM(2023) 127 and COM(2023) 126 final, https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/european-commission-proposes-updated-requirements-driving-licences-and-better-cross-border-2023-03-01_pl.

17 Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/2881 z dnia 23 października 2024 r. w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy (wersja przekształcona) (Dz.U. L, 2024/2881, 20.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj).

18 Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2284 z dnia 14 grudnia 2016 r. w sprawie redukcji krajowych emisji niektórych rodzajów zanieczyszczeń atmosferycznych, zmiany dyrektywy 2003/35/WE oraz uchylenia dyrektywy 2001/81/WE (Dz.U. L 344 z 17.12.2016, s. 1. ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/2284/oj).

19 https://environment.ec.europa.eu/strategy/zero-pollution-action-plan_pl

20 Na przykład rozporządzenie (UE) 2018/858 w odniesieniu do większości pojazdów do transportu pasażerów i towarów oraz ich przyczep, rozporządzenie (UE) 167/2013 w odniesieniu do ciągników oraz rozporządzenie (UE) nr 168/2013 w odniesieniu do pojazdów dwu- i trzykołowych oraz pojazdów czterokołowych.

21 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 z dnia 27 listopada 2019 r. w sprawie wymogów dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w odniesieniu do ich ogólnego bezpieczeństwa oraz ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego, zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 oraz uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 i (WE) nr 661/2009 oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 631/2009, (UE) nr 406/2010, (UE) nr 672/2010, (UE) nr 1003/2010, (UE) nr 1005/2010, (UE) nr 1008/2010, (UE) nr 1009/2010, (UE) nr 19/2011, (UE) nr 109/2011, (UE) nr 458/2011, (UE) nr 65/2012, (UE) nr 130/2012, (UE) nr 347/2012, (UE) nr 351/2012, (UE) nr 1230/2012 i (UE) 2015/166 (Dz.U. L 325 z 16.12.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

22 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1257 z dnia 24 kwietnia 2024 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych i silników oraz układów, komponentów

monitorowania, aby wspomóc analizę emisji NO_X podczas okresowych kontroli technicznych i kontroli drogowych.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Przegląd pakietu dotyczącego zdatności do ruchu drogowego, w szczególności dyrektyw 2014/45/UE i 2014/47/UE, jest spójny z **rozporządzeniem w sprawie jednolitego portalu cyfrowego**[23], gdyż przewiduje ułatwienie dostępu online do informacji dotyczących pojazdów, odpowiednich procedur administracyjnych oraz usług wsparcia i rozwiązywania problemów. Przyczynia się również do osiągania celów **unijnej strategii w zakresie danych**[24] dotyczących rozwoju europejskich przestrzeni danych dla administracji publicznych, które to przestrzenie mogą wspomagać egzekwowanie przepisów, w tym przepisów dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego i przepisów o ochronie środowiska. Przepisy dotyczące ochrony danych osobowych, w szczególności przepisy rozporządzenia (UE) 2016/679 (ogólne rozporządzenie o ochronie danych)[25] mają również zastosowanie do wymiany informacji na temat dowodów rejestracyjnych pojazdów i świadectw zdatności do ruchu drogowego, a także powiązanych danych rejestracyjnych pojazdów.

Obecnie Komisja pracuje też nad inicjatywą na rzecz sprawiedliwego i niedyskryminacyjnego **dostępu do danych pokładowych**, która ma kluczowe znaczenie dla wykonywania codziennych zadań przez stacje kontroli technicznej. Inicjatywa ta uzupełni **akt w sprawie danych**[26] o wytyczne i ewentualnie o wniosek ustawodawczy w sprawie dostępu do danych, funkcji i zasobów pojazdów[27], które mają zasadnicze znaczenie dla świadczenia usług zależnych od danych w sektorze motoryzacyjnym. Ujednolici odpowiednie zbiory danych, a także zapewni skuteczny, niedyskryminacyjny i bezpieczny dostęp do rynku wtórnego oraz usług w zakresie mobilności. Dostawcy usług motoryzacyjnych, w tym przedsiębiorstwa zajmujące się naprawą i kontrolą pojazdów oraz organy właściwe w tym zakresie wezwały Komisję do przedstawienia ambitnego wniosku mającego zapewnić równe warunki działania i nieograniczony dostępu do odpowiednich danych pokładowych[28]. W ramach przeglądu dyrektywy 2014/45/UE (i jej aktu wykonawczego w sprawie informacji technicznych niezbędnych do badania zdatności do ruchu drogowego[29]) określone zostaną przepisy szczegółowe ułatwiające dostęp do danych wymaganych do kontroli technicznych.

---

i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do takich pojazdów, w odniesieniu do emisji i trwałości akumulatora (Euro 7), (Dz.U. L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

23 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1724 z dnia 2 października 2018 r. w sprawie utworzenia jednolitego portalu cyfrowego w celu zapewnienia dostępu do informacji, procedur oraz usług wsparcia i rozwiązywania problemów, a także zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 (Dz.U. L 295 z 21.11.2018, s. 1. ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1724/oj).

24 Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – Europejska strategia w zakresie danych (COM/2020/66 final).

25 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj).

26 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2854 z dnia 13 grudnia 2023 r. w sprawie zharmonizowanych przepisów dotyczących sprawiedliwego dostępu do danych i ich wykorzystywania oraz w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) 2017/2394 i dyrektywy (UE) 2020/1828 (Dz.U. L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).

27 https://transport.ec.europa.eu/document/download/89b3143e-09b6-4ae6-a826-932b90ed0816_en?filename=Communication%20-%20Action%20Plan.pdf.

28 Zob. np. otwarty list CITA: https://citainsp.org/wp-content/uploads/2023/03/L2023-006-Data-Act.pdf.

29 https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2019/621/oj.

Ponadto w **decyzji UE w sprawie programu polityki „Droga ku cyfrowej dekadzie" do 2030 r.**[30] określono, że Parlament Europejski, Rada, Komisja i państwa członkowskie powinny współpracować, dążąc do osiągnięcia celów cyfrowych w UE do 2030 r. Obejmuje to cel dotyczący cyfryzacji usług publicznych: 100 % kluczowych usług publicznych powinno być dostępnych online, a w stosownych przypadkach obywatele i przedsiębiorstwa w UE powinni mieć możliwość interakcji online z administracją publiczną.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

• Podstawa prawna

Podstawę prawną niniejszego wniosku stanowi art. 91 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE)[31]. Art. 91 ust. 1 lit. c) TFUE stanowi, że UE posiada kompetencje w dziedzinie transportu do ustanawiania środków pozwalających polepszyć bezpieczeństwo transportu, w tym bezpieczeństwo ruchu drogowego.

• Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)

UE posiada już kompetencje w dziedzinie zdatności do ruchu drogowego na mocy obowiązujących dyrektyw 2014/45/UE i 2014/47/UE. Na szczeblu unijnym wprowadzano różne środki od 1977 r., kiedy to dyrektywą 77/143/EWG[32] wprowadzono wymóg poddawania pojazdów silnikowych okresowym badaniom zdatności do ruchu drogowego. Ostatnią zmianą w tym obszarze było przyjęcie pakietu dotyczącego zdatności do ruchu drogowego w 2014 r. Nowe przepisy, które mają zostać wprowadzone niniejszym wnioskiem, pozostają w zakresie kompetencji przyznanych UE na mocy art. 91 ust. 1 TFUE, a ze względu na ich związek z już istniejącymi ramami prawnymi dotyczącymi zdatności do ruchu drogowego, mogą być osiągnięte w odpowiedni sposób jedynie na poziomie UE.

Ze względu na fakt, że transport drogowy i przemysł motoryzacyjny są sektorami międzynarodowymi, problemy te można rozwiązać znacznie bardziej efektywnie i skutecznie na szczeblu UE niż na szczeblu krajowym. Mimo że praktyki krajowe różnią się pod względem historycznym, minimalny poziom harmonizacji badań pojazdów i wspólnie uzgodnione rozwiązania w zakresie wymiany danych dotyczących pojazdów między państwami członkowskimi są skuteczniejsze niż szereg nieskoordynowanych rozwiązań krajowych. Dzięki wspólnym przepisom mającym zastosowanie do badania nowoczesnych technologii w pojazdach (pojazdów elektrycznych, ADAS i najnowszych urządzeń do kontroli emisji) państwa członkowskie uzyskają korzyści skali, a producenci wyposażenia badawczego będą mogli działać na bardziej jednolitym rynku. Poprawi się również funkcjonowanie jednolitego rynku, ponieważ pojazdy będą poddawane podobnym badaniom w podobnych warunkach, a przewoźnicy będą ponosić podobne koszty i będą musieli spełniać podobne minimalne wymogi.

Wśród organów krajowych i ekspertów w branży panuje powszechna zgoda co do tego, że obowiązujące dyrektywy nie przystają do najnowszych zmian regulacyjnych i technologicznych w zakresie bezpieczeństwa pojazdów i kontroli emisji. W przypadku

---

30 Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2481 z dnia 14 grudnia 2022 r. ustanawiająca program polityki „Droga ku cyfrowej dekadzie" do 2030 r. (Dz.U. L 323 z 19.12.2022, s. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2481/oj).

31 Dz.U. C 115 z 9.5.2008, s. 85, ELI: http://data.europa.eu/eli/treaty/tfeu_2008/art_91/oj.

32 Dyrektywa Rady 77/143/EWG z dnia 29 grudnia 1976 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich dotyczących badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep, (Dz.U. L 47 z 18.2.1977, s. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1977/143/oj).

braku działań na szczeblu UE państwa członkowskie nadal przeprowadzałyby okresowe kontrole techniczne i kontrole drogowe. Jest jednak bardzo mało prawdopodobne, aby metody badań i zakres kontroli wymaganych na mocy przepisów UE (np. badania hamulców, zawieszenia, elektronicznych systemów bezpieczeństwa i urządzeń do redukcji emisji) były wówczas stosowane w sposób zharmonizowany lub skoordynowany. Państwa członkowskie stosowałyby różne fragmentaryczne rozwiązania, co doprowadziłoby do jeszcze większych niż obecnie różnic w zakresie bezpieczeństwa i efektywności środowiskowej pojazdów. Groziłoby to zakłóceniem jednolitego rynku i stworzeniem kolejnych barier dla swobodnego przepływu. Inicjatywa dotyczy zatem potrzeb w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska mających znaczenie dla Unii.

- **Proporcjonalność**

Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w art. 5 ust. 4 Traktatu o Unii Europejskiej środki przewidziane w niniejszym wniosku nie wykraczają poza to, co jest konieczne do osiągnięcia celów Traktatów – poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, wspierania zrównoważonej mobilności rozwoju oraz ułatwienia swobodnego przepływu osób i towarów w UE.

Ogólnie rzecz biorąc, zakres wniosku ogranicza się do działań, które można najlepiej zrealizować na szczeblu UE w celu zharmonizowania metod i zakresu badań. Wnioskiem na przykład nie są objęte pojazdy wykorzystywane głównie lokalnie, takie jak motorowery i ciągniki.

Jeżeli chodzi o wybór instrumentu działania UE, za najwłaściwsze rozwiązanie uznaje się zmianę obowiązujących dyrektyw 2014/45/UE i 2014/47/UE. Pozwala to na osiągnięcie celów stopniowej harmonizacji w tej dziedzinie, pozostawiając jednocześnie państwom członkowskim wystarczające pole manewru do wprowadzania zmian w sposób odpowiadający ich specyficznemu kontekstowi krajowemu poprzez dalsze stosowanie ugruntowanych rozwiązań krajowych w zakresie badań zdatności do ruchu drogowego. Wybór ten, przy zastosowaniu minimalnych wymogów zamiast uniwersalnego podejścia, umożliwi również przemysłowi opracowanie najskuteczniejszych rozwiązań technicznych, których wymaga ta ciągle rozwijająca się dziedzina.

- **Wybór instrumentu**

Najodpowiedniejszym rozwiązaniem prawnym zapewniającym jasne oraz spójne opracowanie treści przepisów jest przegląd dyrektywy 2014/45/UE i dyrektywy 2014/47/UE, w ramach którego oba te akty zmienia się w jednym wniosku dotyczącym dyrektywy.

3. WYNIKI OCEN *EX POST,* KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

- **Oceny *ex post*/oceny adekwatności obowiązującego prawodawstwa**

W 2023 r. Komisja przeprowadziła ocenę pakietu dotyczącego zdatności do ruchu drogowego z 2014 r. pod kątem jego adekwatności, unijnej wartości dodanej, spójności, skuteczności i efektywności. W ocenie stwierdzono, że częściowo udało się osiągnąć cele pakietu, gdyż przyczynił się on do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz do ograniczenia emisji zanieczyszczeń powietrza z transportu drogowego. Wciąż jednak nie zapewnia się pełnej wykrywalności wadliwych pojazdów, ponieważ w niektórych państwach członkowskich pewne kategorie pojazdów nie podlegają okresowym kontrolom technicznym ani kontrolom drogowym, zaś częstotliwość lub zakres badań nie są dostosowane do wyższego ryzyka dla bezpieczeństwa i środowiska właściwego dla tych kategorii. Stwierdzone słabe strony

obecnego pakietu dotyczącego zdatności do ruchu drogowego, w szczególności w dyrektywach 2014/45/UE i 2014/47/UE, wymagają dostosowania dyrektyw nie tylko do obecnych potrzeb, ale również do przyszłych wyzwań.

Poniżej przedstawiono wnioski z oceny.

1) Pakiet dotyczący zdatności do ruchu drogowego nie jest dostosowany do najnowszych technologii, takich jak zaawansowane systemy wspomagania kierowcy i elektroniczne funkcje bezpieczeństwa. Brakuje w nim konkretnych protokołów badań, które zapewniłyby zgodność z wymogami oraz prawidłowe utrzymanie pojazdów elektrycznych i hybrydowych, w tym aktualizacje oprogramowania. Kontrole techniczne wymagają aktualizacji, aby móc w ich toku skutecznie pozyskiwać istotne dane związane z bezpieczeństwem oraz monitorować działanie nowych czujników i funkcji.

2) Jeżeli chodzi o emisje, niektóre badania i urządzenia stosowane w trakcie okresowych kontroli technicznych wymagają dostosowania, ponieważ obecnie nie są w stanie wykrywać nieprawidłowości emisji w najnowszych pojazdach z silnikiem spalinowym wewnętrznego spalania. Pomiar zadymienia jest nieaktualny, ponieważ nie jest w stanie wykryć usterek filtra cząstek stałych w pojazdach z silnikiem wysokoprężnym ani nieuprawnionych ingerencji w katalizator, które prowadzą do wysokich emisji cząstek stałych i NO_X. Zamiast tego do sprawdzania nowszych pojazdów napędzanych olejem napędowym i benzyną pod kątem usterek i ingerencji w układy kontroli emisji spalin należy stosować pomiar PN i NO_X.

3) Obecne ramy wymiany informacji na temat wyników badań między państwami członkowskimi nie były skuteczne. Chociaż w przepisach przewidziano możliwość elektronicznej wymiany danych między organami państw członkowskich, to nie wszystkie z państw takie rozwiązanie wdrażają. Nawet jeśli harmonizacja dowodów rejestracyjnych pojazdów ułatwiła rejestrację pojazdów z innych państw członkowskich i EOG, to można jeszcze usprawnić wymianę danych i proces cyfryzacji. Przerejestrowanie pojazdu wciąż może być uciążliwe i istnieje pole do poprawy wzajemnego uznawania okresowych badań technicznych między państwami członkowskimi.

4) Pakiet dotyczący zdatności do ruchu drogowego powinien lepiej pożytkować korzyści wynikające z cyfrowej wymiany danych oraz w większym stopniu harmonizować dokumenty pojazdu, aby zmniejszyć obciążenia administracyjne i koszty. Cyfrowe dowody rejestracyjne pojazdów mogą dodatkowo ułatwić cyfryzację procesów rejestracji pojazdów i przechowywania danych oraz przyczynić się do zmniejszenia kosztów.

Spójność między pakietem dotyczącym zdatności do ruchu drogowego, w szczególności dyrektywami 2014/45/UE i 2014/47/UE, a odpowiednimi instrumentami UE dałoby się poprawić poprzez standaryzację danych dotyczących pojazdów, które są istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa oraz powiązanych obowiązków producentów w całym cyklu użytkowania pojazdu. Doprecyzowanie zakresu odpowiedzialności i zobowiązanie do udostępniania niektórych informacji na potrzeby okresowych kontroli technicznych we wszystkich państwach członkowskich mogłoby zmniejszyć niepewność oraz skrócić czas poświęcany na poszukiwanie informacji, co z kolei mogłoby przynieść poprawę ogólnej dokładności i efektywności kontroli. Pakiet dotyczący zdatności do ruchu drogowego – w szczególności dyrektywy 2014/45/UE i 2014/47/UE – powinien również być lepiej dostosowany do rozporządzeń w sprawie bezpieczeństwa ogólnego i w sprawie Euro 7.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Konsultacje miały dwa cele. Pierwszy z nich polegał na ocenie wyników pakietu dotyczącego zdatności do ruchu drogowego w oparciu o pięć kryteriów, zidentyfikowaniu ewentualnych problemów z istniejącymi ramami prawnymi oraz wyciągnięciu na tej podstawie wniosków na potrzeby przyszłych działań. Drugim celem była współpraca z zainteresowanymi stronami ukierunkowana na potwierdzenie zrozumienia przez Komisję omawianych kwestii, sporządzenie wykazu możliwych środków z zakresu polityki i ocenę ich prawdopodobnego wpływu na poszczególne kategorie zainteresowanych stron.

W ramach konsultacji zebrano również dowody potwierdzające oczekiwane koszty i korzyści rozważanych środków z zakresu polityki. Pomogły one w określeniu luk w logice interwencji lub obszarów wymagających dalszej uwagi. Działania konsultacyjne obejmowały konsultacje publiczne (wstępną ocenę skutków i otwarte konsultacje publiczne opublikowane na stronie internetowej Komisji „Wyraź swoją opinię") oraz ukierunkowane konsultacje, w tym ankiety i wywiady. Ukierunkowane konsultacje, które prowadzono w trakcie całego procesu oceny i oceny skutków, obejmowały wszystkie istotne aspekty. Badania i wywiady koncentrowały się na opracowaniu poszczególnych środków z zakresu polityki służących osiągnięciu celów określonych w ramach przeglądu pakietu dotyczącego zdatności do ruchu drogowego, w szczególności w celu określenia i ujęcia ilościowego kosztów oraz potencjalnego wpływu tych środków. Czynniki stanowiące źródło problemów i możliwe środki z zakresu polityki w ramach tego pakietu zostały również szczegółowo omówione z zainteresowanymi stronami, np. na forum grupy ekspertów ds. zdatności do ruchu drogowego. Ponadto wspomniane czynniki i środki wskazano w wyniku konsultacji z zainteresowanymi stronami przeprowadzonymi w ramach oceny.

Odbyto konsultacje z szeroką grupą zainteresowanych stron, w tym z: (i) organami publicznymi odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo ruchu drogowego (w tym z reprezentującymi je stowarzyszeniami, takie jak EReg[33] i CORTE[34]); (ii) stowarzyszeniami i przedsiębiorstwami z branży (w tym reprezentującymi je stowarzyszeniami takimi jak CITA[35] i EGEA[36], producentami pojazdów i dostawcami części pojazdów); (iii) przedstawicielami grup użytkowników; (iv) organizacjami badawczymi i organizacjami pozarządowymi zajmującymi się bezpieczeństwem ruchu drogowego oraz (v) ogółem społeczeństwa.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Podczas prac przygotowawczych przeprowadzono konsultacje z szerokim gronem ekspertów z państw członkowskich, przemysłu i innych grup zainteresowanych stron w sprawach związanych z badaniami zdatności do ruchu drogowego, kontrolą drogową i rejestrami pojazdów. Odbyły się trzy specjalne warsztaty, podczas których członkowie grupy ekspertów ds. zdatności do ruchu drogowego i dowodów rejestracyjnych pojazdów dyskutowali o technicznych elementach wniosku. Komisja zleciła dwóm zewnętrznym konsultantom przeprowadzenie szczegółowych badań uzupełniających, będących podstawą do ewaluacji i oceny skutków. Wkład ten uzupełniono konsultacjami *ad hoc* z ekspertami w branży oraz doświadczeniem Komisji w zakresie monitorowania i wdrażania dyrektyw.

---

33 Stowarzyszenie Europejskich Organów Rejestracji Pojazdów i Kierowców, https://www.ereg-association.eu/.

34 Konfederacja Organizacji Kontroli w Transporcie Drogowym, https://www.corte.be/.

35 Światowe stowarzyszenie organów i autoryzowanych przedsiębiorstw działających w dziedzinie zapewnienia zgodności pojazdów z przepisami, https://citainsp.org/.

36 Europejskie Stowarzyszenie Wyposażenia Warsztatów, https://www.egea-association.eu/.

- **Ocena skutków**

Niniejszemu wnioskowi towarzyszy sprawozdanie z oceny skutków, którego projekt przedłożono Radzie ds. Kontroli Regulacyjnej 20 listopada 2023 r. Następnie 15 grudnia 2023 r. Rada ds. Kontroli Regulacyjnej wydała pozytywną opinię z zastrzeżeniami[37]. Sprawozdanie z oceny skutków zostało odpowiednio dostosowane w celu uwzględnienia uwag Rady ds. Kontroli Regulacyjnej. Poniżej przedstawiono podsumowanie przeanalizowanych wariantów strategicznych.

W celu rozwiązania ustalonych problemów opracowano i oceniono cztery warianty strategiczne (PO1a, PO1b, PO2, PO3). Wszystkie warianty strategiczne zawierają następujące środki:

– dostosowanie okresowych kontroli technicznych do pojazdów elektrycznych i wprowadzenie nowych badanych elementów za sprawą elektronicznych okresowych kontroli technicznych (w tym badania integralności oprogramowania systemów istotnych z punktu widzenia bezpieczeństwa i emisji);

– nowe metody badania emisji cząstek stałych i tlenków azotu (NO_X), które są konieczne w celu dostosowania do nowszych technologii kontroli emisji oraz wykrywania pojazdów wysokoemisyjnych, w tym pojazdów poddanych ingerencji;

– wymóg przeprowadzenia badania zdatności do ruchu drogowego po każdej istotnej zmianie, na przykład modyfikacji układu napędowego lub zmianie klasy emisji;

– cyfryzacja świadectwa zdatności do ruchu drogowego;

– powiązanie krajowych rejestrów pojazdów i rozszerzenie zbioru zharmonizowanych danych dotyczących pojazdów w tych rejestrach;

– zobowiązanie państw członkowskich do rejestrowania wskazań drogomierza w krajowych bazach danych i udostępniania tych ewidencji innym państwom członkowskim w przypadkach przerejestrowania pojazdu.

Oprócz wspólnych środków wariant strategiczny PO1a koncentruje się na zwiększeniu efektywności wykorzystania danych dotyczących pojazdów (danych rejestracyjnych i danych o stanie), w tym na wydawaniu dowodów rejestracyjnych w formacie cyfrowym. Wariant strategiczny PO1b koncentruje się na skuteczniejszym przeprowadzaniu kontroli technicznych z wykorzystaniem technologii teledetekcji, umożliwiającej identyfikację potencjalnie wysokoemisyjnych pojazdów, które mogą zostać: (i) sprawdzone podczas kolejnej kontroli drogowej niezwłocznie po wykryciu albo (ii) wezwane do stacji badania zdatności do ruchu drogowego w celu przeprowadzenia badania emisji. Wariant ten obejmowałby również: (i) zniesienie możliwości zwolnienia motocykli z obowiązku przeprowadzania okresowych kontroli technicznych; (ii) wymóg corocznych badań emisji dla lekkich pojazdów użytkowych; (iii) wprowadzenie obowiązku kontroli zabezpieczenia ładunku oraz (iv) wprowadzenie obowiązkowych corocznych okresowych kontroli technicznych dla pojazdów starszych niż 10 lat. Wariant strategiczny PO1b ułatwiłby swobodny przepływ osób, przewidując wymóg uznania przez państwo członkowskie rejestrujące pojazd świadectwa okresowej kontroli technicznej wydanego przez inne państwo członkowskie na okres do sześciu miesięcy, pod warunkiem że kolejna okresowa kontrola techniczna zostanie przeprowadzona w państwie członkowskim rejestracji.

[37] Ares (2023)8616336.

Wariant strategiczny PO2 łączy w sobie większość środków zaproponowanych w PO1a i PO1b. Zawiera dodatkowy środek dotyczący zarządzania danymi, mający na celu określenie procedur i sposobów dostępu do informacji technicznych dotyczących pojazdów (w tym danych pokładowych). Wariant strategiczny PO2 wprowadza również kontrole drogowe lekkich pojazdów użytkowych.

Wariant strategiczny PO3 jest wariantem najambitniejszym, ponieważ idzie o krok dalej w kwestii harmonizacji zakresu i metod badania zdatności do ruchu drogowego oraz wzajemnego uznawania świadectw okresowej kontroli technicznej. Oprócz środków przewidzianych w wariancie PO2 wariant PO3: (i) rozszerza zakres okresowej kontroli technicznej na wszystkie motocykle bez wyjątku oraz na lekkie przyczepy; (ii) rozszerza zakres kontroli drogowych na wszystkie motocykle oraz (iii) zawiera wymóg, aby świadectwa okresowej kontroli technicznej wydane w którymkolwiek innym państwie członkowskim były uznawane bez ograniczeń przez państwo członkowskie rejestracji.

