KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 3.11.2020 r.
COM(2020) 676 final

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

na temat wdrożenia dyrektywy 2014/47/UE w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdatności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylającej dyrektywę 2000/30/WE

Spis treści

1. Wprowadzenie 2
2. Dyrektywa 4
3. Krajowe środki wykonawcze zgłaszane przez państwa członkowskie oraz wstępne ustalenia w wyniku ich oceny 7
4. Podsumowanie – Wnioski 9

1. WPROWADZENIE

1.1.Kontekst

Kontrole pojazdów mają zasadnicze znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przepisy UE określające minimalne standardy w zakresie kontroli pojazdów zostały ustanowione w 1977 r. i były nowelizowane jedynie w niewielkim zakresie. Od tamtej pory pojazdy, zachowanie kierowców i technologia uległy jednak znacznym zmianom. Pierwszą istotną zmianę dotyczącą ram badania zdatności do ruchu drogowego wprowadzono wraz z przyjęciem pakietu dotyczącego zdatności do ruchu drogowego[1] w 2014 r. Pakiet ten obejmował trzy części: okresowe badania zdatności do ruchu drogowego, drogowe kontrole techniczne pojazdów użytkowych oraz dokumenty rejestracyjne pojazdów.

Wniosek w sprawie pakietu dotyczącego zdatności do ruchu drogowego z 2012 r. przedstawiono w następstwie komunikatu Komisji z 2010 r. dotyczącego kierunków polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego[2]. Na podstawie *celu nr 4:* „Bezpieczniejsze pojazdy" kierunków polityki Komisja określiła działanie, w ramach którego „przedstawi propozycje w zakresie stopniowej harmonizacji i wzmacniania testów zdatności do ruchu drogowego i technicznych kontroli drogowych".

Dyrektywa 2014/47/UE[3] w sprawie drogowej kontroli technicznej pojazdów użytkowych (dalej zwana „dyrektywą") obowiązuje od dnia 20 maja 2018 r., a na jej podstawie wprowadzono istotne nowe elementy w stosunku do dyrektywy 2000/30/WE[4].

Te nowe elementy obejmują:

- poprawę jakości badań pojazdów przez ustanowienie wspólnych minimalnych standardów dotyczących urządzeń, szkolenia diagnostów przeprowadzających bardziej szczegółowe kontrole, oceny i działań następczych w przypadku usterek;
- poszerzenie systemu oceny ryzyka przedsiębiorstw transportu drogowego wprowadzonego dyrektywą 2006/22[5] o informacje z drogowej kontroli technicznej;
- stosowanie dwuetapowego podejścia do kontroli drogowych dzięki wprowadzeniu kontroli wstępnej i bardziej szczegółowej;
- pierwsze środki dotyczące kontroli zabezpieczenia ładunku;
- obowiązkowe ogólnounijne kontrole szybkich ciągników wykorzystywanych na potrzeby komercyjnego transportu drogowego towarów.

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

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

[3] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/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.

[4] Dyrektywa 2000/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 czerwca 2000 r.w sprawie drogowej kontroli przydatności do ruchu pojazdów użytkowych poruszających się we Wspólnocie, Dz.U. L 203 z 10.8.2000, s. 1.

[5] Dyrektywa 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń Rady (EWG) nr 3820/85 i nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym oraz uchylająca dyrektywę Rady 88/599/EWG, Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 35.

1.2.Cel i zakres niniejszego sprawozdania

Na podstawie art. 24 ust. 1 dyrektywy Komisja powinna przedstawić sprawozdanie do dnia 20 maja 2020 r. Komisja w pełni przyznaje, że przedłożenie niniejszego sprawozdania, które powinno być przygotowane do dnia 20 maja 2020 r., nastąpiło z opóźnieniem i ubolewa nad tym faktem. Zgodnie z art. 24 ust. 2 następne sprawozdanie ma zostać przedstawione nie później niż dnia 20 maja 2022 r.

Zgodnie z art. 24 ust. 1 sprawozdanie powinno:

- zawierać informacje na temat wdrożenia i skutków dyrektywy;
- obejmować analizę zwłaszcza jej skutków w zakresie poprawy bezpieczeństwa drogowego;
- zawierać ocenę kosztów i korzyści wynikających z ewentualnego włączenia pojazdów lekkich (N1) i przyczep (O2) do zakresu dyrektywy.