W sprawozdaniu z oceny skutków stwierdzono, że preferowanym wariantem jest wariant 2. Wariant ten uznaje się za skuteczny w osiąganiu zamierzonych celów polityki, wysoce efektywny i zapewniający duże korzyści netto oraz proporcjonalny do celów inicjatywy. Jest on również spójny z ugruntowaną polityką krajową w tej dziedzinie.

Oczekuje się, że warianty strategiczne **poprawią bezpieczeństwo ruchu drogowego** w UE, zapewniając skuteczniejsze wykrywanie pojazdów z poważnymi i niebezpiecznymi usterkami, co powinno doprowadzić do zmniejszenia liczby wypadków drogowych spowodowanych usterkami technicznymi. W związku z tym liczba ofiar śmiertelnych oraz rannych (zarówno poważnie, jak i lekko) powinna się zmniejszyć. Warianty strategiczne obejmują również inne środki na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, które obejmują poprawę wdrażania i egzekwowania przepisów dotyczących zdatności do ruchu drogowego (jak wymiana danych między organami państw członkowskich).

Szacuje się, że latach 2026–2050 preferowany wariant strategiczny PO2 pozwoli uniknąć około 7 000 ofiar śmiertelnych oraz około 65 000 poważnie rannych w porównaniu ze scenariuszem bazowym. W ujęciu pieniężnym redukcję kosztów zewnętrznych związanych z wypadkami, wyrażoną jako wartość bieżąca w tym samym okresie w odniesieniu do scenariusza bazowego, szacuje się na około 74,2 mld EUR.

Wszystkie warianty strategiczne **przyczynią się również do zrównoważonej mobilności** poprzez zmniejszenie emisji zanieczyszczeń powietrza i emisji hałasu. Doprowadzi to do zmniejszenia kosztów zewnętrznych tych emisji: szacuje się, że oszczędności w ramach PO2 wyniosą 83,4 mld EUR.

Wszystkie warianty strategiczne **ułatwią swobodny przepływ osób i towarów w UE** poprzez usunięcie przeszkód w przerejestrowywaniu pojazdów w innym państwie członkowskim. Oczekuje się, że warianty PO1a, PO2 i PO3 będą skuteczne w podobnym stopniu, natomiast wariant PO1b będzie mniej skuteczny ze względu na brak środków odnoszących się do cyfrowych dowodów rejestracyjnych pojazdów i dodatkowych danych zawartych w rejestrze pojazdów.

Jeżeli chodzi o usunięcie przeszkód związanych z badaniami zdatności do ruchu drogowego, oczekuje się, że wariant strategiczny PO3 będzie najskuteczniejszy, ponieważ rozszerza na wszystkie pojazdy uznawanie przez państwo członkowskie rejestracji świadectw okresowej kontroli technicznej wydanych w innym państwie członkowskim w całej UE. W dalszej kolejności najskuteczniejsze są warianty PO2 i PO1b (ograniczone uznawanie świadectw okresowej kontroli technicznej w całej UE). Oczekuje się, że wariant strategiczny PO1a

bazujący na umowach dwustronnych w sprawie uznawania świadectw okresowej kontroli technicznej będzie najmniej skuteczny.

Bezpieczeństwo pojazdów jest podstawowym elementem podejścia opartego na „bezpiecznym systemie" i podstawową zasadą Deklaracji sztokholmskiej ONZ w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego z 2020 r.[38] Inicjatywa przyczynia się również do osiągania celu zrównoważonego rozwoju ONZ nr 3 (Zapewnić wszystkim ludziom w każdym wieku zdrowe życie oraz promować dobrobyt), w tym zadania 3.6 (zmniejszyć o połowę liczbę wszystkich rannych i ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych na świecie) i 3.9 (znacząco obniżyć liczbę zgonów i chorób powodowanych przez niebezpieczne substancje chemiczne oraz zanieczyszczenie i skażenie powietrza, wody i gleby). Wariant ten jest spójny z celami środowiskowymi Europejskiego Zielonego Ładu i Europejskiego prawa o klimacie[39].

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

W ramach programu sprawności i wydajności regulacyjnej (REFIT)[40] przedmiotowy wniosek przyczynia się na różne sposoby do zwiększenia skuteczności obowiązującego prawodawstwa poprzez: (i) zastąpienie przestarzałych metod badań najnowocześniejszymi rozwiązaniami zarówno podczas badań okresowych, jak i kontroli drogowych, poprzez wprowadzenie wymogu stosowania najnowszych technik i technologii pomiarowych w celu skuteczniejszego wykrywania dużej liczby pojazdów o wysokiej emisji zanieczyszczeń; (ii) wprowadzenie prostych, ale istotnych badań w celu oceny bezpieczeństwa i efektywności środowiskowej nowoczesnych pojazdów w sposób zharmonizowany, oraz (iii) połączenie krajowych baz danych w celu ułatwienia wymiany danych dotyczących pojazdów i dostępu do nich zamiast stosowania bardziej uciążliwych procedur. Oczekuje się, że inicjatywa znacznie ograniczy oszustwa związane z emisjami i systemami istotnymi z punktu widzenia bezpieczeństwa, a także ingerencją w przebieg używanych pojazdów, zwłaszcza w przypadku sprzedaży transgranicznej. Doprowadziłoby to do znacznych oszczędności kosztów zewnętrznych, a także do uniknięcia kosztów i szkód dla konsumentów.

Inicjatywa wpisuje się w zasadę „domyślnej cyfrowości"[41], wspierając w miarę możliwości transformację cyfrową. Na przykład obowiązkowy elektroniczny format świadectw zdatności do ruchu drogowego powinien mieć pozytywny wpływ na transformację cyfrową w UE. Jeżeli chodzi o proces przerejestrowania, organy i społeczeństwo zaoszczędzą czas i pieniądze dzięki odejściu od wymiany informacji i danych za pośrednictwem poczty elektronicznej. Organy i obywatele zaoszczędzą również czas i pieniądze dzięki cyfrowym dowodom rejestracyjnym, które ułatwią i przyspieszą dostęp do odpowiednich informacji oraz ich wymianę.

---

38 https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf.

39 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999 (Dz.U. L 243 z 9.7.2021, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

40 Program prac Komisji na 2023 r. – kluczowe dokumenty (europa.eu), załącznik II: Inicjatywy REFIT, tytuł A – Europejski Zielony Ład.

41 Komunikat Komisji do Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – Cyfrowy kompas na 2030 r.: europejska droga w cyfrowej dekadzie, COM(2021) 118.

Stosowanie zasady „jedno więcej – jedno mniej”

Zasada „jedno więcej – jedno mniej” *kompensuje wszelkie nowe obciążenia dla obywateli i przedsiębiorstw wynikające z wniosków Komisji przez usunięcie równoważnych obciążeń istniejących w tym samym obszarze polityki*. Przedmiotowy wniosek jest częścią pakietu dotyczącego zdatności do ruchu drogowego, który według przewidywać spowoduje powstanie kosztów administracyjnych dla stacji okresowej kontroli technicznej i producentów pojazdów w związku ze środkiem zarządzania danymi, natomiast warsztaty, sprzedawcy pojazdów silnikowych, zakłady wulkanizacyjne i stacje serwisowe będą ponosić koszty związane z rejestrowaniem wskazań drogomierza. Ogólnie rzecz biorąc, dodatkowe względem scenariusza bazowego jednorazowe koszty administracyjne związane z podejściem zgodnym z zasadą „jedno więcej – jedno mniej” w preferowanym wariancie szacuje się na 218 mln EUR w 2026 r. Koszty te, wyrażone jako wartość bieżąca netto w danym okresie w ujęciu rocznym, wynoszą 25,5 mln EUR. Ponadto dodatkowe względem scenariusza bazowego powtarzające się koszty administracyjne wynoszą 26,4 mln EUR rocznie. W związku z tym łączne dodatkowe względem scenariusza bazowego koszty administracyjne (jednorazowe i powtarzające się) związane z podejściem zgodnym z zasadą „jedno więcej – jedno mniej” szacuje się na 51,9 mln EUR rocznie.

- **Prawa podstawowe**

Wniosek w pełni respektuje prawa człowieka i prawa podstawowe i nie będzie miał negatywnego wpływu na prawa podstawowe określone w Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej[42] (Karta).

Wniosek zawiera środki mające przyczynić się do zmniejszenia poziomu emisji zanieczyszczeń powietrza z pojazdów (roczne badania emisji lekkich pojazdów użytkowych, coroczne badania pojazdów w wieku 10 lat lub starszych oraz pomiar emisji NO_X w ramach kontroli drogowej za pomocą teledetekcji i pomiaru emisji metodą mobilnej teledetekcji – tzw. „plume chasing”). Środki te przyczynią się do poprawy jakości środowiska zgodnie z art. 37 Karty. Dostosowanie metod przeprowadzania okresowej kontroli technicznej na potrzeby badania pojazdów elektrycznych, w tym szkolenie diagnostów, oraz wprowadzenie obowiązku przeprowadzania kontroli zabezpieczenia ładunku podczas kontroli drogowej zapewni bezpieczniejsze środowisko pracy diagnostom i funkcjonariuszom służb kontrolnych oraz kierowcom zawodowym (art. 31). Środki mające na celu zwalczanie oszustw związanych z fałszowaniem wskazań drogomierza przyczynią się do zwiększenia ochrony konsumentów zgodnie z art. 38 Karty. Zapewnienie wzajemnego uznawania świadectw zdatności do ruchu drogowego i cyfryzacja procesu rejestracji przyczynią się do osiągnięcia celu swobody przemieszczania się i pobytu określonego w art. 45 Karty. Środki mające na celu zapewnienie, aby właściciele pojazdów niepoddanych ingerencji nie znaleźli się w niekorzystnej sytuacji w porównaniu z właścicielami pojazdów poddanych ingerencji, pomagają krzewić równość wobec prawa zgodnie z art. 3 Karty.

Wniosek zawiera środek dotyczący wskazań drogomierza, który ma wpływ na prawo do ochrony danych osobowych podczas przechowywania i wymiany danych. Nakłada on na państwa członkowskie obowiązek rejestrowania wskazań drogomierza w krajowej bazie danych i udostępniania tych ewidencji innym państwom członkowskim w przypadku przerejestrowania pojazdu. Ponadto przewidziano wymóg wydawania świadectwa zdatności

[42] https://commission.europa.eu/aid-development-cooperation-fundamental-rights/your-rights-eu/eu-charter-fundamental-rights_pl.

do ruchu drogowego w formacie elektronicznym, z opcją wydruku papierowego. Z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego automatyczna dostępność świadectw za pośrednictwem wspólnego systemu przynosi znaczne korzyści, w szczególności ułatwia kontrolę transgraniczne i zwiększa wygodę konsumentów. Przetwarzanie danych związane z tymi środkami oceniono jako konieczne i proporcjonalne i można z niego korzystać wyłącznie do konkretnych celów określonych we wniosku.

4. WPŁYW NA BUDŻET

Skutki dla budżetu UE są związane głównie z rozszerzeniem funkcji informatycznego systemu wymiany danych (MOVE-HUB). Obejmuje to jednorazowe koszty dostosowania, koszty powtarzających się aktualizacji oraz koszty utrzymania. Takie rozszerzenie jest wymagane w celu dodania nowych elementów danych do rejestrów pojazdów i zapewnienia elektronicznego dostępu do odpowiednich danych (w tym do protokołów okresowych kontroli technicznych przechowywanych w krajowych bazach danych) oraz umożliwienia wymiany danych o wskazaniach drogomierza z baz danych państw członkowskich. Powiązane koszty szacuje się na 0,2 mln EUR kosztów jednorazowych i 0,05 mln EUR rocznie kosztów powtarzających się, które obejmują ogólne wdrożenie pakietu dotyczącego zdatności do ruchu drogowego

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

- **Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania**

Komisja będzie monitorować wdrażanie i skuteczność niniejszej inicjatywy za pomocą szeregu działań i zestawu podstawowych wskaźników, które posłużą do pomiaru postępów w osiąganiu celów operacyjnych. Na potrzeby pomiaru powodzenia inicjatywy określono następujące cele operacyjne: (i) stosowanie nowo dostępnych metod badania bezpieczeństwa i emisji; (ii) połączenie ze sobą rejestrów pojazdów i baz danych państw członkowskich, w których przechowuje się wskazania drogomierzy, za pośrednictwem wspólnego centrum; (iii) cyfryzacja dokumentów pojazdu oraz (iv) zmniejszenie liczby pojazdów z usterkami lub poddanych ingerencji poruszających się po drogach UE. Dane służące do oceny tych celów operacyjnych będą opierać się na regularnych sprawozdaniach państw członkowskich, a także na doraźnych działaniach w zakresie gromadzenia danych, w tym z wykorzystaniem systemów wymiany danych, takich jak MOVE-HUB.

Pięć lat po wejściu w życie zmienionych przepisów Komisja przeprowadzi ocenę, w jakim stopniu osiągnięto cele inicjatywy.

- **Dokumenty wyjaśniające (w przypadku dyrektyw)**

Państwa członkowskie wdrożyły dyrektywy 2014/45/UE i 2014/47/UE na różne sposoby i proponuje się sporą liczbę zmian. W związku z tym notyfikacjom państw członkowskich o środkach transpozycji musi towarzyszyć co najmniej jeden dokument wyjaśniający związek między elementami obu dyrektyw i odpowiadającymi im elementami prawa krajowego.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

Wniosek dotyczący zmiany dyrektyw 2014/45/UE i 2014/47/UE opiera się na trzech głównych celach polityki określonych w rozdziale 1. Cele te są ze sobą powiązane i służą poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego w UE, wspierają zrównoważoną mobilność oraz ułatwiają swobodny przepływ osób i towarów w UE. Poniżej opisano najważniejsze przepisy wprowadzające istotne zmiany w dyrektywach lub nowe elementy.

Art. 1 ust. 1 zmienia art. 2 dyrektywy 2014/45/UE dotyczący jej zakresu

Aby zwiększyć spójność regulacji, w treści artykułu wprowadza się zmiany w celu włączenia do zakresu stosowania motocykli z napędem elektrycznym oprócz motocykli wyposażonych w silniki spalinowe wewnętrznego spalania, które są już objęte zakresem stosowania. Z tego samego powodu usunięto możliwość wyłączenia motocykli z zakresu badania zdatności do ruchu drogowego.

Art. 1 ust. 2 zmienia art. 3 dyrektywy 2014/45/UE dotyczący definicji

Dodaje się definicje „pojazdu podłączonego do internetu" i „tymczasowego świadectwa zdatności do ruchu drogowego" w celu doprecyzowania terminów stosowanych w związku z przepisami dotyczącymi rejestrowania wskazań drogomierza (nowy art. 4a dyrektywy 2014/45) i uznawania świadectw zdatności do ruchu drogowego (zmieniony art. 4).

Art. 1 ust. 3 zastępuje art. 4 dyrektywy 2014/45/UE dotyczący obowiązków

W celu ułatwienia swobodnego przepływu osób i towarów istniejący wymóg przeprowadzania badania zdatności do ruchu drogowego przez państwo członkowskie rejestrujące pojazd, uzupełnia się o poniższe przepisy.

Artykuł ten zmienia się w celu wprowadzenia możliwości przeprowadzania przez właścicieli lub posiadaczy samochodów osobowych okresowych badań zdatności do ruchu drogowego w państwie członkowskim innym niż państwo członkowskie rejestracji. Tymczasowe świadectwo zdatności do ruchu drogowego wydane w takim przypadku będzie ważne przez sześć miesięcy. Kolejna okresowa kontrola techniczna musi zostać przeprowadzona w państwie członkowskim rejestracji, chyba że to państwo członkowskie jednostronnie uznaje świadectwa zdatności do ruchu drogowego wydane przez inne państwa członkowskie. Z możliwości tej mogą skorzystać państwa członkowskie w odniesieniu do każdej kategorii pojazdów.

Artykuł ten stanowi również, że producenci pojazdów zobowiązani są nieodpłatnie udostępniać właściwym organom państw członkowskich informacje techniczne niezbędne do badania zdatności do ruchu drogowego. Następnie organy te muszą udostępnić takie dane swoim stacjom kontroli pojazdów. Ponadto Komisja jest uprawniona do określenia informacji technicznych, formatu danych i procedur dostępu w drodze aktów wykonawczych.

Art. 1 ust. 4 wprowadza do dyrektywy 2014/45/UE nowy art. 4a dotyczący rejestrowania wskazań drogomierza

Artykuł ten rozszerza obowiązek rejestrowania wskazań drogomierza poza stacje okresowej kontroli technicznej na każdego usługodawcę, który wykonuje naprawy lub czynności z zakresu utrzymania pojazdu za opłatą. Zapisane wskazania mogą być przechowywane w specjalnej krajowej bazie danych lub w krajowym rejestrze pojazdów.

Producenci pojazdów muszą również przesyłać regularne odczyty wskazań drogomierza ze swoich pojazdów podłączonych do internetu. W artykule tym zobowiązano również państwa członkowskie do udostępniania historii drogomierza diagnostom, posiadaczom dowodu rejestracyjnego i właściwym organom w państwach członkowskich.

Art. 1 ust. 5 zmienia art. 5 dyrektywy 2014/45/UE dotyczący terminów i częstotliwość badań

W art. 5 ust. 1 lit. a) wprowadza się wymóg corocznego badania samochodów osobowych i dostawczych mających ponad 10 lat. Przewiduje się również wymóg poddawania

samochodów dostawczych badaniom emisji spalin co roku od daty ich pierwszej rejestracji. Określono również, w jaki sposób należy obliczać datę kolejnej okresowej kontroli technicznej po upływie terminu ważności tymczasowego świadectwa zdatności do ruchu drogowego, o którym mowa w art. 4 dyrektywy 2014/45/UE.

W art. 5 ust. 2 dyrektywy 2014/45/UE wprowadza się zmiany w celu dostosowania do zmiany wprowadzonej w art. 2 dotyczącej włączenia motocykli z napędem elektrycznym w zakres okresowych kontroli technicznych.

Ponadto upraszcza się w nim warunki, na jakich państwa członkowskie lub właściwe organy mogą zażądać, aby pojazd został poddany badaniu zdatności do ruchu drogowego przed upływem terminu ważności świadectwa zdatności do ruchu drogowego. Chociaż usunięto cztery z pięciu przypadków wymienionych w art. 5 ust. 4 dyrektywy 2014/45/UE, to przypadek dokonania znaczących modyfikacji układów i elementów pojazdu odpowiadających za bezpieczeństwo i ochronę środowiska, które wymagają badania, staje się częścią nowego ust. 2a.

Art. 1 ust. 6 zmienia art. 6 dyrektywy 2014/45/UE dotyczący treści i metod badań

Artykuł ten zmienia się, aby uwzględnić rozszerzenie zakresu badania na motocykle z napędem elektrycznym oraz aby umożliwić państwom członkowskim zwolnienie z badania emisji spalin lub badania hałasu tylko takich pojazdów, które pomyślnie przeszły odpowiednią kontrolę drogową w ciągu sześciu miesięcy poprzedzających okresową kontrolę techniczną.

Art. 1 ust. 7 zastępuje art. 8 dyrektywy 2014/45/UE dotyczący świadectw zdatności do ruchu drogowego

Podczas gdy obowiązujące przepisy (art. 8 ust. 2) zezwalają już na stosowanie „wygenerowanych elektronicznie” świadectw zdatności do ruchu drogowego, to artykuł ten został zmieniony tak, aby wersja cyfrowa stała się rozwiązaniem domyślnym. Osoba przedstawiająca pojazd do badania będzie mogła zażądać uwierzytelnionego wydruku. Takie świadectwa, w tym tymczasowe świadectwa, muszą być uznawane przez wszystkie państwa członkowskie.

Art. 1 ust. 8 zmienia art. 9 dyrektywy 2014/45/UE dotyczący działań następczych w przypadku usterek

W art. 9 ust. 2 i 3 wprowadza się zmiany w celu zapewnienia niezbędnej wymiany informacji – w tym w przypadku zatrzymania dopuszczenia do ruchu – między państwem członkowskim rejestracji a państwami członkowskimi, w których pojazd został poddany badaniu zdatności do ruchu drogowego.

Dodaje się ust. 4 przewidujący skuteczne kary za ewidentną ingerencję w elementy pojazdu, w tym w układy odpowiadające na kontrolę emisji i bezpieczeństwo.

Art. 1 ust. 9 zastępuje art. 16 dyrektywy 2014/45/UE nowym art. 16 dotyczącym wymiany danych między organami państw członkowskich

W nowym art. 16 nałożono na państwa członkowskie obowiązek połączenia krajowych rejestrów pojazdów i baz danych dotyczących zdatności do ruchu drogowego z platformą MOVE-HUB opracowaną przez Komisję w celu wymiany odpowiednich danych podczas okresowych badań zdatności do ruchu drogowego. Wymiana informacji obejmuje dane

rejestracyjne pojazdów, dane dotyczące zawartości świadectwa zgodności, ostatnie świadectwo zdatności do ruchu drogowego oraz protokół kontroli drogowej.

Zgodnie z ust. 2 nowego art. 16 Komisja będzie musiała ustanowić szczegółowe przepisy dotyczące rozwiązań, formatów danych i treści wiadomości, aby wdrożyć wymianę danych w ciągu dwóch lat od wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej. Wymiana danych ma zacząć funkcjonować w ciągu jednego roku od tej daty.

Art. 1 ust. 10 zmienia art. 17 dyrektywy 2014/45/UE dotyczący aktów delegowanych

W art. 17 wprowadza się zmiany, aby uwzględnić przekazanie Komisji uprawnień do określania metod nowych badań emisji (wprowadzonych dla pojazdów kategorii M i N wyposażonych w silniki spalinowe wewnętrznego spalania) w pkt 8.2 załącznika I.

Art. 1 ust. 11 zastępuje art. 20 dyrektywy 2014/45/UE dotyczący składania sprawozdań

W art. 20 wprowadza się zmiany w celu odzwierciedlenia najistotniejszych zmian w przepisach, na temat których Komisja będzie musiała składać sprawozdania.

Art. 1 ust. 12 wprowadza do dyrektywy 2014/45/UE nowy art. 20a dotyczący przekazywania informacji Komisji

Wprowadza się art. 20a na potrzeby sprawozdania Komisji z wdrażania dyrektywy 2014/45/UE. Chociaż państwa członkowskie już co dwa lata składają sprawozdania z drogowych kontroli technicznych przeprowadzanych na ich terytoriach, to podobne informacje na temat okresowych kontroli technicznych nie były systematycznie udostępniane Komisji. Artykuł ten ma wyeliminować tę lukę, zobowiązując państwa członkowskie do przekazywania co trzy lata minimalnego zbioru informacji dotyczących okresowych kontroli technicznych. Format sprawozdań zostanie określony w akcie wykonawczym, który ma zostać przyjęty przez Komisję.

Art. 1 ust. 13 zastępuje art. 22 dyrektywy 2014/45/UE w zakresie przedłużenia ważności świadectw zdatności do ruchu drogowego w przypadku kryzysu

Nowy art. 22 wprowadza się w celu zapewnienia możliwości przedłużenia ważności świadectw zdatności do ruchu drogowego na wypadek gdyby kryzys, taki jak pandemia, uniemożliwił terminowe przeprowadzanie okresowych kontroli technicznych.

Art. 2 ust. 1 zastępuje art. 1 dyrektywy 2014/47/UE dotyczący jej przedmiotu

Artykuł ten zaktualizowano w celu uwzględnienia teledetekcji emisji z pojazdów.

Art. 2 ust. 2 zmienia art. 2 dyrektywy 2014/47/UE dotyczący jej zakresu

W art. 2 ust. 1 dyrektywy 2014/47/UE do zakresu dodaje się samochody dostawcze (lit. aa)). Ponadto dodaje się akapit drugi w celu doprecyzowania, że przepisy dotyczące teledetekcji mają również zastosowanie do samochodów osobowych i motocykli. Ust. 2 zostaje dostosowany, aby odzwierciedlić zmiany w ust. 1.

Art. 2 ust. 3 zmienia art. 3 dyrektywy 2014/47/UE dotyczący definicji

Najistotniejsze zmiany polegają na dodaniu definicji „teledetekcji” i „pomiaru emisji metodą mobilnej teledetekcji”.

Art. 2 ust. 4 zastępuje art. 4 dyrektywy 2014/47/UE dotyczący systemu kontroli drogowych

Artykuł ten został zaktualizowany w celu uwzględnienia odniesienia do teledetekcji.

Art. 2 ust. 5 wprowadza nowy art. 4a dotyczący teledetekcji

Ten nowy artykuł dodaje się, aby zobowiązać państwa członkowskie do stosowania technologii teledetekcji w celu kontroli hałasu i emisji spalin dużej części parku samochodowego w celu wykrycia potencjalnie wysokoemisyjnych pojazdów (należących do dowolnej kategorii). W ust. 3 wymaga się, aby państwa członkowskie sprawdzały emisje z tych pojazdów podczas kontroli drogowej albo po wezwaniu właściciela lub posiadacza pojazdu do stacji okresowej kontroli technicznej. W ust. 4 określono metody kontroli emisji zanieczyszczeń z pojazdów zarejestrowanych w państwie członkowskim innym niż państwo, w którym przeprowadzono pomiar metodą teledetekcji.

Art. 2 ust. 6 zmienia art. 5 dyrektywy 2014/47/UE dotyczący odsetka pojazdów, które należy poddać kontroli

Artykuł ten zaktualizowano, aby powiązać istniejący cel 5 % (całkowity udział ciężkich pojazdów użytkowych) z każdym państwem członkowskim, a nie cel ogólnounijny.

Ponadto proponuje się docelowy poziom 2 % w odniesieniu do kontroli drogowej lekkich pojazdów użytkowych, tj. samochodów dostawczych objętych kategorią N1.

Art. 2 ust. 7 zmienia art. 6 dyrektywy 2014/47/UE dotyczący systemów oceny ryzyka

Jedyną zmianą w art. 6 jest dodanie odniesienia do samochodów dostawczych (definicja w lit. aa) w art. 2 ust. 1).

Art. 2 ust. 8 zmienia art. 7 dyrektywy 2014/47/UE dotyczący obowiązków

W art. 7 zaktualizowano ust. 1, aby wprowadzić wymóg uznawania dowodów elektronicznych, takich jak najnowsze świadectwo okresowej kontroli technicznej.

Art. 2 ust. 9 zastępuje art. 9 dyrektywy 2014/47/UE dotyczący wyboru pojazdów do wstępnej drogowej kontroli technicznej

Artykuł ten zaktualizowano w celu uwzględnienia teledetekcji jako możliwej podstawy wyboru pojazdu do kontroli drogowej.

Art. 2 ust. 10 zmienia art. 10 dyrektywy 2014/47/UE dotyczący przebiegu i metod drogowych kontroli technicznych

Zmienia się lit. a) i c) w celu dostosowania ich do zmian dotyczących świadectw zdatności do ruchu drogowego i wymogów zabezpieczenia ładunku.

Art. 2 ust. 11 zastępuje art. 13 dyrektywy 2014/47/UE dotyczący kontroli zabezpieczenia ładunku

W art. 13 wprowadza się zmiany w celu ustanowienia obligatoryjnej – a nie fakultatywnej – kontroli zabezpieczenia ładunku (zgodnie z załącznikiem III) dla państw członkowskich.

Art. 2 ust. 12 zastępuje art. 14 dyrektywy 2014/47/UE dotyczący działań następczych w przypadku wykrycia poważnych lub niebezpiecznych usterek

W art. 14 dodaje się ust, 4 przewidujący skuteczne kary za ewidentną ingerencję w elementy pojazdu, w tym w układy odpowiadające za kontrolę emisji i bezpieczeństwo.

Art. 2 ust. 13 zmienia art. 16 dyrektywy 2014/47/UE dotyczący protokołu kontroli i bazy danych z drogowych kontroli technicznych

W art. 16 ust. 2 wprowadza się zmiany przewidujące elektroniczną wersję protokołu jako domyślną.

Art. 2 ust. 14 zmienia art. 18 dyrektywy 2014/47/UE dotyczący współpracy między państwami członkowskimi

Zaktualizowano art. 18, aby odnieść się do przyjętych już przez Komisję przepisów wykonawczych dotyczących zgłaszania poważnych i niebezpiecznych usterek wykrytych podczas kontroli drogowych pojazdów zarejestrowanych w innym państwie członkowskim.

Art. 2 ust. 15 wprowadza do dyrektywy 2014/47/UE nowy art. 18a dotyczący wymiany danych między organami państw członkowskich

Podobnie jak w nowym art. 16 dyrektywy 2014/45/UE w nowym art. 18a nałożono na państwa członkowskie obowiązek połączenia krajowych rejestrów pojazdów i baz danych dotyczących zdatności do ruchu drogowego z platformą MOVE-HUB opracowaną przez Komisję w celu wymiany odpowiednich danych podczas kontroli drogowych. Wymiana informacji obejmuje dane rejestracyjne pojazdów, dane dotyczące zawartości świadectwa zgodności, ostatnie świadectwo zdatności do ruchu drogowego oraz protokół kontroli drogowej.

Zgodnie z ust. 2 nowego art. 18a Komisja będzie musiała ustanowić szczegółowe przepisy dotyczące rozwiązań, formatów danych i treści wiadomości, aby wdrożyć wymianę danych w ciągu dwóch lat od wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej. Wymiana danych ma zacząć funkcjonować w ciągu jednego roku od tej daty.

Art. 2 ust. 16 zastępuje art. 20 dotyczący przekazywania informacji Komisji

Zaktualizowano art. 20 w celu usprawnienia i uproszczenia wymogów sprawozdawczych w następujący sposób: (i) wymagane będą mniej szczegółowe sprawozdania (zob. zmiany w załączniku V do dyrektywy 2014/47/UE); (ii) przedłożenie sprawozdania będzie wymagane co trzy lata, a nie co dwa lata; oraz (iii) państwa członkowskie będą korzystać ze wspólnej platformy sprawozdawczej, zamiast wysyłać wiadomości e-mail z załączonymi plikami Excel.

Art. 2 ust. 17 zmienia art. 21 dyrektywy 2014/47/UE dotyczący aktów delegowanych

Dodaje się tiret czwarte i piąte, aby upoważnić Komisję do: (i) przyjęcia aktów delegowanych w celu określenia wspólnych wartości granicznych dla pomiarów metodą teledetekcji; oraz (ii) określenia metod badania liczby cząstek stałych i tlenków azotu podczas kontroli drogowych.

Art. 2 ust. 18 zastępuje art. 24 dyrektywy 2014/47/UE dotyczący składania sprawozdań

Artykuł ten zaktualizowano w celu odzwierciedlenia najistotniejszych zmian w przepisach, na temat których Komisja będzie musiała składać sprawozdania.

Załącznik I zmienia następujące załączniki do dyrektywy 2014/45/UE.

- Załącznik I – MINIMALNE WYMOGI DOTYCZĄCE ZAKRESU I ZALECANYCH METOD BADANIA

W załączniku wprowadza się zmiany, aby uwzględnić: (i) nowe badane elementy w odniesieniu do pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym i hybrydowych pojazdów silnikowych (sekcja 4.14 dotycząca systemów wysokiego napięcia); (ii) nowe badania emisji w celu pomiaru emisji cząstek ultradrobnych i tlenków azotu z pojazdów z silnikiem benzynowym i silnikiem wysokoprężnym (sekcja 8.2); oraz (iii) dodaje się nową sekcję 10 dotyczącą badania elektronicznych systemów bezpieczeństwa wykorzystujących elektroniczny interfejs pojazdu. Ponadto w innych pozycjach wprowadzono kilka niewielkich zmian w celu odzwierciedlenia opinii ekspertów w tym zakresie

- Załącznik III – MINIMALNE WYMOGI W ZAKRESIE WYPOSAŻENIA I PRZYRZĄDÓW KONTROLNO-POMIAROWYCH

Dodaje się pkt 16 i 17 w celu wprowadzenia wymogu wyposażenia stacji kontroli pojazdów w urządzenia wymagane do wykonania pomiaru liczby cząstek stałych oraz tlenków azotu w trakcie okresowej kontroli technicznej.

- Załącznik IV – WYMOGI MINIMALNE DOTYCZĄCE KOMPETENCJI, WYSZKOLENIA I CERTYFIKACJI DIAGNOSTÓW

Załącznik zaktualizowano o wymóg szkolenia diagnostów przygotowującego ich do badania alternatywnych układów napędowych (w tym systemy wysokiego napięcia, hybrydowe i wodorowe).

W załączniku II zmienia się następujące załączniki do dyrektywy 2014/47/UE.

- Załącznik II – ZAKRES DROGOWYCH KONTROLI TECHNICZNYCH

Podobnie jak w załączniku I do dyrektywy 2014/45/UE w tym załączniku wprowadza się zmiany w celu uwzględnienia nowych badanych elementów na potrzeby: (i) pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym i hybrydowych pojazdów silnikowych (sekcja 4.14 dotycząca systemów wysokiego napięcia); (ii) nowych badań emisji w celu pomiaru emisji cząstek ultradrobnych i tlenków azotu z pojazdów z silnikiem benzynowym i silnikiem wysokoprężnym (sekcja 8.2); oraz (iii) nowej sekcji 10 dotyczącej badania elektronicznych systemów bezpieczeństwa wykorzystujących elektroniczny interfejs pojazdu. Ponadto w innych pozycjach wprowadzono kilka niewielkich zmian w celu odzwierciedlenia opinii ekspertów w tym zakresie

- Załącznik III – ZABEZPIECZENIE ŁADUNKU

Pierwsze zdanie w rozdziale II. Zmienia się sekcję 3 w celu wprowadzenia obowiązku kontroli określonych elementów zabezpieczenia ładunku wymienionych w tabeli 1.

- Załącznik IV – PROTOKÓŁ BARDZIEJ SZCZEGÓŁOWEJ DROGOWEJ KONTROLI TECHNICZNEJ ZAWIERAJĄCY WYKAZ KONTROLNY

Zaktualizowano pkt 6 wzoru w celu uwzględnienia kategorii N1 (samochody dostawcze) wśród kategorii pojazdów. Zaktualizowano pkt 10 w celu uwzględnienia nowych badanych elementów dotyczących systemów wysokiego napięcia (4.14), badań emisji (zmieniona pozycja 8.2) oraz elektronicznych systemów bezpieczeństwa (nowa pozycja 10).

- Załącznik V – WZÓR FORMULARZA SPRAWOZDANIA DLA KOMISJI

Niniejszy formularz zaktualizowano poprzez dodanie wymaganych kolumn dla pojazdów kategorii N1, skorygowanie wykazu państw rejestracji oraz uproszczenie wymogu sprawozdawczego poprzez usunięcie części „Szczegółowe informacje nt. usterek”.

2025/0097 (COD)

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniająca dyrektywę 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz dyrektywę 2014/47/UE w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdatności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego[43],

uwzględniając opinię Komitetu Regionów[44],

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

także mając na uwadze, co następuje:

(1) Przepisy dotyczące badań zdatności do ruchu drogowego są od dziesięcioleci częścią przepisów Unii. Podlegają one jednak stopniowej harmonizacji. Ostatni raz prawo Unii zmieniono w tym celu w 2014 r., przyjmując „pakiet dotyczący zdatności do ruchu drogowego”[45]. Aby poprawić egzekwowanie prawa, w drodze kolejnych przeglądów tych przepisów stopniowo rozszerzono zakres pojazdów objętych badaniem oraz zakres zharmonizowanych przepisów, w tym przepisów dotyczących kontroli drogowych i dowodów rejestracyjnych pojazdów. Określono i zaktualizowano w nich wymagane metody badań, procedury i powiązane dokumenty w taki sposób, aby odzwierciedlały postęp technologiczny.

---

43 Dz.U. , , s. .

44 Dz.U. , , s. .

45 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj), dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdatności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylająca dyrektywę 2000/30/WE (Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 134, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/47/oj) oraz 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/46/oj).

(2) W dyrektywie 2014/45/UE określono minimalny zakres i częstotliwość badań dla każdej kategorii pojazdów, z wyjątkiem motocykli, w przypadku których państwa członkowskie dysponują większą swobodą uznania. W dyrektywie tej określono również minimalne wymogi dotyczące niezależności stacji kontroli pojazdów i szkoleń diagnostów, wyposażenia badawczego oraz zawartości świadectwa zdatności do ruchu drogowego. Ważność tego świadectwa, jak również wszelkich innych poświadczeń przeprowadzenia badania, ma być uznawana przez państwa członkowskie do celów swobodnego obrotu i przerejestrowania pojazdu już zarejestrowanego w innym państwie członkowskim.

(3) Dyrektywa 2014/47/UE uzupełnia dyrektywę 2014/45/UE, nakładając na państwa członkowskie obowiązek przeprowadzania kontroli drogowych ciężkich pojazdów użytkowych o masie powyżej 3,5 tony, w tym autobusów, samochodów ciężarowych i ich przyczep, w celu corocznej kontroli 5 % floty unijnej. Kontrole te obejmują wstępną kontrolę drogową oraz, jeżeli diagnosta uzna to za konieczne, bardziej szczegółową drogową kontrolę techniczną. Elementy podlegające badaniu w ramach szczegółowych kontroli są takie same jak elementy podlegające badaniom okresowym i mogą również obejmować kontrolę zabezpieczenia ładunku. W przypadku stwierdzenia poważnej lub niebezpiecznej usterki podczas kontroli drogowej państwo członkowskie, w którym przeprowadzono kontrolę, jest zobowiązane do powiadomienia o tym państwa członkowskiego rejestracji w celu wyegzekwowania naprawy pojazdu, który został zawieszony w ruchu drogowym.

(4) Ze względu na szybki postęp technologiczny niektóre z obecnych przepisów dotyczących badania pojazdów stały się przestarzałe i powinny zostać zmienione w celu dostosowania ich do nowszych technologii i pojazdów. Ramy badań powinny w dalszym ciągu przyczyniać się do redukcji emisji z transportu oraz do przyspieszenia cyfryzacji w sektorze transportu i czerpania z niej korzyści. Ramy te powinny być również lepiej dostosowane do rozwoju technologii pojazdów, składu floty i metod badań.

(5) Transformacja cyfrowa jest jednym z priorytetów Unii. W kontekście aktualizacji obecnych przepisów dotyczących badania pojazdów ważne są również zharmonizowanie, uproszczenie i cyfryzacja procedur administracyjnych oraz usunięcie pozostałych barier dla swobodnego przepływu. Bariery te obejmują nieuznawanie okresowych badań technicznych przeprowadzanych w państwach członkowskich innych niż państwo członkowskie rejestracji. Może to utrudniać swobodny przepływ osób w Unii oraz korzystanie z przysługującego im prawa do osiedlenia się w innym państwie członkowskim niż to, w którym pojazd jest obecnie zarejestrowany.

(6) Niektóre z obecnych metod badania emisji są nieodpowiednie do badania pojazdów wyposażonych w nowoczesną technologię kontroli emisji zanieczyszczeń powietrza, które charakteryzują się niskim referencyjnym poziomem emisji. Istnieje również potencjał dalszego ograniczania emisji zanieczyszczeń poprzez bardziej odpowiednie badania i kontrole. Zastosowanie najlepszych dostępnych metod badań pomogłoby państwom członkowskim w spełnieniu bardziej rygorystycznych norm dotyczących jakości powietrza, a mianowicie osiągnięcie wartości dopuszczalnych w celu ochrony

zdrowia ludzkiego określonych w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/2881[46], w szczególności w odniesieniu do cząstek stałych i tlenków azotu (NO_X).

(7) Liczba ofiar śmiertelnych i osób poważnie rannych na drogach Unii utrzymuje się na niedopuszczalnie wysokim poziomie – w 2023 r. odnotowano 20 400 ofiar śmiertelnych. W związku z tym konieczne są dalsze działania, aby możliwe było osiągnięcie celów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego określonych w ramach polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE na lata 2021–2030[47].

(8) Badanie zdatności do ruchu drogowego motocykli przynosi wyraźne korzyści dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Świadczy o tym również liczba państw członkowskich, które już włączają motocykle do swoich systemów badania zdatności do ruchu drogowego. W związku z tym obecna możliwość wyłączenia motocykli o pojemności skokowej powyżej 125 cm^3 nie jest już odpowiednia, a badania okresowe powinny być obowiązkowe dla takich pojazdów bez wyjątku.

(9) Zgodnie z informacjami zwrotnymi otrzymanymi od państw członkowskich i przedstawicieli branży obecne wymogi prawne mające na celu zapewnienie, aby stacje kontroli pojazdów miały dostęp do danych technicznych potrzebnych do przeprowadzania okresowych badań technicznych, okazały się nieskuteczne. Konieczne jest zatem doprecyzowanie, że minimalny zestaw informacji powinien być udostępniany bezpłatnie i bez zbędnej zwłoki właściwym organom, które powinny następnie zapewnić, aby upoważnione przez nie stacje kontroli pojazdów miały również wymagany dostęp do tych informacji.

(10) Państwo członkowskie rejestracji powinno uznawać tymczasowe świadectwo zdatności do ruchu drogowego wydane przez inne państwo członkowskie na okres do sześciu miesięcy, pod warunkiem że ponowne okresowe badanie techniczne zostanie przeprowadzone w państwie członkowskim rejestracji. Ułatwi to swobodny przepływ osób, a jednocześnie zapewni przestrzeganie podstawowego wymogu, zgodnie z którym pojazdy mają być zasadniczo badane w państwie członkowskim rejestracji.

(11) Z tego samego powodu państwo członkowskie rejestracji powinno mieć możliwość podjęcia decyzji o uznaniu świadectwa zdatności do ruchu drogowego wydanego przez inne państwo członkowskie. W przypadku uznania takiego świadectwa państwo członkowskie powinno poinformować o tym pozostałe państwa członkowskie i Komisję. Takie świadectwo zdatności do ruchu drogowego powinno być uznawane przez wszystkie państwa członkowskie za równoważne ze świadectwami wydawanymi przez państwo członkowskie rejestracji.

(12) W celu zwalczania oszustw związanych z przebiegiem pojazdów używanych okresowe badanie zdatności do ruchu drogowego obejmuje rejestrowanie wskazań drogomierza. Skuteczność tego środka jest jednak ograniczona, ponieważ w większości państw członkowskich pierwsze badanie przeprowadza się dopiero cztery lata po pierwszej rejestracji, a w wielu z nich następne badania przeprowadza się jedynie co dwa lata. W celu dalszego zwalczania oszustw związanych z fałszowaniem wskazań drogomierza państwa członkowskie powinny zapewnić, aby wskazania drogomierza były dokonywane za każdym razem, gdy usługodawca prowadzi prace konserwacyjne lub naprawcze w pojeździe, oraz aby odczyty były

[46] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/2881 z dnia 23 października 2024 r. w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy (wersja przekształcona), ((Dz.U. L, 2024/2881, 20.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj).

[47] SWD(2019) 283 final https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf.

odnotowywane w krajowej bazie danych lub rejestrze. Państwa członkowskie powinny udostępniać te odczyty w formacie zanonimizowanym funkcjonariuszom służb kontrolnych, właściwym organom i posiadaczowi dowodu rejestracyjnego. Ponadto państwa członkowskie powinny wymagać od producentów przekazywania wskazań drogomierza z pojazdów podłączonych do internetu co trzy miesiące. Aby umożliwić konsumentom wykrywanie oszustw związanych z fałszowaniem wskazań drogomierza przed zakupem pojazdu, państwa członkowskie powinny również informować konsumentów o tym, czy posiadacz dowodu rejestracyjnego ma dostęp do historii drogomierza, w szczególności w kontekście sprzedaży pojazdów. Z myślą o zwiększeniu dostępności statystyk dotyczących użytkowania pojazdów bez dodatkowych obciążeń sprawozdawczych dla administracji krajowych państwa członkowskie powinny udostępniać wskazania drogomierza, w formie zanonimizowanej, krajowym urzędom statystycznym i Komisji (Eurostatowi).

(13) Chociaż pojazdy elektryczne, w tym hybrydowe pojazdy elektryczne, znajdują się w eksploatacji od wielu lat, a ich liczba stale rośnie, nie istnieją zharmonizowane przepisy dotyczące badania zdatności do ruchu drogowego systemów wysokiego napięcia takich pojazdów, przez co państwa członkowskie opracowały różne protokoły badań. Aby zapewnić bezpieczną eksploatację takich pojazdów przez cały okres ich użytkowania i uniknąć sprzecznych praktyk badawczych w państwach członkowskich, do minimalnych wymogów dotyczących zakresu i zalecanych metod badań należy włączyć odpowiednie badane elementy.

(14) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144[48] wymaga instalacji szeregu zaawansowanych systemów wspomagania kierowcy, które opracowano w taki sposób, aby uniknąć wypadków i ograniczyć liczbę ofiar i poważnych obrażeń. Oczekiwane korzyści nie zostaną jednak osiągnięte, jeżeli funkcjonowanie tych systemów będzie się z czasem pogarszać lub systemy te będą narażone na ingerencję. W związku z tym nowe systemy elektroniczne powinny zostać objęte kontrolami okresowymi i kontrolami drogowymi w celu zapewnienia, aby przynosiły one oczekiwane korzyści w zakresie bezpieczeństwa. Aby zapewnić bezpieczną eksploatację pojazdów zautomatyzowanych i testowanie elektronicznych systemów bezpieczeństwa przez cały okres ich użytkowania, do minimalnych wymogów dotyczących zakresu i zalecanych metod badań określonych w odpowiednich załącznikach do dyrektyw 2014/45/UE i 2014/47/UE należy włączyć odpowiednie badane elementy.

(15) Chociaż transport drogowy przyczynia się w znacznym stopniu do szkodliwych emisji zanieczyszczeń powietrza, w szczególności NO_X i drobnych cząstek, obecne metody badania emisji spalin nie są dostosowane do nowszych pojazdów i technologii.

---

[48] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 z dnia 27 listopada 2019 r. w sprawie wymogów dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w odniesieniu do ich ogólnego bezpieczeństwa oraz ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego, zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 oraz uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 i (WE) nr 661/2009 oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 631/2009, (UE) nr 406/2010, (UE) nr 672/2010, (UE) nr 1003/2010, (UE) nr 1005/2010, (UE) nr 1008/2010, (UE) nr 1009/2010, (UE) nr 19/2011, (UE) nr 109/2011, (UE) nr 458/2011, (UE) nr 65/2012, (UE) nr 130/2012, (UE) nr 347/2012, (UE) nr 351/2012, (UE) nr 1230/2012 i (UE) 2015/166 (Dz.U. L 325 z 16.12.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

Zalecenie Komisji (UE) 2023/688[49] było pierwszym krokiem w kierunku harmonizacji pomiaru liczby cząstek stałych podczas badań zdatności do ruchu drogowego. W interesie zdrowia publicznego, ochrony środowiska i uczciwej konkurencji jest, aby odpowiednie elementy podlegające badaniu podczas okresowych badań technicznych określone w załącznikach do dyrektyw 2014/45/UE i 2014/47/UE obejmowały obecnie pomiar liczby cząstek stałych i pomiar NO_X.

(16) Starsze pojazdy mają zazwyczaj więcej usterek, częściej biorą udział w wypadkach i stanowią większy odsetek pojazdów wysokoemisyjnych. Coroczne kontrole starszych samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych mogą znacząco przyczynić się do ograniczenia wypadków i szkodliwych emisji. Samochody osobowe i lekkie pojazdy użytkowe powinny być zatem poddawane corocznej kontroli najpóźniej po upływie 10 lat od daty pierwszej rejestracji.

(17) Ponadto, ponieważ lekkie pojazdy użytkowe są eksploatowane intensywniej niż prywatne samochody osobowe, często na obszarach gęsto zaludnionych, należy je co roku sprawdzać pod kątem emisji po upływie jednego roku od daty pierwszej rejestracji.

(18) Oprócz planowanych okresowych badań technicznych pojazdy powinny również podlegać badaniu zdatności do ruchu drogowego, jeżeli systemy i części pojazdu związane z bezpieczeństwem lub ochroną środowiska zostały znacząco zmienione lub zmodyfikowane. Obejmuje to przypadki, w których następuje zmiana kategorii pojazdu lub poziomów emisji, na przykład po zainstalowaniu w pojeździe filtra cząstek stałych lub po przekształceniu go na pojazd zasilany paliwem alternatywnym.

(19) Aby ułatwić transformację cyfrową i zmniejszyć koszty ponoszone przez stacje kontroli pojazdów, świadectwa zdatności do ruchu drogowego należy wydawać w standardowym formacie elektronicznym. Osobie, która przedstawiła pojazd do badania, należy również wydać na żądanie papierowy wydruk świadectwa zdatności do ruchu drogowego. Państwa członkowskie powinny akceptować oba formaty w przypadku zmiany właściciela pojazdu lub przerejestrowania pojazdu w innym państwie członkowskim. Z podobnych powodów sprawozdanie z bardziej szczegółowej kontroli drogowej powinno być wydawane w formie elektronicznej.

(20) Należy zapewnić, aby przetwarzanie danych osobowych w celu wdrożenia niniejszej dyrektywy było zgodne z ramami ochrony danych w Unii, w szczególności z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679[50]. Zgodnie z zasadą domyślnej ochrony danych do weryfikacji świadectw zdatności do ruchu drogowego należy stosować techniki weryfikacji niewymagające przekazywania danych osobowych w indywidualnych świadectwach.

(21) W przypadku gdy z powodu co najmniej jednej poważnej usterki pojazd nie przeszedł okresowego badania technicznego w państwie członkowskim innym niż państwo członkowskie rejestracji, aby zapewnić odpowiednie działania następcze po wykryciu usterek, należy powiadomić państwo członkowskie rejestracji o wynikach badania

---

[49] Zalecenie Komisji (UE) 2023/688 z dnia 20 marca 2023 r. w sprawie pomiaru liczby cząstek stałych do celów okresowej kontroli technicznej pojazdów wyposażonych w silniki wysokoprężne (Dz.U. L 90 z 28.3.2023, s. 46, ELI: http://data.europa.eu/eli/reco/2023/688/oj).

[50] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj).

i terminie kolejnego badania i odnotować te informacje w rejestrze pojazdów. Kolejne badanie powinno odbyć się w terminie nieprzekraczającym dwóch miesięcy w dowolnym z tych państw członkowskich. Ponadto w przypadku gdy pojazd nie przeszedł okresowego badania technicznego z powodu co najmniej jednej niebezpiecznej usterki, aby uniknąć bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego lub środowiska, państwo członkowskie lub właściwy organ powinny mieć możliwość podjęcia decyzji, że dany pojazd nie będzie użytkowany na drogach publicznych, i zwrócenia się do państwa członkowskiego rejestracji o zatrzymanie zezwolenia na użytkowanie pojazdu w ruchu drogowym do czasu usunięcia usterek. Zawieszenie powinno zostać wpisane do rejestru pojazdów państwa członkowskiego rejestracji.