Zgodnie z art. 24 ust. 2 sprawozdanie powinno:

- zawierać informacje na temat stosowania i skutków dyrektywy, w szczególności
    - w odniesieniu do skuteczności i harmonizacji systemów oceny ryzyka, zwłaszcza w ramach określenia wzajemnie porównywalnych profili ryzyka poszczególnych przedsiębiorców;
- być uzupełnione szczegółową oceną wpływu analizującą koszty i korzyści w całej Unii, udostępnioną Parlamentowi Europejskiemu i Radzie najpóźniej w terminie sześciu miesięcy przed przedstawieniem jakiegokolwiek wniosku ustawodawczego, mającego na celu – w stosownych przypadkach – włączenie nowych kategorii pojazdów do zakresu dyrektywy.

Jak wspomniano powyżej, dyrektywa obowiązuje od dnia 20 maja 2018 r. Aby wygenerować dane na potrzeby wyciągnięcia konkretnych wniosków, zwłaszcza jej skutków w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, wymagany jest nieprzerwany okres stosowania wynoszący średnio trzy lata. W związku z tym gromadzenie danych, które umożliwią wyciągnięcie wniosków dotyczących skutków dyrektywy można rozpocząć najwcześniej w drugiej połowie 2021 r.

Jeżeli chodzi o ocenę kosztów i korzyści ewentualnego włączenia pojazdów lekkich i lekkich przyczep, Komisja przeprowadza niezbędną analizą w ramach oceny skutków poprzedzającej ewentualny przyszły wniosek Komisji.

Jeżeli chodzi o skuteczność i harmonizację systemów oceny ryzyka, należy zauważyć, że dyrektywa jedynie uzupełnia system oceny ryzyka poprzez dodanie pewnych istotnych informacji w odniesieniu do drogowej kontroli technicznej. Obowiązek stworzenia systemu oceny ryzyka określono jednak w art. 9 dyrektywy 2006/22/WE[6]. Ponadto w ramach dyrektywy 2006/22/WE nie zharmonizowano systemów oceny ryzyka, w związku z czym państwa członkowskie mogły swobodnie definiować szczegóły swoich krajowych systemów oceny ryzyka. Chociaż w załączniku I do dyrektywy określono kryteria przypisania profilu ryzyka przedsiębiorstwu, zakres tych środków jest ograniczony do drogowych kontroli technicznych i również są one jedynie fakultatywne. W związku z tym analizę skuteczności

[6] „1. Państwa Członkowskie wprowadzą system oceny ryzyka w przedsiębiorstwach, oparty na względnej liczbie i wadze naruszeń przepisów rozporządzenia (EWG) nr 3820/85 lub nr 3821/85, popełnionych przez określone przedsiębiorstwo”.

i harmonizacji systemów oceny ryzyka należałoby przeprowadzić w ramach dyrektywy 2006/22/WE po wprowadzeniu odpowiednich środków.

W tym względzie celem niniejszego sprawozdania jest przedstawienie przeglądu działań państw członkowskich w zakresie wdrażania w oparciu o wstępne ustalenia z kontroli transpozycji.

2. DYREKTYWA

2.1 Zakres dyrektywy

W dyrektywie utrzymano obowiązkowe badania wszystkich pojazdów, które poddawano już regularnym badaniom zgodnie z dyrektywą 2000/30/WE, tj. pojazdów ciężarowych (N2, N3), autobusów (M2, M3) i ciężkich przyczep (O3 i O4).

Jako nowy element w dyrektywie wprowadzono jednak badanie ciągników o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej przekraczającej 40 km/h, użytkowanych głównie na drogach publicznych do komercyjnego transportu drogowego towarów.

W dyrektywie podkreślono, że państwa członkowskie mają prawo przeprowadzać drogowe kontrole techniczne pojazdów nieobjętych dyrektywą, takich jak pojazdy lekkie (N1), lub przeprowadzać kontrole w miejscach innych niż drogi publiczne.

2.2 System oceny ryzyka; wybór pojazdów do wstępnej drogowej kontroli technicznej

Jako nowy element w dyrektywie rozbudowano system oceny ryzyka ustanowiony dyrektywą 2006/22/WE. Państwa członkowskie mają obecnie obowiązek dodania do swoich systemów oceny ryzyka informacji dotyczących liczby i wagi usterek wykrytych podczas drogowej kontroli technicznej pojazdów ciężarowych, autobusów i ciężkich przyczep, z wyjątkiem szybkich ciągników.