(22) Poddanie ingerencji lub manipulacji jakiejkolwiek części pojazdu należy uznać za poważną lub niebezpieczną usterkę, a zatem działania te powinny podlegać skutecznym, proporcjonalnym, odstraszającym i niedyskryminacyjnym karom.

(23) Obecne wymogi określone w dyrektywach 2014/45/UE i 2014/47/UE, zobowiązujące państwa członkowskie do współpracy ze sobą przy wdrażaniu tych dyrektyw, nie dają państwom członkowskim możliwości sprawdzania statusu prawnego i technicznego pojazdu w sytuacjach transgranicznych. Aby zapewnić większą skuteczność, również w takich sytuacjach, państwa członkowskie powinny wspierać się nawzajem w bardziej systematycznym wdrażaniu dyrektywy. W związku z tym konieczne jest ustanowienie przepisów dotyczących wymiany informacji i danych dotyczących pojazdów, aby umożliwić państwom członkowskim wzajemne przeglądanie rejestrów pojazdów i baz danych dotyczących zdatności do ruchu drogowego, w tym zawartości świadectw zdatności do ruchu drogowego i protokołów drogowej kontroli technicznej.

(24) Na potrzeby wymiany informacji na temat pojazdów zarejestrowanych w Unii Komisja opracowała platformę wymiany wiadomości MOVE-HUB, która połączy krajowe elektroniczne rejestry państw członkowskich[51]. Platforma ta obsługuje obecnie połączenie rejestrów przedsiębiorców transportu drogowego (ERRU), rejestrów praw jazdy (RESPER), rejestrów szkoleń zawodowych kierowców (ProDriveNet), rejestrów tachografów kart kierowcy (TACHOnet) oraz zgłaszania stwierdzonego podczas kontroli drogowej niezadowalającego stanu pojazdu (RSI)[52].

(25) Należy rozszerzyć funkcje MOVE-HUB, aby umożliwić niezbędną wymianę informacji i danych dotyczących pojazdów do celów dyrektyw 2014/45/UE i 2014/47/UE. Państwa członkowskie powinny zatem połączyć swoje systemy elektroniczne zawierające informacje na temat świadectw zdatności do ruchu drogowego i historii drogomierzy z systemem MOVE-HUB. Wymiana informacji i danych za pośrednictwem MOVE-HUB powinna rozpocząć się w ciągu jednego roku od przyjęcia odpowiednich aktów wykonawczych zgodnie z art. 16 dyrektywy 2014/45/UE i art. 18a dyrektywy 2014/47/UE.

---

51 Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2016/480 z dnia 1 kwietnia 2016 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące połączenia krajowych rejestrów elektronicznych przedsiębiorców transportu drogowego i uchylające rozporządzenie (UE) nr 1213/2010 (Dz.U. L 87 z 2.4.2016, s. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/480/oj).

52 Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/2205 z dnia 29 listopada 2017 r. w sprawie szczegółowych zasad dotyczących procedur zgłaszania pojazdów użytkowych wykazujących poważne lub niebezpieczne usterki stwierdzone podczas drogowej kontroli technicznej (Dz.U. L 314 z 30.11.2017, 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj).

(26) Kryzysy spowodowane poważnymi zdarzeniami, które miały miejsce w Unii lub poza jej granicami, mogą znacząco zakłócić funkcjonowanie jej systemu zdatności do ruchu drogowego. W czasach kryzysu państwa członkowskie powinny mieć możliwość przedłużenia ważności świadectw zdatności do ruchu drogowego, w tym tymczasowych świadectw zdatności do ruchu drogowego. Pod warunkiem uzyskania zezwolenia Komisji państwa członkowskie powinny mieć możliwość przedłużenia o sześć miesięcy administracyjnego okresu ważności świadectw zdatności do ruchu drogowego i tymczasowych świadectw zdatności do ruchu drogowego. W przypadku utrzymywania się kryzysu powinna istnieć możliwość dalszego przedłużenia okresu ważności.

(27) Biorąc pod uwagę zwiększoną liczbę lekkich pojazdów użytkowych znajdujących się w eksploatacji w Unii, w celu promowania równych warunków działania dla podmiotów gospodarczych w całej Unii oraz dalszej poprawy ich bezpieczeństwa i efektywności środowiskowej, lekkie pojazdy użytkowe powinny również podlegać kontrolom drogowym.

(28) W przypadku kontroli drogowych skutecznym środkiem identyfikacji pojazdów o wysokiej emisji spalin jest kontrola emisji spalin z dużej liczby pojazdów za pomocą urządzeń do teledetekcji. Znacznie poprawia ona wskaźniki wykrywalności w porównaniu z obowiązkowymi metodami badań. Państwa członkowskie powinny zatem systematycznie korzystać z urządzeń do teledetekcji w celu monitorowania dużych części parku samochodowego w rzeczywistych warunkach drogowych. Jeden pomiar metodą teledetekcji wskazujący na wysokie emisje przekraczające wartości graniczne określone w przepisach może być powiązany z różnymi czynnikami, takimi jak tymczasowe przyspieszenie lub zimny silnik. Jednak wielokrotne pomiary systematycznie wskazujące emisje znacznie wyższe od średniej mogą sygnalizować wadliwy układ kontroli emisji spalin lub nieuprawnione modyfikacje, takie jak ingerencje. Ponieważ takie usterki i modyfikacje powodują nadmierne emisje, które stanowią zagrożenie dla zdrowia ludzkiego i środowiska, należy je naprawić, a wszelkie ingerencje powinny podlegać sankcjom.

(29) W związku z tym taka kontrola za pomocą teledetekcji powinna stanowić część systemu kontroli drogowej każdego państwa członkowskiego. Aby kontrola przesiewowa była skuteczna, każde państwo członkowskie powinno skontrolować ekwiwalent co najmniej 30 % swojego zarejestrowanego parku pojazdów silnikowych, w tym samochodów osobowych i motocykli. Na podstawie tych danych z teledetekcji państwa członkowskie powinny sprawdzić emisje spalin i poziom hałasu w przypadku każdego pojazdu, co do którego istnieje podejrzenie, że jego emisje przekraczają więcej niż dwukrotnie lub o więcej niż 3 dB średni poziom w przypadku podobnych pojazdów. Kontrolę tę można przeprowadzić w ramach kontroli drogowej bezpośrednio po pomiarze metodą teledetekcji lub w stacji badania zdatności do ruchu drogowego w państwie członkowskim rejestracji. W przypadku pojazdów zarejestrowanych w innym państwie członkowskim właściwy organ, w którym przeprowadzono pomiar metodą teledetekcji, powinien powiadomić właściwy organ państwa członkowskiego rejestracji o wyniku pomiaru oraz o wynikach każdej późniejszej kontroli drogowej.

(30) W dyrektywie 2014/47/UE określono minimalny udział ciężkich pojazdów użytkowych, które mają być badane każdego roku na drogach w Unii, ale nie określono żadnego celu na poziomie państw członkowskich, w związku z czym trudno jest zapewnić egzekwowanie tego minimalnego udziału. W celu zapewnienia, aby kontrole drogowe pojazdów użytkowych przyczyniały się do poprawy bezpieczeństwa

ruchu drogowego i zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza w całej Unii, każde państwo członkowskie powinno co roku przeprowadzać całkowitą liczbę wstępnych drogowych kontroli technicznych odpowiadającą co najmniej 5 % całkowitej liczby ciężkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych na jego terytorium.

(31) Aby promować transformację cyfrową i zmniejszyć koszty w sektorze transportu, państwa członkowskie powinny wymagać od swoich właściwych organów akceptowania elektronicznych dowodów kontroli drogowych.

(32) Biorąc pod uwagę, że nieodpowiednie lub niebezpieczne zabezpieczenie ładunku może stanowić poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego i środowiska, kontrole zabezpieczenia ładunku powinny być obowiązkowym elementem kontroli drogowych we wszystkich państwach członkowskich.

(33) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszej dyrektywy należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze, aby określić: a) zestaw informacji technicznych i danych niezbędnych do badań zdatności do ruchu drogowego, które należy udostępnić właściwym organom, b) elementy interoperacyjności i środki bezpieczeństwa mające zastosowanie do kodów QR wprowadzonych do świadectw zdatności do ruchu drogowego, c) niezbędne cechy i wymogi dotyczące formatu i zakresu wymienianych informacji i danych oraz d) format, w jakim mają być przekazywane dane dotyczące badań okresowych i kontroli drogowych. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011[53].

(34) Aby osiągnąć cele niniejszej dyrektywy, w szczególności aby dostosować załączniki do dyrektyw 2014/45/UE i 2014/17/UE do postępu technicznego, operacyjnego lub naukowego, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 TFUE w celu: a) określenia metod pomiaru liczby cząstek stałych w przypadku silników o zapłonie iskrowym oraz pomiaru NO_X w przypadku silników wysokoprężnych i silników o zapłonie iskrowym; oraz b) ustanowienia wspólnych wartości granicznych dla emisji spalin lub hałasu – lub dla obu tych wartości – które należy stosować do identyfikacji pojazdów wysokoemisyjnych. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa[54]. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te powinny otrzymywać wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji powinni mieć systematyczny dostęp do posiedzeń grup ekspertów Komisji zajmujących się przygotowywaniem aktów delegowanych.

(35) Cele niniejszej dyrektywy, a mianowicie poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, ułatwienie swobodnego przepływu osób i ograniczenie emisji zanieczyszczeń, nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie działające samodzielnie, ponieważ przepisy krajowe regulujące te kontrole pojazdów

---

53 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

54 Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

prowadziłyby do rozbieżnych wymogów. W związku z tym cele te można skuteczniej osiągnąć na poziomie Unii dzięki ustanowieniu minimalnych wspólnych wymogów i zharmonizowanych przepisów dotyczących okresowych badania technicznych i drogowych kontroli technicznych pojazdów poruszających się w Unii. Unia może zatem przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.

(36) Chociaż dane dotyczące funkcjonowania systemów badań zdatności do ruchu drogowego są dostępne na poziomie krajowym, takie dane nie są dostępne na poziomie Unii. Ten brak danych utrudnia analizę i ocenę systemu badań zdatności do ruchu drogowego. Aby zaradzić tym niedociągnięciom, przy wdrażaniu dyrektywy 2014/45/UE państwa członkowskie powinny regularnie przekazywać Komisji kluczowe dane dotyczące liczby stacji kontroli pojazdów w każdym państwie członkowskim, całkowitej liczby skontrolowanych pojazdów w podziale na kategorie, skontrolowanych obszarów, pozycji, w odniesieniu do których wykryto usterki, oraz informacji na temat badań zdatności do ruchu drogowego przeprowadzonych na pojazdach zarejestrowanych w innym państwie członkowskim. W odniesieniu do kontroli drogowych należy ograniczyć i uprościć obecne obowiązki sprawozdawcze państw członkowskich, przy czym wymagana jest mniejsza częstotliwość sprawozdawczości.

(37) Aby zminimalizować obciążenie administracyjne przy jednoczesnym zapewnieniu użyteczności zgłaszanych informacji, państwa członkowskie powinny co trzy lata składać sprawozdania z wdrażania dyrektyw 2014/45/UE i 2014/47/UE.

(38) System zdatności do ruchu drogowego ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, hałas i emisje, w związku z czym należy go poddawać okresowym badaniom. Na podstawie informacji przekazanych przez organy państw członkowskich Komisja powinna przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat skuteczności przepisów dyrektywy 2014/45/UE, w tym przepisów dotyczących zakresu, częstotliwości badań i uznawania tymczasowych świadectw zdatności do ruchu drogowego, oraz dyrektywy 2014/47/UE, w tym przepisów dotyczących teledetekcji.

(39) Zgodnie z art. 42 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1725 skonsultowano się z Europejskim Inspektorem Ochrony Danych, który wydał opinię w dniu [DD/MM/RRRR].

(40) Zgodnie ze wspólną deklaracją polityczną państw członkowskich i Komisji z dnia 28 września 2011 r. dotyczącą dokumentów wyjaśniających[55] państwa członkowskie zobowiązały się do złożenia, w uzasadnionych przypadkach, wraz z powiadomieniem o transpozycji, jednego lub większej liczby dokumentów wyjaśniających związki między elementami dyrektywy a odpowiadającymi im częściami krajowych instrumentów transpozycyjnych. W odniesieniu do niniejszej dyrektywy prawodawca uznaje, że przekazanie takich dokumentów jest uzasadnione.

(41) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywy 2014/45/UE i 2014/47/UE,

[55] Dz.U. C 369 z 17.12.2011, s. 14.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Zmiany w dyrektywie 2014/45/UE

W dyrektywie 2014/45/UE wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 tiret szóste otrzymuje brzmienie:

‘– pojazdy dwu- lub trzykołowe – kategorie pojazdów L3e, L4e, L5e i L7e wyposażone w silnik o pojemności powyżej 125 cm^3 lub o maksymalnej ciągłej mocy znamionowej lub mocy netto powyżej 11 kW;

– ciągniki kołowe kategorii T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b i T4.3b, użytkowane głównie na drogach publicznych, o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej przekraczającej 40 km/h.”;

b) w ust. 2 skreśla się tiret siódme;

2) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się pkt 6a w brzmieniu:

„6a) »pojazd podłączony do internetu« oznacza każdy pojazd z zainstalowanym urządzeniem przeznaczonym do bezprzewodowego połączenia lub łączności z zewnętrznymi urządzeniami, pojazdami, sieciami lub usługami;”;

b) pkt 10 otrzymuje brzmienie:

„10) »homologacja« oznacza procedurę, za pomocą której państwo członkowskie poświadcza, że pojazd spełnia odpowiednie przepisy administracyjne i wymogi techniczne, o których mowa w rozporządzeniach (UE) nr 167/2013, (UE) nr 168/2013 i (UE) 2018/858;”;

c) pkt 12 otrzymuje brzmienie:

„12) »świadectwo zdatności do ruchu drogowego« oznacza zaświadczenie badania zdatności do ruchu drogowego wydane przez właściwy organ lub stację kontroli pojazdów;”;

d) dodaje się pkt 12a w brzmieniu:

„12a) »tymczasowe świadectwo zdatności do ruchu drogowego« oznacza świadectwo zdatności do ruchu drogowego wydane przez właściwy organ lub stację kontroli pojazdów z siedzibą w państwie członkowskim innym niż państwo członkowskie rejestracji pojazdu zgodnie z art. 4 ust. 3;”;

3) art. 4 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 4

Obowiązki

1. Każde państwo członkowskie zapewnia, aby pojazdy zarejestrowane na jego terytorium były okresowo badane zgodnie z niniejszą dyrektywą.

2. Bez uszczerbku dla art. 3 i 4 badania zdatności do ruchu drogowego są przeprowadzane przez państwo członkowskie rejestracji pojazdu, przez organ publiczny, któremu to państwo członkowskie powierzyło to zadanie, lub przez wyznaczone organy lub podmioty nadzorowane przez to państwo członkowskie, w tym upoważnione podmioty publiczne lub prywatne.

3. W przypadku pojazdów kategorii M_1 dopuszcza się przeprowadzanie badań zdatności do ruchu drogowego również w państwie członkowskim innym niż państwo członkowskie rejestracji pojazdu. Wyniki takiego badania zdatności do ruchu drogowego uwzględnia się w tymczasowym świadectwie zdatności do ruchu drogowego, które jest ważne przez sześć miesięcy. Właściwy organ przekazuje wynik badania państwu członkowskiemu rejestracji, które wpisuje go do krajowego rejestru pojazdów. Jeżeli jednak państwo członkowskie rejestracji nie uzna świadectw zdatności do ruchu drogowego wydanych przez dane państwo członkowskie zgodnie z ust. 4, kolejne badanie zdatności do ruchu drogowego odbywa się w państwie członkowskim rejestracji pojazdu.

4. Państwa członkowskie mogą uznać świadectwo zdatności do ruchu drogowego inne niż tymczasowe świadectwo zdatności do ruchu drogowego, o którym mowa w ust. 3, wydane przez państwo członkowskie inne niż państwo członkowskie rejestracji pojazdu. W takich przypadkach świadectwo zdatności do ruchu drogowego uznaje się za równoważne ze świadectwem zdatności do ruchu drogowego wydanym przez państwo członkowskie rejestracji. Państwa członkowskie, które podejmują decyzję o uznaniu świadectwa zdatności do ruchu drogowego wydanego przez inne państwo członkowskie, informują o tym odpowiednio Komisję i pozostałe państwa członkowskie.

5. Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu określenia zestawu informacji technicznych niezbędnych do badania zdatności do ruchu drogowego elementów podlegających badaniu, w sprawie stosowania zalecanych metod badań oraz ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące formatu danych i procedur dostępu do odpowiednich informacji technicznych. Takie informacje techniczne mogą obejmować w szczególności instrukcje i dane dotyczące korzystania z elektronicznego interfejsu pojazdu, diagnostyczne kody błędu i wersje oprogramowania oraz opisy i ilustracje wskaźników ostrzegawczych lub kontrolnych.

   Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 19 ust. 2.

6. Zgodnie z zasadami określonymi w rozporządzeniu (UE) 2018/858 producenci pojazdów udostępniają odpowiednim właściwym organom zestaw informacji technicznych, o których mowa w ust. 5, nieodpłatnie i bez zbędnej zwłoki, w sposób niedyskryminacyjny i w formacie nadającym się do odczytu maszynowego. Te właściwe organy udostępniają te informacje techniczne upoważnionym przez nie stacjom kontroli pojazdów.

7. Państwa członkowskie zapewniają, aby prawo krajowe określało odpowiedzialność za utrzymanie pojazdu w stanie gwarantującym jego bezpieczeństwo i zdatność do ruchu drogowego.”;

4) dodaje się artykuł 4a w brzmieniu:

‘*Artykuł 4a*

Rejestrowanie wskazań drogomierza

1. Każde państwo członkowskie stosuje środki niezbędne do tego, by umożliwić rejestrowanie wskazań drogomierza w krajowej bazie danych lub w krajowym rejestrze pojazdów. Państwa członkowskie wymagają, aby oprócz stacji kontroli pojazdów każdy usługodawca, który wystawia fakturę lub inny dokument w związku z naprawą lub konserwacją pojazdu, rejestrował wskazania drogomierzy w tej bazie danych lub w krajowym rejestrze pojazdów podczas wykonywania tych prac. Państwa członkowskie wymagają również, aby producenci pojazdów przekazywali wskazania drogomierza w pojazdach podłączonych do internetu, które wyprodukowali, co trzy miesiące, począwszy od daty pierwszej rejestracji pojazdu.

2. Państwa członkowskie udostępniają historię drogomierza z zarejestrowanych przez siebie pojazdów diagnostom, posiadaczowi dowodu rejestracyjnego i właściwym organom w państwach członkowskich odpowiedzialnym za badania zdatności do ruchu drogowego, rejestrację pojazdów i homologację pojazdów.

3. Państwa członkowskie stosują odpowiednie środki w celu informowania potencjalnych nabywców pojazdów używanych o dostępności historii drogomierza, o której mowa w ust. 2.

4. Państwa członkowskie udostępniają również dane z drogomierzy przechowywane w krajowych bazach danych i krajowych rejestrach pojazdów, o których mowa w ust. 1, w formie zanonimizowanej w postaci jedynie pierwszych 10 znaków numeru identyfikacyjnego pojazdu, krajowym urzędom statystycznym i Komisji (Eurostatowi) zgodnie z art. 17a i 17b rozporządzenia (WE) nr 223/2009*.

* Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 223/2009 z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie statystyki europejskiej oraz uchylające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE, Euratom) nr 1101/2008 w sprawie przekazywania do Urzędu Statystycznego Wspólnot Europejskich danych statystycznych objętych zasadą poufności, rozporządzenie Rady (WE) nr 322/97 w sprawie statystyk Wspólnoty oraz decyzję Rady 89/382/EWG, Euratom w sprawie ustanowienia Komitetu ds. Programów Statystycznych Wspólnot Europejskich (Dz.U. L 87 z 31.3.2009, s. 164, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2009/223/oj).”;

5) art. 5 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 5

Terminy i częstotliwość badań

1. Pojazdy są poddawane badaniu zdatności do ruchu drogowego co najmniej w następujących odstępach czasu, bez uszczerbku dla okresu elastyczności stosowanego przez państwa członkowskie na mocy ust. 4:

   a) pojazdy kategorii M_1 i N_1: cztery lata po dacie pierwszej rejestracji pojazdu, a następnie co dwa lata przez pierwsze 10 lat po dacie pierwszej rejestracji pojazdu, a następnie co roku; pojazdy kategorii N_1 podlegają jednak również badaniu zdatności do ruchu drogowego w odniesieniu do elementów wymienionych w pkt 8.2 załącznika I po upływie jednego roku od daty pierwszej rejestracji pojazdu, a następnie co roku;

b) pojazdy kategorii M_1 użytkowane jako taksówki lub karetki pogotowia ratunkowego, pojazdy kategorii M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 i O_4: rok po dacie pierwszej rejestracji pojazdu, a następnie co rok;

c) ciągniki kołowe kategorii T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b i T4.3b, użytkowane głównie na drogach publicznych do celów komercyjnego drogowego transportu towarów: cztery lata po dacie pierwszej rejestracji pojazdu, a następnie co dwa lata.

Do celów akapitu pierwszego lit. a) w przypadku badań zdatności do ruchu drogowego, o których mowa w art. 4 ust. 3, datę wygaśnięcia kolejnego świadectwa zdatności do ruchu drogowego liczy się od daty wygaśnięcia tymczasowego świadectwa zdatności do ruchu drogowego wydanego w wyniku tego badania.

2. Państwa członkowskie określają odpowiednią częstotliwość, z jaką pojazdy kategorii L3e, L4e, L5e i L7e, o pojemności silnika przekraczającej 125 cm3 lub o maksymalnej ciągłej mocy znamionowej lub mocy netto powyżej 11 kW, należy poddawać badaniu zdatności do ruchu drogowego.

3. Niezależnie od daty ostatniego badania zdatności do ruchu drogowego pojazd poddaje się badaniu zdatności do ruchu drogowego, jeżeli systemy i części pojazdu związane z bezpieczeństwem i ochroną środowiska zostały znacząco zmienione lub zmodyfikowane.

4. Państwo członkowskie lub właściwe organy mogą określić rozsądny okres, w którym należy przeprowadzić badanie zdatności do ruchu drogowego, nieprzekraczający częstotliwości określonych w ust. 1.”;

6) w art. 6 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Państwa członkowskie zapewniają, aby w odniesieniu do kategorii pojazdów objętych niniejszą dyrektywą, z wyjątkiem kategorii L3e, L4e, L5e i L7e badania zdatności do ruchu drogowego obejmowały co najmniej obszary, o których mowa w załączniku I pkt 2.”;

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Państwa członkowskie określają obszary, elementy i właściwe metody badania w odniesieniu do kategorii pojazdów L3e, L4e, L5e i L7e, o pojemności silnika przekraczającej 125 cm^3 lub o maksymalnej ciągłej mocy znamionowej lub mocy netto powyżej 11 kW.”;

c) dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Państwo członkowskie rejestracji może podjąć decyzję o niewymaganiu badań elementów określonych w pkt 3 ppkt 8.1 lub 8.2 załącznika I do niniejszej dyrektywy podczas badania zdatności do ruchu drogowego pojazdu, jeżeli pojazd ten pomyślnie przeszedł odpowiednie badanie spalin lub badanie hałasu, lub oba te badania, obejmujące sprawdzenie pozycji 8.1 lub 8.2, lub obu tych pozycji w pkt 3 załącznika do dyrektywy 2014/47/UE w ciągu sześciu miesięcy poprzedzających termin badania zdatności do ruchu drogowego.”;

7) art. 8 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 8

Świadectwo zdatności do ruchu drogowego

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby stacje kontroli pojazdów lub, w stosownych przypadkach, właściwy organ, które przeprowadziły badanie zdatności do ruchu drogowego danego pojazdu, wydał dla tego pojazdu świadectwo zdatności do ruchu drogowego, w którym znajdują się co najmniej znormalizowane elementy odpowiednich zharmonizowanych kodów Unii określonych w załączniku II. Państwa członkowskie zapewniają wydawanie świadectw zdatności do ruchu drogowego jako elektronicznych poświadczeń atrybutów do europejskich portfeli tożsamości cyfrowej zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 910/2014**.

   Państwa członkowskie zapewniają, aby świadectwa zdatności do ruchu drogowego zawierały informacje niezbędne do ich uwierzytelnienia i walidacji.

   Państwa członkowskie przekazują Komisji i na bieżąco aktualizują informacje o zaufanych podmiotach wydających świadectwa zdatności do ruchu drogowego. Komisja udostępnia publicznie wykaz tych podmiotów za pośrednictwem bezpiecznego kanału oraz w formie elektronicznie podpisanej lub opatrzonej pieczęcią elektroniczną przeznaczonej do automatycznego przetwarzania.

2. Państwa członkowskie wymagają, aby stacje kontroli pojazdów lub, w stosownych przypadkach, właściwe organy przekazywały, na żądanie, uwierzytelniony wydruk świadectwa zdatności do ruchu drogowego osobie, która przedstawiła pojazd do badania. Wydruki te muszą być przyjazne dla użytkownika i zawierać interoperacyjny [kod kreskowy][kod QR] umożliwiający weryfikację ich autentyczności, ważności i integralności. W terminie sześciu miesięcy od przyjęcia aktów wykonawczych, o których mowa w ust. 9, [kod kreskowy][kod QR] musi spełnić specyfikacje techniczne określone w tych aktach wykonawczych. Informacje zawarte w zaświadczeniu przedstawiane są również w formie czytelnej dla człowieka, co najmniej w języku urzędowym lub językach urzędowych wydającego państwa członkowskiego.

3. Niezależnie od art. 5 przypadku przerejestrowania pojazdu już zarejestrowanego w innym państwie członkowskim każde państwo członkowskie uznaje świadectwo zdatności do ruchu drogowego wydane przez to inne państwo członkowskie, w formie elektronicznej lub papierowej, tak jak gdyby samo wydało to świadectwo, pod warunkiem że świadectwo zdatności do ruchu drogowego jest wciąż ważne w granicach częstotliwości ustanowionych dla okresowych badań zdatności do ruchu drogowego przez państwo członkowskie, które dokonuje przerejestrowania. Państwa członkowskie bez zbędnej zwłoki przekazują Komisji i pozostałym państwom członkowskim wszelkie nowe wzory świadectwa zdatności do ruchu drogowego oraz opis zbioru danych wydanych w odniesieniu do świadectw zdatności do ruchu drogowego jako elektronicznych poświadczeń atrybutów. Komisja publikuje te wzory i opisy zbiorów danych.

4. W uzupełnieniu przepisów ust. 3 państwa członkowskie uznają ważność świadectwa zdatności do ruchu drogowego, w formie elektronicznej lub papierowej, w przypadku zmiany właściciela pojazdu, dla którego wydano ważne poświadczenie przeprowadzenia okresowego badania zdatności do ruchu drogowego.

5. Państwo członkowskie rejestracji uznaje ważność tymczasowego świadectwa zdatności do ruchu drogowego wydanego w innym państwie członkowskim.

6. Stacje kontroli pojazdów przekazują drogą elektroniczną właściwemu organowi danego państwa członkowskiego informacje zawarte w wydanych przez nie świadectwach zdatności do ruchu drogowego. Informacje te przekazuje się w rozsądnym terminie po wydaniu każdego świadectwa zdatności do ruchu drogowego. Państwa członkowskie określają okres, przez jaki właściwy organ ma przechowywać te informacje. Okres ten nie może być krótszy niż 36 miesięcy bez uszczerbku dla krajowych systemów podatkowych państw członkowskich.

7. Państwa członkowskie zapewniają, aby informacje zawarte w poprzednim świadectwie zdatności do ruchu drogowego były udostępniane funkcjonariuszom służb kontrolnych.

8. Państwa członkowskie zapewniają, aby wyniki badania zdatności do ruchu drogowego były niezwłocznie przekazywane lub udostępniane drogą elektroniczną organowi odpowiedzialnemu za rejestrację pojazdu. Powiadomienie to zawiera informacje zawarte w świadectwie zdatności do ruchu drogowego.

9. W terminie do dnia [data wejścia w życie + 2 lata] r. Komisja przyjmie akty wykonawcze w celu określenia specyfikacji technicznych i przepisów dotyczących następujących kwestii:

   a) bezpiecznego wydawania i weryfikowania świadectw, o których mowa w ust. 1 i 2;

   b) zapewnienia ochrony i bezpieczeństwa danych osobowych;

   c) określenia wspólnej struktury danych świadectw zdatności do ruchu drogowego;

   d) wydawania i weryfikacji ważnego, bezpiecznego i interoperacyjnego [kod kreskowy][kod QR];

   e) powiadamiania zaufanych podmiotów wydających świadectwa zdatności do ruchu drogowego.

   Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 19 ust. 2.

** Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 910/2014 z dnia 23 lipca 2014 r. w sprawie identyfikacji elektronicznej i usług zaufania w odniesieniu do transakcji elektronicznych na rynku wewnętrznym oraz uchylające dyrektywę 1999/93/WE (Dz.U. L 257 z 28.8.2014, s. 73, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj)”;

8) art. 9 otrzymuje brzmienie:

‘*Artykuł 9*

Działania następcze w przypadku usterek

1. W przypadku jedynie drobnych usterek uznaje się, że badanie zostało przeprowadzone z wynikiem pozytywnym, usterki zostają usunięte, a pojazd nie wymaga ponownego badania.

2. W przypadku poważnych usterek wynik badania uznaje się za negatywny. Państwo członkowskie lub właściwy organ decyduje o okresie, przez który dany pojazd może być użytkowany zanim wymagane będzie poddanie go ponownemu badaniu zdatności do ruchu drogowego, które odbędzie się nie później niż dwa miesiące od

pierwotnego badania. Informację o wynikach badania i terminie ponownego badania przekazuje się państwu członkowskiemu rejestracji i wpisuje do rejestru pojazdów zgodnie z art. 3a ust. 1 dyrektywy Rady 1999/37/WE***. Ponowne badanie może odbyć się w państwie członkowskim, w którym pojazd nie przeszedł pierwotnego badania, lub w państwie członkowskim rejestracji.

3. W przypadku niebezpiecznych usterek wynik badania uznaje się za negatywny. Państwo członkowskie lub właściwy organ mogą postanowić, że dany pojazd nie może być użytkowany na drogach publicznych oraz zatrzymać dopuszczenie do ruchu drogowego na czas określony, bez obowiązku ponownej rejestracji. O takim wniosku o zatrzymanie powiadamia się państwo członkowskie rejestracji, a zatrzymanie odnotowuje się w rejestrze pojazdów zgodnie z art. 3a ust. 1 dyrektywy 1999/37/WE. Po usunięciu usterek wydaje się niezwłocznie nowe świadectwo zdatności do ruchu drogowego potwierdzające zdatność pojazdu do ruchu drogowego. Nowe świadectwo wydaje właściwy organ, który wystąpił o zatrzymanie.

4. W przypadku oczywistego poddania ingerencji lub manipulacji jakiejkolwiek części pojazdu, w tym jego układu kontroli emisji spalin, tłumika, systemów związanych z bezpieczeństwem lub drogomierzy, w celu zmniejszenia lub zafałszowania przebiegu pojazdu, taką ingerencję lub manipulację uznaje się za poważną lub niebezpieczną usterkę, a działanie to podlega skutecznym, proporcjonalnym, odstraszającym i niedyskryminacyjnym karom.

*** Dyrektywa Rady 1999/37/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów (Dz.U. L 138 z 1.6.1999, s. 57, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj)";

9) art. 16 otrzymuje brzmienie:

'*Artykuł 16*

Wymiana danych między organami państw członkowskich

1. Państwa członkowskie wspierają się nawzajem w wykonywaniu niniejszej dyrektywy. Wymieniają one informacje i dane, w szczególności w celu sprawdzenia, w czasie badania zdatności do ruchu drogowego, statusu prawnego i technicznego pojazdu, w stosownych przypadkach, w państwie członkowskim, w którym pojazd jest zarejestrowany.

Państwa członkowskie zapewniają właściwym organom i stacjom kontroli pojazdów upoważnionym przez inne państwa członkowskie dostęp do danych rejestracyjnych pojazdów, danych dotyczących zawartości świadectw zgodności, ostatniego świadectwa zdatności do ruchu drogowego, wszelkich protokołów drogowej kontroli technicznej oraz historii drogomierza pojazdu przechowywanych w krajowych bazach danych.

Państwa członkowskie łączą swoje systemy elektroniczne zawierające informacje na temat świadectw zdatności do ruchu drogowego i historii drogomierza za pośrednictwem systemu elektronicznego MOVE-HUB opracowanego przez Komisję w taki sposób, aby właściwe organy i upoważnione stacje kontroli pojazdów dowolnego państwa członkowskiego mogły w czasie rzeczywistym przeglądać

odpowiednią bazę danych lub krajowy rejestr pojazdów każdego innego państwa członkowskiego.

2. W terminie do dnia [PROSZĘ WSTAWIĆ DATĘ: 2 lata po wejściu w życie niniejszej dyrektywy] r. Komisja przyjmie akty wykonawcze określające rozwiązania niezbędne do wdrożenia funkcji systemu elektronicznego MOVE-HUB oraz określające minimalne wymogi dotyczące formatu i zawartości informacji i danych, które mają być wymieniane przez państwa członkowskie w odniesieniu do pojazdów podlegających badaniom zdatności do ruchu drogowego. Te akty wykonawcze zapewniają ochronę danych osobowych i przyjmuje się je zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 19 ust. 2.

3. Połączenia systemów elektronicznych, o których mowa w ust. 1, zostaną uruchomione w ciągu jednego roku od przyjęcia aktów wykonawczych, o których mowa w ust. 2.”;

10) w art. 17 wprowadza się następujące zmiany:

a) tiret pierwsze otrzymuje brzmienie:

‘– aktualizacji jedynie oznaczeń kategorii pojazdów, o których mowa odpowiednio w art. 2 ust. 1, art. 5 ust. 1 i 2 oraz art. 6 ust. 1 i 2, w przypadku zmian kategorii pojazdów wynikających ze zmian przepisów dotyczących homologacji typu, o których mowa w art. 2 ust. 1, bez zmiany zakresu i częstotliwości badań;”;

b) tiret trzecie otrzymuje brzmienie:

‘– dostosowania załącznika I pkt 3, w następstwie pozytywnej analizy kosztów i korzyści, w odniesieniu do wykazu badanych elementów, metod, kryteriów uznania stanu technicznego za niezadowalający i oceny usterek;”;

c) dodaje się tiret czwarte w brzmieniu:

‘– określenia metod pomiaru liczby cząstek stałych (PN) w przypadku silników o zapłonie iskrowym oraz pomiaru tlenków azotu (NO_X) w przypadku silników wysokoprężnych i silników o zapłonie iskrowym, o których mowa w załączniku I pkt 3 ppkt 8.2.”;

11) art. 20 otrzymuje brzmienie:

‘*Artykuł 20*

Składanie sprawozdań

Do dnia [dwa lata od daty, o której mowa w art. 20a ust. 1] r. Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące wykonania i skutków niniejszej dyrektywy, ze szczególnym uwzględnieniem skuteczności przepisów dotyczących jej zakresu – w szczególności w odniesieniu do pojazdów kategorii L – częstotliwości badań, wzajemnego uznawania świadectw zdatności do ruchu drogowego w przypadku przerejestrowania pojazdów pochodzących z innego państwa członkowskiego oraz uznawania tymczasowych świadectw zdatności do ruchu drogowego. W sprawozdaniu tym zawarta jest również analiza potrzeby aktualizacji załączników, w szczególności w świetle postępu technicznego i praktyk.”;

12) dodaje się artykuł 20a w brzmieniu:

‘*Artykuł 20a*

Przekazywanie informacji Komisji

1. Do dnia 31 marca 2030 r., a następnie do dnia 31 marca co trzy lata, państwa członkowskie, za pośrednictwem platformy sprawozdawczości online, o której mowa w art. 28 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1999**** („e-platforma”), przekazują Komisji zgromadzone dane w odniesieniu do każdego z poprzednich trzech lat kalendarzowych, odnoszące się do pojazdów skontrolowanych na ich terytorium. Dane te obejmują następujące informacje (dla każdego roku kalendarzowego):

   a) liczbę stacji kontroli pojazdów w poszczególnych państwach członkowskich;

   b) łączną liczbę skontrolowanych pojazdów;

   c) liczbę skontrolowanych pojazdów w poszczególnych kategoriach;

   d) obszary kontroli i pozycje, w odniesieniu do których wykryto usterki, zgodnie z pkt 3 załącznika I do niniejszej dyrektywy;

   e) liczbę, kategorię i [wskaźnik usterek][wynik badania] badanych pojazdów zarejestrowanych w innym państwie członkowskim.

   Pierwsze sprawozdanie obejmuje oddzielnie lata 2027, 2028 i 2029.

2. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające format, który ma być stosowany przez państwa członkowskie do przekazywania danych, o których mowa w ust. 1, za pośrednictwem e-platformy. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 19 ust. 2.

   Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące danych zgromadzonych zgodnie z ust. 1.

**** Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1999 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie zarządzania unią energetyczną i działaniami w dziedzinie klimatu, zmiany rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 663/2009 i (WE) nr 715/2009, dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady 94/22/WE, 98/70/WE, 2009/31/WE, 2009/73/WE, 2010/31/UE, 2012/27/UE i 2013/30/UE, dyrektyw Rady 2009/119/WE i (UE) 2015/652 oraz uchylenia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 525/2013 (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj).”;

13) art. 22 otrzymuje brzmienie:

‘*Artykuł 22*

Przedłużenie ważności świadectw zdatności do ruchu drogowego w przypadku kryzysu

1. Do celów niniejszego artykułu stosuje się następujące definicje:

   a) „sytuacja kryzysowa” oznacza wyjątkowe, niespodziewane i nagłe zdarzenie naturalne lub spowodowane przez człowieka, o nadzwyczajnym charakterze i skali, które ma miejsce w Unii lub poza nią, wywierające znaczące

bezpośrednie lub pośrednie skutki w obszarze transportu drogowego, i które ponadto uniemożliwia lub znacznie utrudnia właścicielom lub posiadaczom pojazdów zarejestrowanych w państwach członkowskich lub odpowiednim organom krajowym przeprowadzenie badań zdatności do ruchu drogowego;

b) „okres kryzysu” oznacza okres, w którym państwo członkowskie jest upoważnione przez Komisję, zgodnie z procedurą, o której mowa w ust. 2, do przyjęcia środków, o których mowa w niniejszym artykule.

2. W przypadku sytuacji kryzysowej obejmującej całość lub część terytorium państwa członkowskiego dane państwo członkowskie może, w drodze należycie uzasadnionego wniosku, skierować sprawę do Komisji w celu przyjęcia decyzji upoważniającej to państwo członkowskie do przyjęcia środków, o których mowa w niniejszym artykule, w odniesieniu do całości lub części jego terytorium. Środki takie mogą być stosowane przez okres maksymalnie sześciu miesięcy. Komisja może zezwolić na przedłużenie obowiązywania środków, na wniosek państwa członkowskiego, o dodatkowe okresy sześciu miesięcy, o ile utrzymuje się sytuacja kryzysowa.

3. Komisja może stwierdzić, że okres kryzysu rozpoczął się przed przekazaniem sprawy przez dane państwo członkowskie zgodnie z ust. 2.

4. Jeżeli Komisja otrzyma od co najmniej dwóch państw członkowskich należycie uzasadnione wnioski dotyczące jednej sytuacji kryzysowej obejmującej całość lub część ich terytoriów, może ona przyjąć jedną decyzję mającą zastosowanie do wszystkich tych państw członkowskich.

5. Niezależnie od art. 5 ust. 1, art. 10 ust. 1 i załącznika II pkt 8 właściwe organy państw członkowskich mogą przedłużyć ważność świadectw zdatności do ruchu drogowego wszystkich lub niektórych kategorii pojazdów, która upłynęła lub która w przeciwnym razie upłynęłaby w okresie kryzysu, o maksymalnie sześć miesięcy. Okres ten może zostać przedłużony na kolejne dodatkowe okresy sześciu miesięcy, o ile trwa kryzys, a Komisja na to zezwoli.

6. O środkach przyjętych przez państwa członkowskie na podstawie niniejszego artykułu niezwłocznie powiadamia się Komisję, która informuje o tym pozostałe państwa członkowskie i publikuje zawiadomienie w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.”;

14) w załącznikach I, III i IV wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

Zmiany w dyrektywie 2014/47/UE

W dyrektywie 2014/47/UE wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 1 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsza dyrektywa ustanawia wymogi minimalne mające zastosowanie do systemu drogowych kontroli technicznych zdatności do ruchu drogowego pojazdów

użytkowych i teledetekcji pojazdów, poruszających się po terytorium państw członkowskich.”;

2) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1 wprowadza się następujące zmiany:

(i) dodaje się lit. aa) w brzmieniu:

„aa) pojazdy silnikowe zaprojektowane i skonstruowane głównie do przewozu towarów, o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony – kategoria pojazdów N1;”;

(ii) dodaje się akapit drugi w brzmieniu:

„Art. 4a ma również zastosowanie do pojazdów silnikowych zaprojektowanych i skonstruowanych głównie do przewozu osób i ich bagażu, mających nie więcej niż osiem miejsc siedzących poza miejscem siedzącym kierowcy – kategorii pojazdów M_1 oraz dwu-, trzy- lub czterokołowych pojazdów silnikowych, o których mowa w art. 4 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013***** – kategoria pojazdów L.

***** Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych (Dz.U. L 60 z 2.3.2013, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/167/oj).”;

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Niniejsza dyrektywa nie wpływa na prawo państw członkowskich do przeprowadzania drogowych kontroli technicznych pojazdów niewymienionych w ust. 1, a także do kontrolowania innych aspektów związanych z bezpieczeństwem w ramach transportu drogowego lub przeprowadzania kontroli w miejscach innych niż drogi publiczne. Żaden przepis niniejszej dyrektywy nie uniemożliwia państwu członkowskiemu ograniczenia możliwości użytkowania konkretnego typu pojazdu do określonych części jego sieci drogowej z przyczyn bezpieczeństwa ruchu drogowego.”;

3) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 11 otrzymuje brzmienie:

„11) »świadectwo zdatności do ruchu drogowego« oznacza zaświadczenie badania zdatności do ruchu drogowego zgodnie z definicją w art. 3 pkt 12 dyrektywy 2014/45/UE;”;

b) uchyla się pkt 18;

c) dodaje się pkt 21 i 22 w brzmieniu:

„21) »teledetekcja« oznacza kontrolę przesiewową pojazdów poprzez pomiar emisji spalin w ruchu drogowym, w tym tlenków azotu i cząstek stałych, lub poziomu hałasu pojazdów przejeżdżających w pobliżu stacjonarnych lub ruchomych urządzeń na poboczu, lub poprzez pomiar emisji zanieczyszczeń podczas jazdy w przypadku kontroli pojazdów pod kątem emisji zanieczyszczeń powietrza;

22) »pomiar emisji metodą mobilnej teledetekcji (ang. *plume chasing*)« oznacza pomiar emisji zanieczyszczeń powietrza w ruchu drogowym z pojazdów, za którymi podąża pojazd dokonujący pomiaru, wyposażony w odpowiednie urządzenie do pobierania próbek i przyrząd pomiarowy.”;

4) art. 4 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 4

System kontroli drogowych

System drogowych kontroli technicznych obejmuje wykorzystanie teledetekcji, o której mowa w art. 4a, wstępne drogowe kontrole techniczne, o których mowa w art. 10 ust. 1, oraz bardziej szczegółowe drogowe kontrole techniczne, o których mowa w art. 10 ust. 2.”;

5) dodaje się artykuł 4a w brzmieniu:

‘*Artykuł 4a*

Teledetekcja

1. Państwa członkowskie stosują technologię teledetekcji do kontroli pojazdów silnikowych pod kątem ich emisji zanieczyszczeń powietrza i hałasu. Każdego roku każde państwo członkowskie wdraża środki niezbędne do kontroli ekwiwalentu co najmniej 30 % parku pojazdów silnikowych zarejestrowanych na jego terytorium przy użyciu tej technologii.

2. Państwa członkowskie wykorzystują wyniki takiej teledetekcji do identyfikacji pojazdów wysokoemisyjnych. Na podstawie pojedynczego pomiaru metodą teledetekcji nie uznaje się jednak, że dany pojazd przeszedł kontrolę drogową lub nie.

Państwa członkowskie stosują środki niezbędne do weryfikacji poziomu emisji spalin, poziomu hałasu lub obu tych poziomów w przypadku pojazdów, co do których istnieje podejrzenie, że na podstawie danych z teledetekcji pochodzących z co najmniej trzech pomiarów tego pojazdu w okresie sześciu miesięcy emisje przekraczają określony poziom. W odniesieniu do emisji spalin poziom ten musi być dwukrotnie wyższy od średniego poziomu w przypadku pojazdów należących do tej samej kategorii pojazdu, klasy emisji i o tym samym typie zapłonu, a mianowicie o zapłonie iskrowym lub samoczynnym. W odniesieniu do hałasu poziom ten musi być o 3 dB wyższy od średniego poziomu w przypadku pojazdów należących do tej samej kategorii pojazdów.

Taka weryfikacja przez państwa członkowskie może odbywać się w następujący sposób:

a) natychmiast po pomiarze metodą teledetekcji, w ramach drogowej kontroli technicznej przeprowadzonej zgodnie z art. 10, obejmującej badanie hałasu lub emisji spalin lub oba te badania zgodnie z załącznikiem II pkt 3 ppkt 8;

b) w ciągu 15 dni od ostatniego pomiaru metodą teledetekcji w stacji kontroli pojazdów, o której mowa w art. 12 dyrektywy 2014/45/UE, w przypadku pojazdów zarejestrowanych w państwie członkowskim, w którym przeprowadzono pomiary metodą teledetekcji, po powiadomieniu właściciela

przez właściwy organ w terminie pięciu dni od ostatniego pomiaru metodą teledetekcji.

3. W odniesieniu do pojazdów zarejestrowanych w innym państwie członkowskim właściwy organ powiadamia właściwy organ państwa członkowskiego rejestracji o pomiarach metodą teledetekcji oraz o wszelkich późniejszych drogowych kontrolach technicznych za pośrednictwem punktów kontaktowych, o których mowa w art. 17 niniejszej dyrektywy. Jeżeli nie przeprowadzono kolejnej kontroli drogowej, państwa członkowskie rejestracji zwracają się do posiadacza dowodu rejestracyjnego pojazdu o przedstawienie pojazdu w dowolnej stacji kontroli pojazdów, o której mowa w art. 12 dyrektywy 2014/45/UE, najpóźniej 45 dni po otrzymaniu powiadomienia od państwa członkowskiego, w którym przeprowadzono pomiary metodą teledetekcji.

4. Państwa członkowskie mogą również zweryfikować poziom emisji spalin, poziom hałasu lub oba te poziomy w przypadku każdego pojazdu, co do którego istnieje podejrzenie, że jego emisje przekraczają więcej niż dwukrotnie lub o więcej niż 3 dB średnie poziomy emisji, o których mowa w ust. 2, na podstawie tylko jednego lub dwóch pomiarów metodą teledetekcji. Takie sprawdzenie odbywa się zgodnie z art. 3.”;

6) art. 5 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. W odniesieniu do pojazdów, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. a), b) c) i d), łączna liczba wstępnych drogowych kontroli technicznych przeprowadzanych przez państwa członkowskie w roku kalendarzowym musi odpowiadać co najmniej 5 % łącznej liczby tych pojazdów, które są zarejestrowane na ich terytorium.

2. W odniesieniu do pojazdów, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. aa), łączna liczba wstępnych drogowych kontroli technicznych przeprowadzanych przez państwa członkowskie w roku kalendarzowym musi odpowiadać co najmniej 2 % łącznej liczby tych pojazdów, które są zarejestrowane na ich terytorium.”;

7) art. 6 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

‘Do celów przypisania profilu ryzyka przedsiębiorcom państwa członkowskie mogą stosować kryteria określone w załączniku I. Informacje te są wykorzystywane w celu ściślejszego i częstszego kontrolowania przedsiębiorców o wysokim profilu ryzyka. Systemem oceny ryzyka zarządzają właściwe organy państw członkowskich.

W odniesieniu do pojazdów, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. a)–c), państwa członkowskie zapewniają, aby określone w załączniku II oraz, w stosownych przypadkach, w załączniku III do niniejszej dyrektywy informacje dotyczące liczby i wagi usterek wykrytych w pojazdach użytkowanych przez poszczególnych przedsiębiorców zostały wprowadzone do systemu oceny ryzyka ustanowionego zgodnie z art. 9 dyrektywy 2006/22/WE.”;

8) art. 7 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Państwa członkowskie wymagają, aby kierowcy mieli do dyspozycji świadectwo zdatności do ruchu drogowego odpowiadające ostatniemu okresowemu badaniu zdatności do ruchu drogowego w formacie elektronicznym lub jego

uwierzytelniony wydruk oraz sprawozdanie z ostatniej drogowej kontroli technicznej. Państwa członkowskie wymagają, aby ich organy akceptowały elektroniczny dowód takich badań i kontroli zdatności do ruchu drogowego.”;

9) art. 9 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 9

Wybór pojazdów do wstępnej drogowej kontroli technicznej

Identyfikując pojazdy, które mają zostać poddane wstępnej drogowej kontroli technicznej, funkcjonariusze służb kontrolnych mogą wybrać, jako priorytet, pojazdy użytkowane przez przedsiębiorców o wysokim stopniu ryzyka zgodnie z kryteriami określonymi w załączniku I do niniejszej dyrektywy lub w dyrektywie 2006/22/WE. Pojazdy mogą również zostać wybrane do kontroli losowo lub gdy zachodzi uzasadnione podejrzenie, że pojazd stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa drogowego lub środowiska, w tym na podstawie teledetekcji.”;

10) w art. 10 ust. 1 akapit drugi wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. a) otrzymuje brzmienie:

‘a) sprawdza ostatnie świadectwo zdatności do ruchu drogowego i protokół drogowej kontroli technicznej, jeżeli jest dostępny, zgodnie z art. 7 ust. 1 i art. 18a ust. 1;”;

b) lit. c) otrzymuje brzmienie:

‘c) przeprowadza wzrokową ocenę zabezpieczenia ładunku pojazdu zgodnie z art. 13;”;

11) art. 13 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 13

Kontrola zabezpieczenia ładunku

1. Podczas kontroli drogowych pojazdy mogą zostać poddane kontroli pod względem zabezpieczenia ich ładunku zgodnie z załącznikiem III w celu zapewnienia, aby ładunek został zabezpieczony w taki sposób, aby nie zagrażał bezpieczeństwu jazdy ani nie stanowił zagrożenia dla zdrowia i życia ludzi, mienia oraz środowiska. Zostaje przeprowadzona kontrola w celu zweryfikowania, czy we wszystkich warunkach ruchu pojazdu, w tym podczas sytuacji nadzwyczajnych lub ruszania pod górę:

a) ładunki mogą tylko nieznacznie zmienić swoje położenie względem siebie, względem ścian lub innych powierzchni pojazdu;

b) ładunek nie może się przemieścić poza przestrzeń ładunkową lub przesunąć poza powierzchnię załadunkową.