W załączniku I do dyrektywy określono kryteria przypisania profilu ryzyka przedsiębiorstwu, takie jak liczba i waga defektów, jednak stosowanie tych kryteriów jest jedynie fakultatywne, a państwa członkowskie mogą stosować własny system.

Poza informacjami zgromadzonymi w trakcie kontroli drogowych przeprowadzonych w odniesieniu do pojazdów krajowych państwa członkowskie muszą również dodawać do swojego systemu oceny ryzyka informacje, które otrzymują od innych państw członkowskich.

Państwa członkowskie mogą umożliwić przedsiębiorstwom poddanie ich pojazdów dodatkowym dobrowolnym badaniom zdatności do ruchu drogowego, a informacje na temat tych kontroli mogą zostać uwzględnione w celu poprawy profilu ryzyka przedsiębiorstwa.

Pojazdy, które należy poddać kontroli, mogą zostać wybrane na podstawie wysokiego poziomu ryzyka przedsiębiorstwa, które je użytkuje, albo losowo, jeżeli zachodzi podejrzenie, że pojazd stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego lub środowiska.

2.3 System kontroli drogowych; przebieg i metody drogowych kontroli technicznych

Jeden z najważniejszych nowych elementów w dyrektywie dotyczy wprowadzenia dwuetapowego podejścia do drogowej kontroli technicznej.

Diagnosta musi przeprowadzić co najmniej wstępną kontrolę każdego pojazdu wybranego do drogowej kontroli technicznej. Wstępna kontrola obejmuje zarówno elementy obowiązkowe, jak i fakultatywne. W każdym przypadku diagnosta musi sprawdzić ostatnie świadectwo

zdatności do ruchu drogowego, protokół drogowej kontroli technicznej, jeżeli jest dostępny, oraz przeprowadzić wzrokową ocenę stanu technicznego pojazdu. Dodatkowo diagnosta musi również sprawdzić, czy wszelkie defekty wymienione w ostatnim protokole kontroli drogowej zostały usunięte. Elementy fakultatywne obejmują wzrokową kontrolę zabezpieczenia ładunku pojazdu i badania techniczne za pomocą każdej metody uznanej za właściwą. Takie badania techniczne mają na celu uzasadnienie decyzji o poddaniu pojazdu bardziej szczegółowej kontroli lub zobowiązania do usunięcia wykrytych poważnych lub niebezpiecznych defektów przed dopuszczeniem pojazdu do dalszego poruszania się po drogach publicznych.

Na podstawie wyników wstępnej kontroli diagnosta podejmuje decyzję, czy konieczne jest poddanie pojazdu bardziej szczegółowej kontroli.

Chociaż w odniesieniu do wstępnej kontroli dyrektywa ma raczej charakter ramowy i zapewnia państwom członkowskim znaczną elastyczność, to bardziej szczegółowe kontrole należy przeprowadzać zgodnie z rygorystycznymi zasadami określonymi w dyrektywie.

Podobnie jak w dyrektywie 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego, w załączniku II do dyrektywy określono zharmonizowane minimalne elementy, metody, kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający i klasyfikację defektów obowiązujące podczas drogowej kontroli technicznej. Mimo że podczas okresowego badania technicznego diagnosta musi sprawdzić każdą pozycję i uwzględnić wszystkie elementy wymienione w załączniku, podczas drogowej kontroli technicznej należy jednak uwzględnić wyłącznie te elementy wymienione w załączniku II do dyrektywy, które uznano za niezbędne i istotne. Szczególną uwagę należy jednak zwrócić na bezpieczeństwo hamulców, opon, kół i podwozia, a także uciążliwości pojazdu.

Ograniczeniem drogowej kontroli technicznej może jednak być fakt, że jeżeli – zgodnie ze świadectwem zdatności do ruchu drogowego lub protokołem kontroli drogowej – kontrolę jednego z elementów wymienionych w załączniku II przeprowadzono w ciągu ostatnich trzech miesięcy; diagnosta może sprawdzić jedynie ten element, jeżeli jest to uzasadnione istnieniem oczywistej usterki.

Po przeprowadzeniu bardziej szczegółowej kontroli diagnosta musi sporządzić protokół zgodnie z załącznikiem IV i przekazać kierowcy kopię tego protokołu.