2. Bez uszczerbku dla wymogów mających zastosowanie do transportu pewnych kategorii towarów, takich jak towary objęte dyrektywą 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady******, zabezpieczenie ładunku i kontrolę zabezpieczenia ładunku przeprowadza się zgodnie z zasadami i w razie potrzeby zgodnie z normami

określonymi w sekcji I załącznika III do niniejszej dyrektywy. Można wykorzystać najnowszą wersję norm określonych w pkt 5 tej sekcji.

3. Działania następcze, o których mowa w art. 14, stosuje się również w przypadku niebezpiecznych usterek związanych z zabezpieczeniem ładunku.

4. Państwa członkowskie zapewniają, aby personel zaangażowany w kontrole zabezpieczenia ładunku był do tego celu odpowiednio przeszkolony.

****** Dyrektywa 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz.U. L 260 z 30.9.2008, s. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2008/68/oj).";

12) w art. 14 dodaje się ustęp 4 w brzmieniu:

„4. Oczywiste poddanie ingerencji lub manipulacji jakiejkolwiek części pojazdu, w tym jego układu kontroli emisji spalin, tłumika i układów związanych z bezpieczeństwem, uznaje się za poważne lub niebezpieczne usterki, a działanie to podlega skutecznym, proporcjonalnym, odstraszającym i niedyskryminacyjnym karom.";

13) art. 16 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Po dokonaniu bardziej szczegółowej kontroli funkcjonariusz służb kontrolnych sporządza protokół zgodnie z załącznikiem IV. Państwa członkowskie zapewniają, aby kierowca pojazdu otrzymał kopię elektroniczną protokołu kontroli.";

14) art. 18 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W przypadku stwierdzenia w pojeździe niezarejestrowanym w państwie członkowskim kontroli poważnych lub niebezpiecznych usterek bądź usterek prowadzących do ograniczenia lub zakazu użytkowania pojazdu punkt kontaktowy powiadamia o wynikach kontroli punkt kontaktowy państwa członkowskiego, w którym pojazd jest zarejestrowany. Zgłoszenie to obejmuje elementy protokołu kontroli drogowej określone w załączniku IV i może zostać przekazane do punktu kontaktowego państwa członkowskiego, w którym pojazd jest zarejestrowany, za pośrednictwem systemu wymiany komunikatów (systemu RSI), o którym mowa w art. 3 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/2205*******.

Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące procedur zgłaszania pojazdów wykazujących poważne lub niebezpieczne usterki punktowi kontaktowemu państwa członkowskiego rejestracji, zgodnie z akapitem pierwszym niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 23 ust. 2.

******* Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/2205 z dnia 29 listopada 2017 r. w sprawie szczegółowych zasad dotyczących procedur zgłaszania pojazdów użytkowych wykazujących poważne lub niebezpieczne usterki stwierdzone podczas drogowej kontroli technicznej (Dz.U. L 314 z 30.11.2017, 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj).";

15) dodaje się artykuł 18a w brzmieniu:

'*Artykuł 18a*

Wymiana danych między organami państw członkowskich

1. Państwa członkowskie wspierają się nawzajem w wykonywaniu niniejszej dyrektywy. Wymieniają one informacje i dane, w szczególności w celu sprawdzenia, podczas kontroli drogowej pojazdu, jego statusu prawnego i technicznego, w stosownych przypadkach, w państwie członkowskim, w którym pojazd jest zarejestrowany.

   Państwa członkowskie zapewniają właściwym organom innych państw członkowskich dostęp do danych dotyczących zawartości świadectw zgodności, ostatniego świadectwa zdatności do ruchu drogowego, wszelkich protokołów drogowej kontroli technicznej oraz historii drogomierza pojazdu przechowywanych w krajowych bazach danych.

   Państwa członkowskie łączą swoje systemy elektroniczne zawierające informacje na temat świadectw zdatności do ruchu drogowego i historii drogomierza za pośrednictwem systemu elektronicznego MOVE-HUB opracowanego przez Komisję w taki sposób, aby właściwe organy dowolnego państwa członkowskiego mogły w czasie rzeczywistym przeglądać odpowiednią bazę danych lub krajowy rejestr pojazdów każdego innego państwa członkowskiego.

2. W terminie do dnia [PROSZĘ WSTAWIĆ DATĘ: 2 lata po wejściu w życie niniejszej dyrektywy] r. Komisja przyjmie akty wykonawcze określające rozwiązania niezbędne do wdrożenia funkcji systemu elektronicznego MOVE-HUB oraz określające minimalne wymogi dotyczące formatu i zawartości informacji i danych, które mają być wymieniane przez państwa członkowskie w odniesieniu do pojazdów podlegających badaniom kontroli drogowej. Te akty wykonawcze zapewniają ochronę danych osobowych i przyjmuje się je zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 23 ust. 2.

3. Połączenia systemów elektronicznych, o których mowa w ust. 1, zostaną uruchomione w ciągu jednego roku od przyjęcia aktów wykonawczych, o których mowa w ust. 2.”;

16) art. 20 otrzymuje brzmienie:

‘*Artykuł 20*

Przekazywanie informacji Komisji

1. Do dnia 31 marca 2030 r., a następnie do dnia 31 marca co trzy lata, państwa członkowskie, za pośrednictwem platformy sprawozdawczości online, o której mowa w art. 28 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1999******** („e-platforma”), przekazują Komisji zgromadzone dane w odniesieniu do każdego z poprzednich trzech lat kalendarzowych, odnoszące się do pojazdów skontrolowanych na ich terytorium. Dane te obejmują następujące informacje, przedstawione dla każdego roku kalendarzowego:

   a) łączną liczbę skontrolowanych pojazdów;

   b) liczbę skontrolowanych pojazdów w poszczególnych kategoriach;

   c) kraj rejestracji każdego skontrolowanego pojazdu;

d) w przypadku bardziej szczegółowych kontroli – obszary kontroli i pozycje, w odniesieniu do których wykryto usterki, zgodnie z załącznikiem IV pkt 10 do niniejszej dyrektywy;

e) wyniki pomiarów metodą teledetekcji przeprowadzonych zgodnie z art. 4a niniejszej dyrektywy.

Pierwsze sprawozdanie obejmuje oddzielnie lata 2027, 2028 i 2029.

2. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące formatu przekazywania danych, o których mowa w ust. 1, za pośrednictwem e-platformy. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 23 ust. 2. Do czasu wejścia w życie takich przepisów państwa członkowskie stosują standardowy formularz sprawozdawczy określony w załączniku V.

Komisja przedstawia sprawozdanie dotyczące zebranych danych Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

******** Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1999 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie zarządzania unią energetyczną i działaniami w dziedzinie klimatu, zmiany rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 663/2009 i (WE) nr 715/2009, dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady 94/22/WE, 98/70/WE, 2009/31/WE, 2009/73/WE, 2010/31/UE, 2012/27/UE i 2013/30/UE, dyrektyw Rady 2009/119/WE i (UE) 2015/652 oraz uchylenia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 525/2013 (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj).”;

17) w art. 21 wprowadza się następujące zmiany:

a) tiret drugie i trzecie otrzymują brzmienie:

‘– aktualizacji załącznika II pkt 3 w odniesieniu do metod w przypadku dostępności skuteczniejszych i efektywniejszych metod badania, bez rozszerzania wykazu elementów podlegających badaniu;
– dostosowania załącznika II pkt 3, w następstwie pozytywnej oceny kosztów i korzyści, w odniesieniu do wykazu badanych elementów, metod, kryteriów uznania stanu technicznego za niezadowalający i oceny usterek, w przypadku zmiany obowiązkowych wymogów w zakresie homologacji typu w przepisach Unii dotyczących bezpieczeństwa lub środowiska;”;

b) dodaje się tiret czwarte i piąte w brzmieniu:

‘– ustalenia wspólnych wartości granicznych [teledetekcji] dla spalin lub hałasu, lub dla obu tych wartości, które mają być stosowane do identyfikacji pojazdów wysokoemisyjnych, w oparciu o wyniki przekazane Komisji przez państwa członkowskie zgodnie z art. 20 ust. 1 lit. e); można ustalić różne wartości graniczne w celu identyfikacji pojazdów z wadliwymi układami kontroli emisji spalin oraz pojazdów z poddanymi ingerencji układami kontroli emisji spalin;
– określenia metod pomiaru liczby cząstek stałych (PN) w przypadku silników o zapłonie iskrowym oraz pomiaru tlenków azotu (NO_X) w przypadku silników wysokoprężnych i silników o zapłonie iskrowym wymaganych zgodnie z załącznikiem II pkt 3 ppkt 8.2.”;

18) art. 24 otrzymuje brzmienie:

‘*Artykuł 24*

Składanie sprawozdań

Do dnia [dwa lata od daty, o której mowa w art. 20 ust. 1] r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wdrożenia i skutków niniejszej dyrektywy. W sprawozdaniu poddane zostaną analizie zwłaszcza jej skutki w zakresie poprawy bezpieczeństwa drogowego i zmniejszenia emisji.”;

19) w załącznikach II, III, IV i V wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 3

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia … r. [PROSZĘ WSTAWIĆ DATĘ: 2 lata od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy] r. Niezwłocznie przekazują one Komisji tekst tych przepisów.

   Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określane są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 5

Niniejsza dyrektywa jest skierowana do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego	*W imieniu Rady*
Przewodnicząca	*Przewodniczący*

OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH I CYFROWYCH REGULACJI

Spis treści

1. FRAMEWORK OF THE PROPOSAL/INITIATIVE 3
1.1. Title of the proposal/initiative 3
1.2. Policy area(s) concerned 3
1.3. Objective(s) 3
1.3.1. General objective(s) 3
1.3.2. Specific objective(s) 3
1.3.3. Expected result(s) and impact 3
1.3.4. Indicators of performance 4
1.4. The proposal/initiative relates to: 4
1.5. Grounds for the proposal/initiative 5
1.5.1. Requirement(s) to be met in the short or long term including a detailed timeline for roll-out of the implementation of the initiative 5
1.5.2. Added value of EU involvement (it may result from different factors, e.g. coordination gains, legal certainty, greater effectiveness or complementarities). For the purposes of this section 'added value of EU involvement' is the value resulting from EU action, that is additional to the value that would have been otherwise created by Member States alone. 5
1.5.3. Lessons learned from similar experiences in the past 6
1.5.4. Compatibility with the multiannual financial framework and possible synergies with other appropriate instruments 7
1.5.5. Assessment of the different available financing options, including scope for redeployment 7
1.6. Duration of the proposal/initiative and of its financial impact 8
1.7. Method(s) of budget implementation planned 8
2. MANAGEMENT MEASURES 10
2.1. Monitoring and reporting rules 10
2.2. Management and control system(s) 11
2.2.1. Justification of the budget implementation method(s), the funding implementation mechanism(s), the payment modalities and the control strategy proposed 11
2.2.2. Information concerning the risks identified and the internal control system(s) set up to mitigate them 11
2.2.3. Estimation and justification of the cost-effectiveness of the controls (ratio between the control costs and the value of the related funds managed), and assessment of the expected levels of risk of error (at payment & at closure) 11
2.3. Measures to prevent fraud and irregularities 11

3. ESTIMATED FINANCIAL IMPACT OF THE PROPOSAL/INITIATIVE 13
3.1. Heading(s) of the multiannual financial framework and expenditure budget line(s) affected 13
3.2. Estimated financial impact of the proposal on appropriations 14
3.2.1. Summary of estimated impact on operational appropriations 14
3.2.1.1. Appropriations from voted budget 14
3.2.2. Estimated output funded from operational appropriations (not to be completed for decentralised agencies) 17
3.2.3. Summary of estimated impact on administrative appropriations 18
3.2.3.1. Appropriations from voted budget 18
3.2.4. Estimated requirements of human resources 18
3.2.4.1. Financed from voted budget 18
3.2.5. Overview of estimated impact on digital technology-related investments 19
3.2.6. Compatibility with the current multiannual financial framework 19
3.2.7. Third-party contributions 20
3.3. Estimated impact on revenue 20
4. DIGITAL DIMENSIONS 21
4.1. Requirements of digital relevance 21
4.2. Data 22
4.3. Digital solutions 23
4.4. Interoperability assessment 23
4.5. Measures to support digital implementation 23

1. STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY

1.1. Tytuł wniosku/inicjatywy

Wniosek dotyczący dyrektywy zmieniającej dyrektywę 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 uchylającą dyrektywę 2009/40/WE i zmieniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdatności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylającą dyrektywę 2000/30/WE.

1.2. Obszar(y) polityki, której(-ych) dotyczy wniosek/inicjatywa

Transport, bezpieczeństwo ruchu drogowego

1.3. Cel(e)

1.3.1 Cel(e) ogólny(-e)

Ogólnym celem przedmiotowej inicjatywy jest dalsza poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w UE, wspieranie zrównoważonej mobilności oraz ułatwienie swobodnego przepływu osób i towarów w UE poprzez uwolnienie pełnego potencjału pakietu dotyczącego zdatności do ruchu drogowego.

1.3.2 Cel(e) szczegółowy(-e)

Cele szczegółowe inicjatywy obejmują:

- zapewnienie spójności, obiektywności i wysokiej jakości badań zdatności do ruchu drogowego istniejących i przyszłych pojazdów;

- znaczne ograniczenie ingerencji i poprawę wykrywania wadliwych pojazdów w celu umożliwienia wykrywania wadliwych/poddanych ingerencji systemów związanych z bezpieczeństwem i układów sterowania emisją (tj. emisją zanieczyszczeń powietrza i hałasu), a także oszustw związanych z fałszowaniem wskazań drogomierza;

- usprawnienie elektronicznego przechowywania i wymiany odpowiednich danych dotyczących identyfikacji i statusu pojazdu.

1.3.3 Oczekiwane wyniki i wpływ

Należy wskazać, jakie efekty przyniesie wniosek/inicjatywa beneficjentom/grupie docelowej.

Wniosek przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego w UE, a jego wpływ ma przełożyć się na uratowanie szacunkowo 6 912 osób i uniknięcie szacunkowo 64 885 poważnych obrażeń. Przyczyni się on również do zrównoważonej mobilności poprzez ograniczenie emisji zanieczyszczeń powietrza i emisji hałasu, co przyniesie oszczędność kosztów zewnętrznych szacowaną na kwotę 83,4 mld EUR.

Wniosek przyczyni się do ułatwienia swobodnego przepływu osób i towarów w UE poprzez usunięcie przeszkód utrudniających przerejestrowanie pojazdów w innym państwie członkowskim oraz (ograniczone) uznawanie świadectw okresowej kontroli technicznej w całej UE.

Oczekuje się również, że przyniesie on znaczne korzyści poprzez wprowadzenie metod badań na potrzeby kontroli pojazdów elektrycznych, udoskonalenie badań emisji (pomiar NO_X i PN) oraz wprowadzenie metod badania dotyczących nowoczesnych systemów wspomagania kierowcy (ADAS) i innych systemów bezpieczeństwa. Dodatkowych korzyści należy się spodziewać także w związku z wprowadzeniem obowiązkowych kontroli zabezpieczenia ładunku nowych sposobów przeprowadzania badań, takich jak pomiar emisji metodą mobilnej teledetekcji i teledetekcja do celów monitorowania emisji zanieczyszczeń i hałasu, a także z wprowadzenia środków zarządzania danymi.

Przewiduje się, że inicjatywa doprowadzi do sprawniejszego wykrywania, a tym samym zmniejszenia liczby pojazdów uszkodzonych i poddanych ingerencji, również poprzez rozszerzenie kontroli drogowych na lekkie pojazdy użytkowe. W związku z tym oczekuje się znacznego ograniczenia procederu ingerencji we wskazania drogomierza dzięki obowiązkowi rejestrowania wskazań drogomierza i udostępniania rejestrów w przypadku przerejestrowania.

Inicjatywa powinna również przynieść korzyści wynikające ze stosowania obowiązkowego elektronicznego świadectwa zdatności do ruchu drogowego, z wprowadzenia dowodu rejestracyjnego pojazdu w formacie cyfrowym, dostępu do protokołów okresowych kontroli technicznych w krajowych bazach danych oraz rozszerzenia zakresu danych zawartych w krajowych rejestrach pojazdów.

Łączne korzyści szacuje się na kwotę 391,6 mld EUR, wyrażoną jako wartość bieżąca w okresie 2026–2050 w odniesieniu do scenariusza bazowego.

1.3.4 Wskaźniki dotyczące realizacji celów

Należy wskazać wskaźniki stosowane do monitorowania postępów i osiągnięć.

Jeżeli chodzi o cel w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, Komisja regularnie monitoruje *kluczowe wskaźniki bezpieczeństwa ruchu drogowego*, w tym tendencje w zakresie liczby ofiar śmiertelnych, poważnych urazów i lekkich obrażeń w podziale na państwa członkowskie i kategorie pojazdów, wiek i niektóre cechy charakterystyczne pojazdów. Jest mało prawdopodobne, aby szczegółowe informacje na temat przyczyn wypadków, w szczególności na temat usterek pojazdów, stały się wkrótce dostępne na dużą skalę. W przyszłości analiza rejestratorów danych na temat zdarzeń wymagana na mocy rozporządzenia w sprawie ogólnego bezpieczeństwa może zapewnić bardziej szczegółowy wgląd w przyczyny znacznej części wypadków. Do tego czasu należy zaktualizować obowiązujące wymogi sprawozdawcze, aby lepiej odpowiadały obecnym potrzebom w zakresie monitorowania.

Jeżeli chodzi o redukcję zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem, EOG stale monitoruje tendencje w zakresie *zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem*. Część redukcji spodziewanej nadchodzących latach jest związana z tą inicjatywą za sprawą lepszej konserwacji pojazdów i zmniejszenia ingerencji w układy kontroli emisji spalin. Postępy w osiąganiu celu, jakim jest wspieranie zrównoważonej mobilności, można mierzyć za pomocą tendencji w zakresie wyników okresowych kontroli technicznych, kontroli drogowych, a także danych pochodzących z teledetekcji.

Jeżeli chodzi o cel polegający na *ułatwieniu swobodnego przepływu*, wskaźnikami sukcesu będzie liczba państw członkowskich uznających okresowe kontrole techniczne przeprowadzone za granicą.

Na potrzeby pomiaru powodzenia inicjatywy określono następujące cele operacyjne: 1) stosowanie nowo dostępnych metod badania bezpieczeństwa i emisji; 2) połączenie ze sobą rejestrów pojazdów i baz danych państw członkowskich, w których przechowuje się wskazania drogomierzy, za pośrednictwem wspólnego centrum; 3) cyfryzacja dokumentów pojazdu; 4) zmniejszenie liczby pojazdów z usterkami lub poddanych ingerencji poruszających się po drogach UE.

Służby Komisji będą monitorować wdrażanie i skuteczność niniejszej inicjatywy za pomocą szeregu działań i zestawu podstawowych wskaźników, które posłużą do pomiaru postępów w osiąganiu celów operacyjnych. Pięć lat po wejściu w życie zmienionych przepisów służby Komisji powinny przeprowadzić ocenę w celu sprawdzenia, w jakim stopniu osiągnięto cele inicjatywy.

1.4. Wniosek/inicjatywa dotyczy:

☐ nowego działania

☐ nowego działania, będącego następstwem projektu pilotażowego/działania przygotowawczego[56]

☒ przedłużenia bieżącego działania

☐ połączenia lub przekształcenia co najmniej jednego działania pod kątem innego/nowego działania

1.5. Uzasadnienie wniosku/inicjatywy

1.5.1 Potrzeby, które należy zaspokoić w perspektywie krótko- lub długoterminowej, w tym szczegółowy terminarz przebiegu realizacji inicjatywy

Krajowe organy publiczne będą musiały utworzyć bazę danych na potrzeby rejestrowania historii drogomierza w pojazdach zarejestrowanych na ich terytorium, wzajemnie połączyć istniejące krajowe rejestry pojazdów za pośrednictwem platformy informacyjnej MOVE-HUB, dodać do tych rejestrów nowe elementy danych i wprowadzić teledetekcję, co wymaga zakupu i instalacji nowych urządzeń przydrożnych oraz systemu monitorowania.

Stacje okresowej kontroli technicznej będą musiały zaktualizować wymagania dotyczące badań i wprowadzić niektóre nowe wymagania, do czego konieczne będą dodatkowe inwestycje w sprzęt, zdolności w zakresie przeprowadzania badań i szkolenie diagnostów. Oczekuje się jednak, że stacja okresowej kontroli technicznej będą mogły odzyskać przynajmniej część dodatkowych kosztów dzięki dodatkowym możliwościom rynkowym (zwiększona liczba badań), a w niektórych przypadkach (w zależności od państwa członkowskiego) dzięki zwiększonym w pewnym stopniu opłatom za okresowe kontrole techniczne.

Warsztaty samochodowe, sprzedawcy pojazdów silnikowych i inne stacje obsługi pojazdów będą musiały zaktualizować swoje oprogramowanie, aby umożliwić przekazywanie danych do centralnej krajowej bazy danych, ze względu na wymóg utworzenia systemu rejestrowania wskazań drogomierza z samochodów osobowych i dostawczych.

Producenci samochodów będą musieli dostosować swoje systemy do ram zarządzania w celu zapewnienia stacjom kontroli pojazdów i właściwym organom

[56] O którym mowa w art. 58 ust. 2 lit. a) lub b) rozporządzenia finansowego.

dostępu do danych pokładowych niezbędnych do przeprowadzenia okresowych kontroli technicznych i kontroli drogowej oraz dokonać dostosowań swoich systemów informatycznych w celu zapewnienia dostępu do odpowiednich danych, a także kosztów utrzymania.

Niektórzy właściciele pojazdów będą również narażeni na dodatkowe okresowe kontrole techniczne lub kontrole drogowe. Ze względu na nowe wymogi dotyczące badań w zakresie bezpieczeństwa, emisji zanieczyszczeń powietrza i hałasu niektórzy właściciele pojazdów mogą być zmuszeni do naprawy swoich pojazdów w celu zapewnienia, aby przeszły one pomyślnie okresowe kontrole techniczne i mogły pozostać w użyciu.

1.5.2 *Wartość dodana z tytułu zaangażowania Unii Europejskiej (może wynikać z różnych czynników, na przykład korzyści koordynacyjnych, pewności prawa, większej efektywności lub komplementarności). Na potrzeby tej sekcji „wartość dodaną z tytułu zaangażowania Unii Europejskiej" należy rozumieć jako wartość wynikającą z unijnej interwencji, wykraczającą poza wartość, która zostałaby wytworzona przez same państwa członkowskie.*

Chociaż rozwój technologiczny prawdopodobnie przyczyni się do dalszej poprawy bezpieczeństwa pojazdów, wdrożenie nowych technologii w parku samochodowym w UE zajmie trochę czasu, a niektóre z nowych elementów mogą również pociągać za sobą nowe ryzyka. Podobnie, mimo że ingerencje mogą być utrudnione przez rozwiązania techniczne, jest mało prawdopodobne, aby zniknęły one bez zapewnienia możliwości przeprowadzenia badania pojazdu w celu wykrycia nielegalnych modyfikacji, w szczególności w oprogramowaniu do zarządzania silnikiem, np. poprzez zapewnienie lepszego dostępu do danych pokładowych. Z tego względu w przypadku braku interwencji na szczeblu UE problem ten prawdopodobnie utrzyma się.

Państwa członkowskie mogą podejmować jednostronne środki; środki te nie mogą jednak zastąpić skutku koordynującego i harmonizacyjnego trzech dyrektyw, co wiąże się z ryzykiem wystąpienia ewentualnych zakłóceń na jednolitym rynku i jedynie częściowego rozwiązania tego problemu.

Problem niewystarczającej kontroli emisji zanieczyszczeń powietrza przez pojazdy będzie utrzymywał się, dopóki pojazdy wyposażone w silniki spalinowe wewnętrznego spalania znajdują się na drogach. Chociaż dzięki surowszym normom emisji i stopniowej elektryfikacji liczba pojazdów wytwarzających emisje z rury wydechowej zmniejszy się, będą one nadal poruszały się w UE przez kilka dziesięcioleci. Jednakże bez aktualizacji obecnych wymogów dotyczących badań emisji spalin na szczeblu UE państwa członkowskie mogą nie wprowadzić najbardziej skutecznych i efektywnych metod badań, które są obecnie dostępne. Podobnie, mimo że więcej państw członkowskich może rozpocząć eksperymentowanie z drogowymi badaniami hałasu, jest mało prawdopodobne, aby problem pojazdów emitujących hałas znacznie się zmniejszył bez przyjęcia bardziej systematycznego i skoordynowanego podejścia.

Bez interwencji na szczeblu UE niektóre państwa członkowskie mogą podejmować jednostronne lub dwustronne środki, takie jak systematyczne rejestrowanie (i ewentualnie wymiana) wskazań drogomierza, lub opracowywać porozumienia w celu wzajemnego uznawania świadectw zdatności do ruchu drogowego. Problem natury systemowej polegający na niewystarczającej i nieefektywnej wymianie danych dotyczących pojazdów dotyczących zdatnością do ruchu drogowego

pozostałby jednak nierozwiązany, co utrudniałoby skuteczne wdrażanie i egzekwowanie obowiązujących przepisów.

Ze względu na fakt, że transport drogowy i przemysł motoryzacyjny są sektorami międzynarodowymi, problemy te można rozwiązać znacznie bardziej efektywnie i skutecznie na szczeblu UE niż na szczeblu państw członkowskich. Mimo że praktyki krajowe wykształciły się w różny sposób na przestrzeni lat, pewien minimalny poziom harmonizacji badań pojazdów i wspólnie uzgodnione rozwiązania w zakresie wymiany danych dotyczących pojazdów między państwami członkowskimi są skuteczniejsze niż szereg nieskoordynowanych rozwiązań krajowych.

Dzięki wspólnym przepisom mającym zastosowanie do badania nowoczesnych technologii w pojazdach (pojazdów elektrycznych, ADAS i najnowszych urządzeń do kontroli emisji) państwa członkowskie uzyskają korzyści skali, a producenci urządzeń badawczych będą mogli działać na bardziej jednolitym rynku. Poprawi się również funkcjonowanie jednolitego rynku, ponieważ pojazdy będą poddawane podobnym badaniom w podobnych warunkach, a przewoźnicy będą ponosić podobne koszty.

Koordynacja warunków dostępu do danych dotyczących pojazdów i ich wymiany na szczeblu UE będzie nie tylko skuteczniejsza niż umowy dwustronne i negocjacje z poszczególnymi producentami, ale również przyczyni się do równych warunków działania wśród państw członkowskich i zapewni im jako całości silniejszą pozycję wobec przemysłu motoryzacyjnego.

1.5.3 Główne wnioski wyciągnięte z podobnych działań

Od 1977 r. na szczeblu UE wprowadzane były różne środki, ponieważ państwa członkowskie rozpoczęły opracowywanie własnych przepisów krajowych dotyczących badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów, co doprowadziło do braku harmonizacji. Pakiet dotyczący zdatności do ruchu drogowego z 2014 r. opierał się na wymogach zawartych w poprzednich dyrektywach dotyczących badań zdatności do ruchu drogowego, kontroli drogowych oraz przepisów dotyczących dowodów rejestracyjnych pojazdów. Aby osiągnąć cel, jakim jest zwiększenie bezpieczeństwa pojazdów na drogach, zaostrzono unijne minimalne normy dotyczące okresowych badań zdatności do ruchu drogowego (okresowe badanie techniczne) i wprowadzono obowiązkowe normy wraz z wprowadzeniem wyrywkowych kontroli drogowych (kontrola drogowa). Działania te uznano za niezbędne, aby zapobiec zmniejszeniu skuteczności egzekwowania przepisów dotyczących zdatności do ruchu drogowego. Aby osiągnąć cel, jakim jest udostępnienie niezbędnych danych do przeprowadzania badań zdatności do ruchu drogowego oraz danych z tych badań, dyrektywa w sprawie okresowego badania technicznego zachęca również do współpracy i wymiany informacji między państwami członkowskimi, w tym informacji z rejestrów badań zdatności do ruchu drogowego.

Znaczenie pakietu dotyczącego zdatności do ruchu drogowego zmniejszyło się w ostatnich latach ze względu na coraz większy rozdźwięk między istniejącymi wymogami dotyczącymi zdatności do ruchu drogowego a nowymi systemami instalowanymi w nowoczesnych pojazdach. W odniesieniu do zaawansowanych systemów wspomagania kierowcy (ADAS), inteligentnych systemów transportowych (ITS), interfejsu człowiek-maszyna (HMI) i elektronicznych funkcji bezpieczeństwa wydaje się, że trzy dyrektywy nie zapewniają wystarczająco

kompleksowych ram. Obecnie pakiet dotyczący zdatności do ruchu drogowego nie obejmuje konkretnych protokołów badań, które zapewniłyby zgodność z wymogami oraz prawidłowe utrzymanie pojazdów elektrycznych i hybrydowych, w tym aktualizacje oprogramowania, w sposób bezpieczny i wydajny.

Jeżeli chodzi o cel pakietu dotyczącego zdatności do ruchu drogowego, jakim jest przyczynienie się do redukcji emisji spalin z transportu drogowego, niektóre badania stosowane w ramach okresowej kontroli technicznej okazują się niewystarczająco wrażliwe, aby wykrywać nieprawidłowości dotyczące emisji spalin w pojazdach zasilanych silnikiem spalinowym. Nowoczesne silniki pojazdów i układy gazów spalinowych mają krytyczne kryteria wykrywania, których nie uwzględniają obecnie zalecane metod badań, a obecny wkład pakietu dotyczącego zdatności do ruchu drogowego w zmniejszenie liczby pojazdów o wysokiej emisji, które znajdują się w eksploatacji, stał się mniej istotny**.** Ponadto obecnie nie istnieją unijne przepisy w zakresie zdatności do ruchu drogowego, które uwzględniają badania pojazdów pod kątem manipulacji/usterek dotyczących NO_X lub manipulacji/usterek dotyczących filtru cząstek stałych w silnikach wysokoprężnych.

Jeżeli chodzi o poprawę wymiany informacji dotyczących wyników badań między państwami członkowskimi, obecne ramy wymiany informacji nie są skuteczne. Chociaż w przepisach przewidziano możliwość elektronicznej wymiany danych między organami państw członkowskich, to nie wszystkie państwa korzystają z tej możliwości. Nawet jeśli harmonizacja dowodów rejestracyjnych pojazdów ułatwiła rejestrację pojazdów z innych państw członkowskich i EOG, to można jeszcze usprawnić proces cyfryzacji, aby go jeszcze ułatwić.

1.5.4 Spójność z wieloletnimi ramami finansowymi oraz możliwa synergia z innymi właściwymi instrumentami

Wniosek jest spójny z celami i priorytetami określonymi w strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności z 2020 r. oraz w Europejskim Zielonym Ładzie, poprzez zapewnienie, aby pojazdy na drogach utrzymywały z czasem odpowiedni poziom bezpieczeństwa i efektywności środowiskowej.

Jest on zgodny z celami określonymi w ramach unijnej polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego i oczekuje się również, że wniesie znaczący wkład w realizację celów unijnej polityki czystego powietrza, w tym w realizację celów dyrektywy w sprawie jakości powietrza i dyrektywy w sprawie krajowych zobowiązań w zakresie redukcji emisji, dzięki lepszemu określeniu i zmniejszeniu obecności zanieczyszczających, którzy przyczyniają się do wysokiego zanieczyszczenia i odpowiadają za bardzo dużą część całkowitych emisji spalin pochodzących z transportu drogowego.

Wniosek ułatwi dostęp w internecie do informacji dotyczących pojazdów, odpowiednich procedur administracyjnych oraz usług wsparcia i rozwiązywania problemów, co jest zgodne z rozporządzeniem w sprawie jednolitego portalu cyfrowego. Wymiana informacji dotyczących zdatności do ruchu drogowego i danych rejestracyjnych zostanie dostosowana do odpowiednich przepisów dotyczących ochrony danych (RODO).

Wniosek jest również zgodny z wymogami w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska określonymi w rozporządzeniach w sprawie homologacji typu, w tym z rozporządzeniem w sprawie ogólnego bezpieczeństwa. Wniosek uwzględnia środki służące zapewnieniu przez właścicieli zgodności z minimalnymi wymogami przez

cały cykl użytkowania pojazdu. Wniosek zapewnia dostosowanie okresowych kontroli technicznych i kontroli drogowych do procedury homologacji typu, w tym odnośnie do stosowania elektronicznych okresowych kontroli technicznych. Wniosek jest również spójny z wymogami przepisów dotyczących pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Wniosek uznaje się zatem za zgodny z odpowiednimi unijnymi strategiami i instrumentami prawnymi i przyczynia się do realizacji priorytetów polityki UE.

1.5.5 Ocena różnych dostępnych możliwości finansowania, w tym możliwości przegrupowania środków

Koszty jednorazowe w 2027 r. i bieżące koszty dostosowania ponoszone przez Komisję są związane głównie z modernizacją systemu informatycznego działającego jako wspólny interfejs wspierający interakcje między organami/organizacjami rządowymi, w szczególności związanych z wymianą informacji dotyczących pojazdów. Funkcja informacyjna będzie opierać się na istniejącej platformie (MOVE-HUB) opracowanej i zarządzanej przez Komisję do celów wymiany różnych informacji związanych z transportem drogowym między państwami członkowskimi. Modernizacja tego systemu pozwoliłaby jak najlepiej wykorzystać obecną organizację i zasoby zainwestowane do tej pory.

Pełne wdrożenie zmienionego pakietu dotyczącego zdatności do ruchu drogowego będzie również wymagało dodatkowych zasobów ludzkich na poziomie 1 EPC/rok począwszy od 2027 r., w związku z pracami nad przepisami wykonawczymi, włączając wsparcie państw członkowskich w ustanowieniu wymaganych ram technicznych i cyfrowych.

1.6. Czas trwania wniosku/inicjatywy i jego/jej wpływu finansowego

☒ **Ograniczony czas trwania**

– ☐ Czas trwania wniosku/inicjatywy: od [DD/MM]RRRR r. do [DD/MM]RRRR r.

– ☐ Czas trwania wpływu finansowego: od RRRR r. do RRRR r. w odniesieniu do środków na zobowiązania oraz od RRRR r. do RRRR r. w odniesieniu do środków na płatności.

☐ **Nieograniczony czas trwania**

– Wprowadzenie w życie z okresem rozruchu od RRRR r. do RRRR r.,

– po którym następuje faza operacyjna.

1.7. Planowane metody wykonania budżetu[57]

☒ **Bezpośrednie zarządzanie** przez Komisję

– ☒ w ramach jej służb, w tym za pośrednictwem jej pracowników w delegaturach Unii

– ☐ przez agencje wykonawcze

☐ **Zarządzanie dzielone** z państwami członkowskimi

[57] Szczegóły dotyczące metod wykonania budżetu oraz odniesienia do rozporządzenia finansowego znajdują się na stronie BUDGpedia: https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx.

☐ **Zarządzanie pośrednie** przez przekazanie zadań związanych z wykonaniem budżetu:

– ☐ państwom trzecim lub organom przez nie wyznaczonym

– ☐ organizacjom międzynarodowym i ich agencjom (wyszczególnić)

– ☐ Europejskiemu Bankowi Inwestycyjnemu i Europejskiemu Funduszowi Inwestycyjnemu

– ☐ organom, o których mowa w art. 70 i 71 rozporządzenia finansowego

– ☐ organom prawa publicznego

– ☐ podmiotom podlegającym prawu prywatnemu, które świadczą usługi użyteczności publicznej, w zakresie, w jakim są im zapewnione odpowiednie gwarancje finansowe

– ☐ podmiotom podlegającym prawu prywatnemu państwa członkowskiego, którym powierzono realizację partnerstwa publiczno-prywatnego i zapewniono odpowiednie gwarancje finansowe

– ☐ podmiotom lub osobom odpowiedzialnym za wykonanie określonych działań w dziedzinie wspólnej polityki zagranicznej i bezpieczeństwa na mocy tytułu V Traktatu o Unii Europejskiej oraz określonym we właściwym podstawowym akcie prawnym

– ☐ podmiotom mającym siedzibę w państwie członkowskim, podlegającym prawu prywatnemu państwa członkowskiego lub prawu Unii i kwalifikującym się, zgodnie z przepisami sektorowymi, do powierzenia im wykonywania środków finansowych Unii lub gwarancji budżetowych, w zakresie, w jakim podmioty te są kontrolowane przez podmioty prawa publicznego lub podmioty podlegające prawu prywatnemu świadczące usługi użyteczności publicznej, a także posiadają odpowiednie gwarancje finansowe w formie odpowiedzialności solidarnej organów kontrolnych lub równoważne gwarancje finansowe, które mogą być ograniczone, w odniesieniu do każdego działania, do maksymalnej kwoty wsparcia Unii.

Uwagi

Wdrożenie wniosku wymaga aktualizacji i utrzymania istniejącego systemu informatycznego. System ten powinien łączyć istniejące sieci krajowych systemów informatycznych z interoperacyjnymi punktami dostępu, za działanie których i za zarządzanie którymi odpowiadają indywidualnie poszczególne państwa członkowskie, aby zapewnić bezpieczną i niezawodną wymianę informacji dotyczących pojazdów. Komisja określi w aktach wykonawczych odpowiednie rozwiązania informatyczne, w tym projekt/architekturę i specyfikacje techniczne dotyczące platformy interfejsu, aby umożliwić wzajemne połączenie systemów krajowych w celu wymiany informacji.

Oczekuje się, że na koszty dostosowania ponoszone przez Komisję będą się składać dwa następujące główne elementy kosztów (obliczone w bieżącej wartości netto):

– jednorazowe koszty dostosowania w 2027 r., ponoszone w związku z niezbędną aktualizacją techniczną platformy informatycznej i testowaniem przez nią wymiany informacji dotyczących pojazdów między państwami członkowskimi, które szacuje się na kwotę 200 000 EUR;

– bieżące koszty dostosowania (utrzymanie i wsparcie specjalnej platformy) szacowane na około 50 000 EUR rocznie, przeznaczone na interaktywną wymianę informacji między organami państw członkowskich.

Prace nad wdrożeniem pakietu dotyczącego zdatności do ruchu drogowego, w tym późniejsze wsparcie dla państw członkowskich w celu ustanowienia wymaganych ram technicznych i cyfrowych, wymagają zwiększenia zasobów ludzkich na poziomie 1 EPC/rok począwszy od 2027 r. przez okres co najmniej trzech lat.

2. ŚRODKI ZARZĄDZANIA

2.1. Zasady nadzoru i sprawozdawczości

Zadania realizowane bezpośrednio przez DG MOVE są zgodne z realizowanym przez Komisję i agencje wykonawcze rocznym cyklem planowania i monitorowania, w tym w zakresie sprawozdawczości na temat wyników za pośrednictwem rocznego sprawozdania z działalności DG MOVE.

W odniesieniu do okresowych kontroli technicznych, zgodnie z art. 20a dyrektywy w sprawie okresowej kontroli technicznej, państwa członkowskie, za pośrednictwem platformy sprawozdawczości online[58] („e-platforma”), przekazują Komisji zgromadzone dane w odniesieniu do każdego z poprzednich trzech lat kalendarzowych, odnoszące się do pojazdów skontrolowanych na ich terytorium. Dane te muszą zawierać następujące informacje (dla każdego roku kalendarzowego):

– liczbę stacji kontroli pojazdów w poszczególnych państwach członkowskich;

– łączną liczbę skontrolowanych pojazdów;

– liczbę skontrolowanych pojazdów w poszczególnych kategoriach;

– obszary kontroli i pozycje, w odniesieniu do których wykryto usterki, zgodnie z pkt 3 załącznika I;

– w przypadku gdy kontrole obejmowały pojazdy zarejestrowane w innym państwie członkowskim – liczbę, kategorię i wyniki kontroli tych pojazdów.

W odniesieniu do kontroli drogowych, zgodnie z art. 20 dyrektywy w sprawie kontroli drogowej, państwa członkowskie, za pośrednictwem platformy sprawozdawczości online („e-platforma”, o której mowa powyżej), przekazują Komisji zgromadzone dane w odniesieniu do każdego z poprzednich trzech lat kalendarzowych, odnoszące się do pojazdów skontrolowanych na ich terytorium. Dane te muszą zawierać następujące informacje (dla każdego roku kalendarzowego):

– łączną liczbę skontrolowanych pojazdów;

– liczbę skontrolowanych pojazdów w poszczególnych kategoriach;

– kraj rejestracji każdego skontrolowanego pojazdu;

– w przypadku bardziej szczegółowych kontroli – obszary kontroli i pozycje, w odniesieniu do których wykryto usterki, zgodnie z załącznikiem IV pkt 10;

– wyniki pomiarów metodą teledetekcji przeprowadzonych zgodnie z art. 4a.

Nowy okres sprawozdawczy państw członkowskich zostaje wydłużony z obecnych dwóch do trzech lat, aby pomóc zmniejszyć obciążenie administracyjne nałożone na organy krajowe. E-platforma ma ułatwiać automatyczne zestawianie danych za pomocą specjalnych funkcji sprawozdawczych.

[58] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1999 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie zarządzania unią energetyczną i działaniami w dziedzinie klimatu, zmiany rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 663/2009 i (WE) nr 715/2009, dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady 94/22/WE, 98/70/WE, 2009/31/WE, 2009/73/WE, 2010/31/UE, 2012/27/UE i 2013/30/UE, dyrektyw Rady 2009/119/WE i (EU) 2015/652 oraz uchylenia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 525/2013 (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 1).

2.2. System zarządzania i kontroli

2.2.1 Uzasadnienie dla proponowanych metod wykonania budżetu, mechanizmu(-ów) finansowania wykonania, sposobów dokonywania płatności i strategii kontroli

Wdrażaniem dyrektywy będzie zarządzać dział DG MOVE odpowiedzialny za tę dziedzinę polityki

Wydatki będą realizowane w ramach zarządzania bezpośredniego, przy pełnym zastosowaniu przepisów rozporządzenia finansowego. Strategia kontroli zamówień i dotacji w DG MOVE obejmuje szczegółowe prawne, operacyjne i finansowe kontrole *ex ante* procedur (w tym, w odniesieniu do zamówień, przegląd przeprowadzany przez komitet doradczy ds. zamówień i umów), a także podpisywania umów i porozumień. Ponadto wydatki poniesione na zakup towarów i usług podlegają kontroli *ex ante* oraz, w razie konieczności, kontroli *ex post* i kontroli finansowej.

2.2.2 Informacje dotyczące zidentyfikowanego ryzyka i systemu(-ów) kontroli wewnętrznej ustanowionych w celu jego ograniczenia

Jeżeli chodzi o realizację zadań związanych z ustanowieniem mechanizmu, zidentyfikowane ryzyko związane jest z korzystaniem z procedur udzielania zamówień: opóźnieniem, dostępnością danych, terminowym informowaniem rynku itp. Ryzyko to jest objęte rozporządzeniem finansowym i ogranicza je zestaw kontroli wewnętrznych wdrożonych przez DG MOVE w odniesieniu do zamówień o tej wartości.

2.2.3 Oszacowanie i uzasadnienie efektywności kosztowej kontroli (relacja kosztów kontroli do wartości zarządzanych funduszy powiązanych) oraz ocena prawdopodobnego ryzyka błędu (przy płatności i przy zamykaniu)

Wnioskowane zwiększenie budżetu dotyczy modernizacji i utrzymania systemu informatycznego. Jeżeli chodzi o działania kontrolne związane z systemami informatycznymi opracowanymi lub zarządzanymi przez dyrekcję odpowiedzialną za wniosek, komitet sterujący ds. technologii informacyjnych regularnie monitoruje bazy danych dyrekcji i poczynione postępy, biorąc pod uwagę uproszczenie i oszczędność kosztową zasobów informatycznych Komisji.

W rocznym sprawozdaniu z działalności DG MOVE przedstawia co roku sprawozdanie na temat kosztów kontrolowania swoich działań. Profil ryzyka i koszty kontroli w odniesieniu do działań związanych z zamówieniami publicznymi są zgodne z wymogami.

2.3. Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom

Stosowane będą standardowe środki zapobiegania i ochrony Komisji, w szczególności:

– przed dokonaniem płatności pracownicy Komisji dokonują weryfikacji płatności za dowolne usługi, z uwzględnieniem zobowiązań umownych, zasad gospodarczych oraz dobrej praktyki finansowej lub zarządczej. Postanowienia dotyczące zwalczania nadużyć finansowych (odnoszące się do nadzoru, wymogów sprawozdawczych itp.) będą umieszczane we wszystkich umowach zawieranych przez Komisję z beneficjentami płatności i składanych przez nią u nich zamówieniach;

– w celu zwalczania nadużyć finansowych, korupcji i innych działań bezprawnych stosuje się bez ograniczeń przepisy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) nr 883/2013 z dnia 25 maja 1999 r. dotyczącego dochodzeń prowadzonych przez Europejski Urząd ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych (OLAF).

W 2020 r. DG MOVE przyjęła zmienioną strategię zwalczania nadużyć finansowych (AFS). Strategia zwalczania nadużyć finansowych DG MOVE opiera się na strategii Komisji w zakresie zwalczania nadużyć finansowych oraz szczegółowej ocenie ryzyka przeprowadzonej wewnętrznie w celu określenia obszarów najbardziej narażonych na nadużycia finansowe, istniejących już kontroli oraz działań niezbędnych do poprawy zdolności DG MOVE do zapobiegania nadużyciom finansowym, ich wykrywania i korygowania.

Postanowienia umowne mające zastosowanie do zamówień publicznych dają służbom Komisji, w tym OLAF, możliwość przeprowadzania audytów i kontroli na miejscu w oparciu o zalecane przez OLAF standardowe przepisy.

3. SZACUNKOWY WPŁYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY

3.1. Działy wieloletnich ram finansowych i linie budżetowe po stronie wydatków, na które wniosek/inicjatywa ma wpływ

- Istniejące linie budżetowe

Według działów wieloletnich ram finansowych i linii budżetowych

Dział wieloletnich ram finansowych	Linia budżetowa	Rodzaj środków	Wkład			
	Numer	Zróżn. / niezróżn.[59]	państw EFTA[60]	krajów kandydujących i potencjalnych kandydatów[61]	innych państw trzecich	pochodzący z pozostałych dochodów przeznaczonych na określony cel
01	02.20.04.01	Zróżn.	NIE	NIE	NIE	NIE

- Proponowane nowe linie budżetowe

Według działów wieloletnich ram finansowych i linii budżetowych

Dział wieloletnich ram finansowych	Linia budżetowa	Rodzaj środków	Wkład			
	Numer	Zróżn./ niezróżn.	państw EFTA	krajów kandydujących i potencjalnych kandydatów	innych państw trzecich	pochodzący z pozostałych dochodów przeznaczonych na określony cel
	[XX.YY.YY.YY]	Zróżn./ niezróżn.	TAK/ NIE	TAK/ NIE	TAK/ NIE	TAK/ NIE
	[XX.YY.YY.YY]	Zróżn./ niezróżn.	TAK/ NIE	TAK/ NIE	TAK/ NIE	TAK/ NIE
	[XX.YY.YY.YY]	Zróżn./ niezróżn.	TAK/ NIE	TAK/ NIE	TAK/ NIE	TAK/ NIE

59 Środki zróżnicowane/środki niezróżnicowane.
60 EFTA: Europejskie Stowarzyszenie Wolnego Handlu.
61 Kraje kandydujące oraz, w stosownych przypadkach, potencjalni kandydaci z Bałkanów Zachodnich.

3.2. Szacunkowy wpływ finansowy wniosku na środki

3.2.1 Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki operacyjne

– ☐ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych

– ☒ Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych, jak określono poniżej

3.2.1.1 Środki z uchwalonego budżetu

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Dział wieloletnich ram finansowych	Numer 01	Jednolity rynek, innowacje i gospodarka cyfrowa

Dyrekcja Generalna: MOVE			Rok **2024**	Rok **2025**	Rok **2026**	Rok **2027**[62]	**OGÓŁEM WRF 2021–2027**
Środki operacyjne							
Pozycja w budżecie 02 20 04 01	Środki na zobowiązania	(1a)				0,25	**0,250**
	Środki na płatności	(2a)				0,25	**0,250**
Linia budżetowa	Środki na zobowiązania	(1b)					**0,000**
	Środki na płatności	(2b)					**0,000**
Środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy[63]							
Linia budżetowa		(3)					**0,000**
OGÓŁEM środki dla Dyrekcji Generalnej MOVE	Środki na zobowiązania	=1a+1b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,250**	**0,250**
	Środki na płatności	=2a+2b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,250**	**0,250**

[62] Rok 2027 jest rokiem, w którym rozpoczyna się wprowadzanie w życie wniosku/inicjatywy. W kolejnych latach bieżące koszty dostosowania szacuje się na poziomie 0,05 mln EUR, nie przesądzając o kształcie kolejnych WRF.

[63] Wsparcie techniczne lub administracyjne oraz wydatki na wsparcie realizacji programów lub działań UE (dawne linie „BA"), pośrednie badania naukowe, bezpośrednie badania naukowe.

			Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	**OGÓŁEM WRF 2021–2027**
OGÓŁEM środki operacyjne	Środki na zobowiązania	(4)	0,000	0,000	0,000	0,250	**0,250**
	Środki na płatności	(5)	0,000	0,000	0,000	0,250	**0,250**
OGÓŁEM środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
OGÓŁEM środki na DZIAŁ 1 wieloletnich ram finansowych	Środki na zobowiązania	=4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,250**	**0,250**
	Środki na płatności	=5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,250**	**0,250**

			Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	**OGÓŁEM WRF 2021–2027**
• OGÓŁEM środki operacyjne (wszystkie działy operacyjne)	Środki na zobowiązania	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,250**
	Środki na płatności	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,250**
• OGÓŁEM środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy (wszystkie działy operacyjne)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
OGÓŁEM środki na DZIAŁY od 1 do 6 wieloletnich ram finansowych (kwota referencyjna)	Środki na zobowiązania	=4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,250**	**0,250**
	Środki na płatności	=5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,250**	**0,250**

Dział wieloletnich ram finansowych	**7**	„Wydatki administracyjne”

Dyrekcja Generalna: MOVE		Rok **2024**	Rok **2025**	Rok **2026**	Rok **2027**[64]	**OGÓŁEM WRF 2021–2027**
• Zasoby ludzkie		0,000	0,000	0,000	0,188	**0,188**
• Pozostałe wydatki administracyjne		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
OGÓŁEM DG MOVE	Środki	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,188**	**0,188**

OGÓŁEM środki na DZIAŁ 7 wieloletnich ram finansowych	(Środki na zobowiązania ogółem = środki na płatności ogółem)	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,188**	**0,188**

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

		Rok **2024**	Rok **2025**	Rok **2026**	Rok **2027**	**OGÓŁEM WRF 2021–2027**
OGÓŁEM środki na DZIAŁY od 1 do 7	Środki na zobowiązania	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,438**	**0,438**
wieloletnich ram finansowych	Środki na płatności	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,438**	**0,438**

64 Ramy techniczne i cyfrowe wymagają dodatkowych zasobów ludzkich na poziomie 1 EPC/rok począwszy od 2027 r. W następnych latach nie przesądza to o kształcie kolejnych WRF.