2.4 Obowiązki; diagności; punkty przeprowadzania kontroli; sankcje

W dyrektywie zdefiniowano wyraźne wymogi, których spełnienie muszą zapewniać państwa członkowskie, dotyczące:

- przechowywania w pojeździe oryginału lub uwierzytelnionego wydruku ostatniego świadectwa zdatności do ruchu drogowego i protokołu najbardziej aktualnej drogowej kontroli technicznej. Dopuszczalny jest również elektroniczny materiał dowodowy;
- współpracy przedsiębiorstw i kierowców pojazdu poddawanego kontroli z diagnostami i zapewniania dostępu do pojazdu, jego części i wszelkiej właściwej dokumentacji;
- określenia odpowiedzialności przedsiębiorstw za utrzymywanie wykorzystywanych przez nich pojazdów w stanie zapewniającym bezpieczeństwo i w stanie zdatności do ruchu drogowego bez uszczerbku dla odpowiedzialności kierowców;
- powstrzymania się diagnostów od jakiejkolwiek dyskryminacji ze względu na obywatelstwo kierowcy lub kraj rejestracji pojazdu;

- wolności diagnostów od wszelkich konfliktów interesów, które mogłyby mieć wpływ na bezstronność i obiektywność jego decyzji oraz
- braku bezpośredniego uzależnienia wynagrodzenia diagnostów od wyników wstępnych lub bardziej szczegółowych drogowych kontroli technicznych.

Ponadto w dyrektywie określono szczególny wymóg dotyczący diagnostów przeprowadzających bardziej szczegółowe kontrole. Takie kontrole muszą być zgodne z minimalnymi wymaganiami dotyczącymi kompetencji i szkoleń określonymi dla diagnostów przeprowadzających okresowe badania techniczne.

Jeżeli chodzi o punkty, w których przeprowadza się bardziej szczegółowe kontrole drogowe, mogą być to mobilne stacje kontroli drogowej lub wyznaczone punkty przeprowadzania kontroli drogowej bądź stacja kontroli pojazdów, w której przeprowadza się okresowe badanie zdatności do ruchu drogowego, w zależności od tego, które z tych miejsc znajduje się najbliżej. Urządzenia niezbędne do przeprowadzenia określonych kontroli, takich jak kontrole hamulców lub zawieszenia, muszą być dostępne zarówno w mobilnej stacji kontroli drogowej, jak i w wyznaczonym punkcie przeprowadzania kontroli drogowej. Jeżeli konieczne jest przeprowadzenie kontroli danego elementu, ale urządzenia niezbędne do jej przeprowadzenia nie są dostępne, pojazd należy skierować do stacji kontroli pojazdów, w której można przeprowadzić tę kontrolę.

2.5 Ocena usterek; działania następcze w przypadku wykrycia poważnych lub niebezpiecznych usterek; opłaty za kontrole

W 2010 r. Komisja przyjęła zalecenie[7] w celu zapewnienia wytycznych dla diagnostów oraz zharmonizowanej oceny defektów wymienionych w załączniku II do dyrektywy 2009/40/WE. W zaleceniu wprowadzono trzy kategorie defektów (drobne, poważne i niebezpieczne) oraz zawarto wskazówki dotyczące określania kategorii poszczególnych defektów.

Na podstawie tego zalecenia w dyrektywie 2014/45/UE wprowadzono ocenę usterek jako zharmonizowany środek dotyczący okresowych badań zdatności do ruchu drogowego. Takie samo podejście przyjęto podczas przeglądu środków dotyczących drogowej kontroli technicznej. W dyrektywie wprowadzono trzy różne kategorie defektów. W zależności od wagi defekty mogą być drobne, poważne lub niebezpieczne. Jeżeli podczas kontroli drogowej zostanie stwierdzonych kilka defektów różnej wagi, pojazd należy zaklasyfikować według najpoważniejszej usterki. Ponadto jeżeli w pojeździe stwierdzono kilka defektów w tych samych obszarach kontroli (takich jak układ hamulcowy lub układ kierowniczy), pojazd można zaklasyfikować do kolejnej najpoważniejszej kategorii usterek, jeżeli można wykazać, że połączone skutki tych defektów stwarzają większe zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

2.6 Odsetek pojazdów, które należy poddać kontroli; protokół kontroli i bazy danych z drogowych kontroli technicznych; przekazywanie informacji Komisji

Jako nowy element w dyrektywie zdefiniowano ogólny cel, zgodnie z którym każdego roku łączna liczba wstępnych drogowych kontroli technicznych w UE musi stanowić co najmniej 5 % łącznej liczby zarejestrowanych pojazdów ciężarowych, autobusów i ciężkich przyczep.

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

Na poziomie państwa członkowskiego oznacza to, że wszystkie państwa członkowskie mają obowiązek dokładania starań, aby przeprowadzać proporcjonalną liczbę wstępnych drogowych kontroli technicznych, biorąc pod uwagę liczbę takich pojazdów zarejestrowanych na ich terytorium.

Państwa członkowskie mają obowiązek gromadzenia pewnych informacji zarówno po przeprowadzeniu wstępnych, jak i bardziej szczegółowych drogowych kontroli technicznych. Zgromadzone informacje stanowią podstawę sprawozdań, jakie muszą przedkładać Komisji co dwa lata.

Pierwsze sprawozdania krajowe będą dotyczyć lat 2019–2020 i powinny zostać przedłożone Komisji do dnia 31 marca 2021 r.

2.7 Wyznaczenie punktu kontaktowego; współpraca pomiędzy państwami członkowskimi; wspólne kontrole drogowe

W dyrektywie zobowiązano państwa członkowskie do wyznaczenia krajowych punktów kontaktowych i przekazania ich danych Komisji. Zadania tych punktów kontaktowych obejmują:

- zapewnienie koordynacji z krajowymi punktami kontaktowymi innych państw członkowskich w odniesieniu do kwestii związanych z dyrektywą, w szczególności jeżeli podczas kontroli drogowej w pojeździe zarejestrowanym w innym państwie członkowskim wykryto poważne lub niebezpieczne usterki;
- przekazywanie Komisji co dwa lata danych dotyczących przeprowadzonych drogowych kontroli technicznych.

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

3.1 Krajowe środki wykonawcze zgłaszane przez państwa członkowskie

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

Do dnia 20 maja 2017 r. jedynie osiem spośród 28 państw członkowskich poinformowało Komisję o zakończeniu transpozycji dyrektywy. Zgodnie z przepisami proceduralnymi Komisja uruchomiła postępowania w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego, wzywając pozostałe 20 państw członkowskich do przyjęcia wymaganych krajowych środków wykonawczych. Uruchomienie postępowań w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego było podstawą intensywnych wymian z państwami członkowskimi i w większości przypadków doprowadziło do zgłoszenia brakujących krajowych środków wykonawczych.

3.2 Wstępne ustalenia

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

3.2.1 Zakres dyrektywy

Jak wynika ze wstępnej analizy krajowych środków wykonawczych, włączenie szybkich ciągników było dla niektórych państw członkowskich wyzwaniem. Wykryto również pewne drobne kwestie związane z kategoriami pojazdów objętymi już systemem kontroli drogowej, które będą wymagały dalszych wyjaśnień.

3.2.2 System oceny ryzyka; wybór pojazdów do wstępnej drogowej kontroli technicznej

Wstępna ocena ujawniła możliwe problemy w kilku państwach członkowskich, dotyczące poszerzenia systemu oceny ryzyka o informacje pochodzące z drogowych kontroli technicznych. Będzie to wymagać dalszej analizy i dyskusji z przedmiotowymi państwami członkowskimi.

Wydaje się, że większość państw członkowskich wprowadziła środki fakultatywne określone w dyrektywie dotyczące wyboru pojazdów i podczas wstępnej oceny nie wyrażono żadnych istotnych obaw.

3.2.3 System kontroli drogowych; przebieg i metody drogowych kontroli technicznych

Zgodnie z wstępnymi ustaleniami wprowadzenie odrębnych etapów wstępnej i bardziej szczegółowej drogowej kontroli technicznej okazało się trudne. Wydaje się, że w niektórych państwach członkowskich nie wprowadzono wyraźnego podziału między tymi dwoma etapami, co może budzić dalsze wątpliwości co do kwestii bezpośrednio związanych z poszczególnymi etapami, w tym gromadzeniem danych, protokołem bardziej szczegółowej kontroli drogowej lub szkoleniem diagnostów.

3.2.4 Obowiązki; diagności; punkty przeprowadzania kontroli; sankcje

W trakcie wstępnej analizy nie stwierdzono poważnych obaw, ale niektóre punkty związane z wymogami określonymi w odniesieniu do diagnostów będą wymagały dalszej oceny i dyskusji z przedmiotowymi państwami członkowskimi.