3.2.2 Szacowany produkt finansowany ze środków operacyjnych (nie wypełniać w przypadku agencji zdecentralizowanych)

Środki na zobowiązania w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Określić cele i produkty ⇩			Rok **2024**		Rok **2025**		Rok **2026**		Rok **2027**		Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. sekcja 1.6)						**OGÓŁEM**	
	PRODUKT																	
	Rodzaj[65]	Średni koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba ogółem	Koszt całkowity
CEL SZCZEGÓŁOWY nr 1[66]																		
- Produkt																		
- Produkt																		
- Produkt																		
Cel szczegółowy nr 1 – suma cząstkowa																		
CEL SZCZEGÓŁOWY nr 2																		
- Produkt																		
Cel szczegółowy nr 2 – suma cząstkowa																		
OGÓŁEM																		

65 Produkty odnoszą się do produktów i usług, które mają zostać zapewnione (np. liczba sfinansowanych wymian studentów, liczba kilometrów zbudowanych dróg itp.).

66 Zgodnie z opisem w sekcji 1.3.2. „Cel(e) szczegółowy(-e)”.

3.2.3 Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki administracyjne

– ☐ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych

– ☒ Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych, jak określono poniżej

3.2.3.1 Środki z uchwalonego budżetu

ZATWIERDZONE ŚRODKI	Rok **2024**	Rok **2025**	Rok **2026**	Rok **2027**	**OGÓŁEM 2021–2027**
DZIAŁ 7					
Zasoby ludzkie	0,000	0,000	0,000	0,188	**0,188**
Pozostałe wydatki administracyjne	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Suma cząstkowa DZIAŁ 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	0,188	**0,188**
Poza DZIAŁEM 7					
Zasoby ludzkie	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Pozostałe wydatki o charakterze administracyjnym	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Suma cząstkowa poza DZIAŁEM 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
OGÓŁEM	**0,000**	**0,000**	**0,000**	0,188	**0,188**

Potrzeby w zakresie środków na zasoby ludzkie i inne wydatki o charakterze administracyjnym zostaną pokryte ze środków dyrekcji generalnej już przydzielonych na zarządzanie tym działaniem lub przesuniętych w ramach dyrekcji generalnej, uzupełnionych w razie potrzeby wszelkimi dodatkowymi zasobami, które mogą zostać przydzielone zarządzającej dyrekcji generalnej w ramach procedury rocznego przydziału środków oraz w świetle istniejących ograniczeń budżetowych.

3.2.4 Szacowane zapotrzebowanie na zasoby ludzkie

– ☐ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich

– ☒ Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich, jak określono poniżej

3.2.4.1 Finansowane z uchwalonego budżetu

Wartości szacunkowe należy wyrazić w ekwiwalentach pełnego czasu pracy (EPC)

ZATWIERDZONE ŚRODKI	Rok **2024**	Rok **2025**	Rok **2026**	Rok **2027**[67]
• Stanowiska przewidziane w planie zatrudnienia (stanowiska urzędników i pracowników zatrudnionych na czas określony)				
20 01 02 01 (w centrali i w biurach przedstawicielstw Komisji)	0	0	0	1
20 01 02 03 (w delegaturach UE)	0	0	0	0
01 01 01 01 (pośrednie badania naukowe)	0	0	0	0
01 01 01 11 (bezpośrednie badania naukowe)	0	0	0	0

[67] Ramy techniczne i cyfrowe wymagają dodatkowych zasobów ludzkich na poziomie 1 EPC/rok począwszy od 2027 r. W następnych latach nie przesądza to o kształcie kolejnych WRF.

Inna linia budżetowa (określić)		0	0	0	0
• Personel zewnętrzny (w EPC)					
20 02 01 (CA, SNE z globalnej koperty finansowej)		0	0	0	0
20 02 03 (CA, LA, SNE i JPD w delegaturach UE)		0	0	0	0
Linia budżetowa na wsparcie adm. [XX.01.YY.YY]	- w centrali	0	0	0	0
	- w delegaturach UE	0	0	0	0
01 01 01 02 (CA, SNE – pośrednie badania naukowe)		0	0	0	0
01 01 01 12 (CA, SNE – bezpośrednie badania naukowe)		0	0	0	0
Inna linia budżetowa (określić) – dział 7		0	0	0	0
Inna linia budżetowa (określić) – poza działem 7		0	0	0	0
OGÓŁEM		**0**	**0**	**0**	**1**

Z uwagi na ogólną napiętą sytuację w ramach działu 7, zarówno pod względem personelu, jak i poziomu środków, potrzeby w zakresie zasobów ludzkich zostaną pokryte przez personel dyrekcji generalnej już przydzielony na zarządzanie tym działaniem lub przesunięty w ramach dyrekcji generalnej lub innych służb Komisji.

3.2.5 Przegląd szacowanego wpływu na inwestycje związane z technologiami cyfrowymi

Obowiązkowo w tabeli poniżej: szacowany wpływ wniosku/inicjatywy na inwestycje związane z technologiami cyfrowymi.

W wyjątkowych przypadkach, jeżeli wymaga tego realizacja wniosku/inicjatywy, we wskazanym wierszu należy podać środki z działu 7.

Środki z działów 1–6 należy podać w wierszu „Wydatki na IT wynikające z realizacji polityki tytułem programów operacyjnych”. Wydatki te odnoszą się do budżetu operacyjnego na ponowne wykorzystanie / zakup / rozwój platform / narzędzi informatycznych bezpośrednio związanych z realizacją inicjatywy oraz powiązanych z nimi inwestycji (np. licencje, badania, przechowywanie danych). Informacje podane w tej tabeli powinny zgadzać się z informacjami przedstawionymi w sekcji 4 „Wymiar cyfrowy”.

OGÓŁEM środki na IT i technologie cyfrowe	Rok **2024**	Rok **2025**	Rok **2026**	Rok **2027**	**OGÓŁEM WRF 2021–2027**
DZIAŁ 7					
Wydatki na IT (ponoszone przez organizację)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Suma cząstkowa DZIAŁ 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
Poza DZIAŁEM 7					
Wydatki na IT wynikające z realizacji polityki tytułem programów operacyjnych	0,000	0,000	0,000	0,250	**0,250**
Suma cząstkowa poza DZIAŁEM 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,250**	**0,250**
OGÓŁEM	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,250**	**0,250**

3.2.6 Zgodność z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi

Wniosek/inicjatywa:

– ☒ może zostać w pełni sfinansowany(-a) przez przegrupowanie środków w ramach odpowiedniego działu wieloletnich ram finansowych (WRF)

– ☐ wymaga zastosowania nieprzydzielonego marginesu środków w ramach odpowiedniego działu WRF lub zastosowania specjalnych instrumentów zdefiniowanych w rozporządzeniu w sprawie WRF

– ☐ wymaga rewizji WRF

3.2.7 Udział osób trzecich w finansowaniu

Wniosek/inicjatywa:

– ☒ nie przewiduje współfinansowania ze strony osób trzecich

– ☐ przewiduje współfinansowanie ze strony osób trzecich zgodnie z poniższymi szacunkami:

środki w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

	Rok **2024**	Rok **2025**	Rok **2026**	Rok **2027**	Razem
Określić organ współfinansujący					
OGÓŁEM środki pokrywane ze współfinansowania					

3.3. Szacunkowy wpływ na dochody

– ☒ Wniosek/inicjatywa nie ma wpływu finansowego na dochody

– ☐ Wniosek/inicjatywa ma wpływ finansowy określony poniżej:

  – ☐ wpływ na zasoby własne

  – ☐ wpływ na dochody inne

  – ☐ Wskazać, czy dochody są przypisane do linii budżetowej po stronie wydatków

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Linia budżetowa po stronie dochodów	Środki zapisane w budżecie na bieżący rok budżetowy	Wpływ wniosku/inicjatywy[68]			
		Rok **2024**	Rok **2025**	Rok **2026**	Rok **2027**
Artykuł …….					

W przypadku wpływu na dochody przeznaczone na określony cel należy wskazać linie budżetowe po stronie wydatków, które ten wpływ obejmie.

Pozostałe uwagi (np. metoda/wzór użyte do obliczenia wpływu na dochody albo inne informacje).

[68] W przypadku tradycyjnych zasobów własnych (opłaty celne, opłaty wyrównawcze od cukru) należy wskazać kwoty netto, tzn. kwoty brutto po odliczeniu 20 % na poczet kosztów poboru.

4. WYMIAR CYFROWY

4.1. Wymogi cyfrowe

R1: Wymaganie świadectw zdatności do ruchu drogowego w formacie elektronicznym

- Dyrektywa 2014/45/UE (PTI), art. 8 ust. 2.
- Chociaż obecna dyrektywa w sprawie okresowej kontroli technicznej zezwala na stosowanie „wygenerowanych elektronicznie" świadectw zdatności do ruchu drogowego, wymaga ona przekazania uwierzytelnionego wydruku osobie, która przedstawiła pojazd do okresowej kontroli technicznej. Środek ten ograniczy wymóg wydawania wyłącznie dokumentu elektronicznego, a wydruk będzie można otrzymać tylko wtedy, gdy zażąda tego osoba, która przedstawiła pojazd do badania.
- Wymiana danych dotyczących okresowych kontroli technicznych w zgodnie z wymogiem R1 umożliwi organom wykonawczym sprawdzenie statusu każdego pojazdu zarejestrowanego w UE w przypadku kontroli drogowej lub do celów przerejestrowania, bez konieczności okazywania przez właściciela pojazdu wydrukowanego świadectwa.
- Zainteresowane strony Państwa członkowskie, właściciele pojazdów.
- Zarządzanie istniejącymi krajowymi rejestrami pojazdów i bazami danych dotyczących okresowej kontroli technicznej.

R2: Zapewnienie organom rejestrującym innych państw członkowskich UE elektronicznego dostępu do odpowiednich danych, w tym danych dotyczących protokołów okresowych kontroli technicznych przechowywanych w krajowych bazach danych, za pomocą wspólnego interfejsu

- Zmieniona dyrektywa 1999/37/WE (VRD), art. 15, dyrektywa 2014/45/UE (PTI), art. 16 i dyrektywa 2014/45/UE (PTI), art. 18a dyrektywy 2014/47/UE (RSI).
- Środek ten będzie wymagał od państw członkowskich zapewnienia dostępu innym państwom członkowskim zwracającym się o dane dotyczące rejestracji pojazdów lub dane dotyczące okresowych kontroli technicznych pojazdów oraz historię drogomierza w odniesieniu do pojazdów zarejestrowanych na ich terytorium.
- Zainteresowane strony Państwa członkowskie, Komisja
- W celu ułatwienia wymiany danych środek ten wymagałby od państw członkowskich połączenia krajowych baz danych (rejestrów pojazdów i powiązanych baz danych dotyczących okresowej kontroli techniczna) z istniejącą platformą MOVE-HUB opracowaną i prowadzoną przez Komisję do celów wymiany różnych informacji związanych z transportem drogowym między państwami członkowskimi.

R3: Wprowadzenie wydawania dowodów rejestracyjnych w formacie cyfrowym w celu stopniowego zastępowania obecnych dokumentów papierowych (i dotyczących kart elektronicznych)

- Zmieniona dyrektywa 1999/37/WE (dokumenty rejestracyjne pojazdów), art. 2, 3 i 5 oraz załącznik III.
- Środek ten wprowadzi wymóg domyślnego wydawania nowych dowodów

rejestracyjnych w formacie cyfrowym. Szczegóły techniczne cyfrowego/mobilnego dowodu rejestracyjnego zostaną określone w akcie wykonawczym i będą odnosić się do odpowiednich norm ISO, jak w przypadku cyfrowego prawa jazdy. Podobnie jak w przypadku mobilnego prawa jazdy cyfrowy dowód rejestracyjny będzie opierać się na inicjatywie eIDAS.

- Zainteresowane strony Państwa członkowskie, właściciele pojazdów.
- Środek ten ma zastosowanie do wszystkich kategorii pojazdów podlegających rejestracji w państwach członkowskich. Do celów identyfikacji pojazdów w ruchu drogowym oraz do celów przerejestrowania państwa członkowskie będą musiały uznać cyfrową wersję dowodu rejestracyjnego. Podobnie jak w przypadku dokumentów fizycznych cyfrowe dowody rejestracyjne pojazdu byłyby wykorzystywane do potwierdzenia rejestracji pojazdu, sprawdzenia niektórych danych technicznych pojazdu (w wersji cyfrowej można przechowywać więcej danych niż w wersji papierowej) oraz do umożliwienia organom przeprowadzenia weryfikacji.

R4: Dodanie nowych danych do rejestru pojazdów – minimalny obowiązkowy zbiór danych (w tym m.in.: kraj pierwszej rejestracji, status rejestracji, status okresowych kontroli technicznych, zmiany wynikające z przekształcenia)

- Zmieniona dyrektywa 1999/37/WE (dokumenty rejestracyjne pojazdów), art. 6, załączniki I i II
- Wymóg ten będzie przewidywał minimalny zbiór obowiązkowych danych, które mają być rejestrowane przez państwa członkowskie. Nowe elementy danych mogą obejmować między innymi: a. państwo, w którym pojazd został zarejestrowany po raz pierwszy; b. status pojazdu (np. wyrejestrowany, tymczasowo wyrejestrowany, zawieszony, wywieziony, wycofany z eksploatacji, zniszczony); c. status okresowych badań technicznych (pomyślny wynik badania bez wad lub z niewielkimi wadami, ograniczona ważność i poważne wady, badanie niezaliczone – wady krytyczne) oraz ważność świadectwa zdatności do ruchu drogowego (w tym data ważności), a także status akumulatora (w przypadku pojazdów elektrycznych): numer identyfikacyjny akumulatora, oraz informację, czy akumulator został naprawiony lub wymieniony; d. zmiany w dokumentacji lub przekształcenie – każdy ważny remont pojazdu, który ma zostać homologowany i zarejestrowany; e. w przypadku pojazdu, który został trwale wyrejestrowany, informacje o przyczynach wyrejestrowania.
- Zainteresowane strony Państwa członkowskie, właściciele pojazdów.
- Zarządzanie istniejącymi krajowymi rejestrami pojazdów i bazami danych dotyczących okresowej kontroli technicznej.

R5: Rejestrowanie wskazań drogomierza w krajowych bazach danych

- Art. 4a dyrektywy 2014/45/UE (PTI).
- Środek ten wymaga, aby dostawcy usług przeprowadzający naprawy lub prace konserwacyjne pojazdów rejestrowali wskazania drogomierza w specjalnej krajowej bazie danych lub w krajowym rejestrze pojazdów. Producenci pojazdów muszą również przesyłać regularne odczyty wskazań drogomierza ze swoich pojazdów podłączonych do internetu. W artykule tym zobowiązano

również państwa członkowskie do udostępniania historii drogomierza diagnostom, posiadaczom dowodu rejestracyjnego i właściwym organom w państwach członkowskich (por. R2).

- Zainteresowane strony Państwa członkowskie, podmioty przeprowadzające naprawy pojazdów, warsztaty samochodowe, producenci pojazdów, właściciele pojazdów i potencjalni nabywcy.

R6: Przekazywanie informacji Komisji przez państwa członkowskie

- Art. 20a dyrektywy 2014/45/UE (PTI), art. 16 zmienionej dyrektywy 1999/37/WE (VRD), art. 20 dyrektywy 2014/47/UE (RSI)
- Podobnie jak w przypadku obecnego wymogu sprawozdawczego określonego w dyrektywie w sprawie kontroli drogowej – w sposób bardziej uproszczony i z mniejszą częstotliwością – państwa członkowskie będą musiały co trzy lata przekazywać minimalny zestaw informacji dotyczących okresowej kontroli technicznej, kontroli drogowej i przerejestrowania pojazdów. Państwa członkowskie będą korzystać ze wspólnej platformy sprawozdawczej, zamiast wysyłać wiadomości e-mail z załączonymi plikami Excel. Format sprawozdań zostanie określony w akcie wykonawczym, który ma zostać przyjęty przez Komisję.
- Zainteresowane strony państwa członkowskie.

4.2. Dane

Na poziomie Komisji nie będą gromadzone żadne dane, z wyjątkiem danych zbiorczych przekazywanych przez państwa członkowskie w ramach sprawozdawczości (więcej szczegółowych informacji można znaleźć w wymogu R6 powyżej i w pkt 2.1 niniejszego oświadczenia w sprawie monitorowania i sprawozdawczości). Dane te dotyczą liczby pojazdów badanych podczas kontroli okresowych i kontroli drogowych, kraju rejestracji pojazdów oraz liczby i rodzajów usterek.

Wszystkie pozostałe odpowiednie wymogi (R1, R2, R3, R4, R5, zob. powyżej) są zgodne z rozporządzeniem w sprawie jednolitego portalu cyfrowego poprzez ułatwienie dostępu w internecie do informacji dotyczących pojazdów, odpowiednich procedur administracyjnych oraz usług wsparcia i rozwiązywania problemów.

Służą one również celom unijnej strategii w zakresie danych dotyczącym rozwoju europejskich przestrzeni danych dla administracji publicznych, które to przestrzenie mogą wspomagać egzekwowanie przepisów, w tym przepisów dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego i przepisów o ochronie środowiska.

Wymiana informacji dotyczących zdatności do ruchu drogowego i danych rejestracyjnych będzie musiała zostać dostosowana do odpowiednich przepisów dotyczących ochrony danych (RODO).

Zastosowano zasadę jednorazowości i zbadano możliwość ponownego wykorzystania istniejących danych.

4.3. Rozwiązania cyfrowe

W celu ułatwienia wymiany danych wymóg R2 wymagałby od państw członkowskich połączenia krajowych baz danych (rejestrów pojazdów i powiązanych baz danych dotyczących okresowej kontroli techniczna) z istniejącą platformą MOVE-HUB

opracowaną i prowadzoną przez Komisję do celów wymiany różnych informacji związanych z transportem drogowym między państwami członkowskimi. Nie będzie potrzeby opracowywania dodatkowego oprogramowania do gromadzenia statystyk dotyczących komunikatów. System MOVE-HUB można również wykorzystać do przekazywania historii drogomierza pojazdów zarejestrowanych zgodnie z wymogiem R5 w momencie przerejestrowywania pojazdu w innym państwie członkowskim.

W przypadku innych wymogów (R1, R3, R4) rozwiązanie na szczeblu centralnym nie jest konieczne – będą one opierać się na istniejących krajowych rozwiązaniach cyfrowych. Wymóg R5 będzie wiązał się z koniecznością utworzenia krajowych baz danych (podobnych do belgijskiego systemu Car-Pass) albo wykorzystania krajowych rejestrów pojazdów do rejestrowania wskazań drogomierza.

Wszystkie proponowane wymogi (R1, R2, R3, R4, R5, R6) są spójne z polityką cyfrową (jednolity portal cyfrowy, akt w sprawie danych), a także z wymogami wynikającymi z unijnych ram cyberbezpieczeństwa. Nie przewiduje się stosowania technologii sztucznej inteligencji w odniesieniu do wskazanych wymogów.

Wymóg R6 będzie opierać się na platformie online ustanowionej przez Komisję („e-platforma”[69]) w celu ułatwienia komunikacji między Komisją a państwami członkowskimi.

W odniesieniu do zarówno okresowych kontroli technicznych, jak i kontroli drogowych państwa członkowskie, za pośrednictwem platformy sprawozdawczości online („e-platforma”), muszą przekazywać Komisji dane w odniesieniu do każdego z poprzednich trzech lat kalendarzowych, odnoszące się do pojazdów skontrolowanych na ich terytorium.

Okres sprawozdawczy państw członkowskich opiera się na cyklu trzyletnim, a e-platforma ma ułatwiać automatyczne zestawianie danych za pomocą specjalnych funkcji sprawozdawczych.

4.4. Ocena interoperacyjności

W ramach wymogu R2 państwa członkowskie będą miały obowiązek zapewnienia dostępu innym państwom członkowskim zwracającym się o dane dotyczące rejestracji pojazdów lub dane dotyczące okresowych kontroli technicznych pojazdów w odniesieniu do pojazdów zarejestrowanych na ich terytorium. W celu ułatwienia wymiany danych wymóg R2 wymagałby od państw członkowskich połączenia krajowych baz danych (rejestrów pojazdów i powiązanych baz danych dotyczących okresowej kontroli techniczna) z istniejącą platformą MOVE-HUB opracowaną i prowadzoną przez Komisję do celów wymiany różnych informacji związanych z transportem drogowym między państwami członkowskimi.

W odniesieniu do interoperacyjności wymogi R1, R2, R3, R4 i R5 prawdopodobnie będą miały:

1. pozytywny wpływ na prawną interoperacyjność transgraniczną, ponieważ zapewniają one spójne ramy prawne dotyczące wykorzystywania wspomnianych świadectw

[69] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1999 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie zarządzania unią energetyczną i działaniami w dziedzinie klimatu, zmiany rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 663/2009 i (WE) nr 715/2009, dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady 94/22/WE, 98/70/WE, 2009/31/WE, 2009/73/WE, 2010/31/UE, 2012/27/UE i 2013/30/UE, dyrektyw Rady 2009/119/WE i (EU) 2015/652 oraz uchylenia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 525/2013 (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 1).

i dokumentów oraz uzyskiwania dostępu do nich poza granicami;

2. pozytywny wpływ na transgraniczną interoperacyjność semantyczną, ponieważ zapewniają one jasne ramy w odniesieniu do wyjaśnienia wspólnego formatu i znaczenia wymienianych danych;

3. pozytywny wpływ na transgraniczną interoperacyjność techniczną, ze względu na to, że struktura komunikatu sprawi, że będzie on nadawał się do użytku w wymiarze transgranicznym. Wpływ ten jest jeszcze wzmocniony w przypadku, gdy państwa członkowskie zdecydują się korzystać z rozwiązania MOVE-HUB, które zostało już udostępnione przez Komisję i jest wykorzystywane przez państwa członkowskie do wymiany komunikatów. Jeżeli państwa członkowskie podejmą decyzję o opracowaniu własnych systemów, muszą dopilnować, aby rozwiązania te nie stwarzały barier dla interoperacyjności;

4. pozytywny wpływ na interoperacyjność organizacyjną, ponieważ wymaga ona od państw członkowskich dostosowania procesów, aby umożliwić wykorzystywanie wspomnianych świadectw i dokumentów oraz uzyskiwanie dostępu do nich poza granicami.

4.5. Środki wspierające cyfrowe wdrażanie

W celu ułatwienia sprawnego wdrożenia wymogów o znaczeniu cyfrowym określonych w sekcji 4.1 konieczne będzie przyjęcie aktów wykonawczych/delegowanych w następujących celach:

- należy określić minimalny zbiór danych technicznych niezbędnych do przeprowadzania okresowych badań technicznych, które to dane należy udostępniać nieodpłatnie i niezwłocznie właściwym organom, które następnie będą musiały zapewnić, aby upoważnione przez nie stacje kontroli pojazdów miały do tych danych wymagany dostęp. Dodatkowe wymogi techniczne należy określić w akcie wykonawczym zmieniającym rozporządzenie wykonawcze Komisji 2019/621;
- zapewnienia jednolitych warunków wdrażania cyfrowego świadectwa zdatności do ruchu drogowego: należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do określania elementów interoperacyjności i środków bezpieczeństwa mających zastosowanie do kodów QR umieszczanych na świadectwach zdatności do ruchu drogowego;
- rozwiązania problemów transgranicznych: państwa członkowskie powinny wspierać się nawzajem we wdrażaniu dyrektyw 2014/45/UE i 2014/47/UE. W tym celu konieczne są przepisy dotyczące wymiany informacji i danych dotyczących pojazdów, które umożliwią sprawdzanie stanu prawnego i technicznego pojazdu, historii drogomierza, zawartości świadectw zdatności do ruchu drogowego oraz protokołów drogowej kontroli technicznej;
- należy jeszcze bardziej rozszerzyć funkcje MOVE-HUB, aby umożliwić niezbędną wymianę informacji lub danych dotyczących pojazdów do celów dyrektyw 2014/45/UE i 2014/47/UE, w szczególności w celu określenia formatu i zawartości informacji/danych, które mają być wymieniane. Państwa członkowskie powinny połączyć swoje systemy elektroniczne zawierające informacje na temat świadectw zdatności do ruchu drogowego i historii drogomierzy z systemem MOVE-HUB;
- zapewnienia jednolitych warunków wdrożenia wymogów sprawozdawczych przez państwa członkowskie, które powinny co trzy lata składać sprawozdania

z wdrażania dyrektywy 2014/45/UE i dyrektywy 2014/47/UE.