3.2.5 Ocena usterek; działania następcze w przypadku wykrycia poważnych lub niebezpiecznych usterek; opłaty za kontrole

Ogólne wnioski z wstępnej oceny były pozytywne, ale niektóre punkty będą wymagały dalszych wyjaśnień.

Wydaje się, że jedynie kilka państw członkowskich wprowadziło fakultatywne środki, zgodnie z którymi wymaga się wniesienia opłaty związanej z przeprowadzeniem kontroli w przypadku wykrycia defektów podczas bardziej szczegółowej kontroli.

3.2.6 Odsetek pojazdów, które należy poddać kontroli; protokół kontroli i bazy danych z drogowych kontroli technicznych; przekazywanie informacji Komisji

Jeżeli chodzi o próg wynoszący 5 % i proporcjonalną liczbę kontroli na poziomie państwa członkowskiego oraz przekazywanie informacji Komisji co dwa lata, w niektórych przypadkach identyfikacja krajowych środków wykonawczych była trudna, ale w trakcie wstępnej oceny nie wykryto żadnych poważnych problemów.

Z drugiej strony wydaje się, że nowy obowiązek dotyczący gromadzenia różnych zbiorów informacji po przeprowadzeniu wstępnych i bardziej szczegółowych kontroli sprawia

niektórym państwom członkowskim trudność i konieczne będą dalsze wyjaśnienia i dyskusje z przedmiotowymi państwami członkowskimi.

Jeżeli chodzi o informacje, jakie należy gromadzić na szczeblu krajowym, należy zauważyć, że przy braku środków przejściowych wymogi dyrektywy stawiały państwa członkowskie w trudnej sytuacji. Dyrektywa obowiązuje od dnia 20 maja 2018 r., ale zgodnie z dyrektywą pierwsze krajowe sprawozdania będą obejmować wyłącznie lata 2019–2020. Oznacza to, że nadal konieczne byłoby gromadzenie danych i przygotowanie krajowych sprawozdań w odniesieniu do całego roku 2018 zgodnie z dyrektywą 2000/30/WE, jednak została ona uchylona w dniu 20 maja 2018 r. wraz z rozpoczęciem obowiązywania dyrektywy. Ta próżnia prawna stwarzała państwom członkowskim istotne praktyczne problemy podczas sporządzania sprawozdań dotyczących kontroli drogowych za lata 2017–2018.

3.2.7 Wyznaczenie punktu kontaktowego; współpraca pomiędzy państwami członkowskimi; wspólne kontrole drogowe

Do dnia 20 maja 2015 r. państwa członkowskie zgłosiły swoje krajowe punkty kontaktowe i od tego czasu przesyłają regularne aktualizacje. Na podstawie zgłoszeń i ich późniejszych aktualizacji Komisja sporządziła wykaz krajowych punktów kontaktowych i regularnie przekazuje go państwom członkowskim.

4. PODSUMOWANIE – WNIOSKI

W ramach pakietu dotyczącego zdatności do ruchu drogowego przyjętego w 2014 r. wprowadzono szereg nowych elementów w obszarach okresowych badań zdatności do ruchu drogowego, drogowych kontroli technicznych pojazdów użytkowych oraz dokumentów dotyczących rejestracji pojazdu, a jednocześnie utrzymano większość istniejących i funkcjonujących wymogów.

Osiem państw członkowskich zakończyło w terminie transpozycję środków określonych w dyrektywie do swoich przepisów krajowych. Pozostałe 20 państw członkowskich spełniło obowiązek transpozycji po wszczęciu przez Komisję oficjalnych ponagleń.

Jeżeli chodzi o zgodność krajowych środków ze środkami określonymi w dyrektywie, ze wstępnej oceny wynika, że transpozycja wydaje się ogólnie zadowalająca w większości państw członkowskich, jednak w niektórych przypadkach Komisja może rozważyć rozpoczęcie dialogu z odpowiednimi państwami członkowskimi, aby wyjaśnić ewentualne przypadki braku zgodności z przepisami.

Jeżeli chodzi o wpływ dyrektywy na poszczególne aspekty drogowej kontroli technicznej pojazdów użytkowych, znaczące wnioski można wyciągnąć wyłącznie na podstawie danych wygenerowanych po trzyletnim okresie nieprzerwanego stosowania dyrektywy. W stosownym czasie Komisja będzie jednak ściśle monitorować sytuację i działania następcze przy pomocy oceny *ex post*.