



KOMISJA EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 13.7.2012 r.
COM(2012) 382 final

2012/0186 (COD)

Pakiet w sprawie przydatności do ruchu drogowego

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej przydatności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylające dyrektywę 2000/30/WE

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

- Podstawa i cele wniosku

Celem wniosku jest ustanowienie zaktualizowanych i zharmonizowanych przepisów kontroli drogowej pojazdów silnikowych i ich przyczep w celu poprawy bezpieczeństwa drogowego i ochrony środowiska.

Celem wniosku jest również przyczynienie się do osiągnięcia celu, jakim jest zmniejszenie liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych o połowę do 2020 r., zgodnie z kierunkami polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011 – 2020¹. Ma się on także przyczynić do zmniejszenia emisji w transporcie drogowym związanych z nieodpowiednią konserwacją pojazdów.

- Kontekst ogólny

Zanim pojazd może zostać wprowadzony na rynek, musi spełnić wszystkie odpowiednie wymagania w zakresie homologacji typu lub dopuszczenia indywidualnego gwarantujące zapewnienie optymalnego poziomu bezpieczeństwa i spełnienie norm środowiskowych. Każde państwo członkowskie jest zobowiązane do dokonania pierwszej rejestracji każdego pojazdu, który uzyskał europejską homologację typu na podstawie „świadczenia zgodności” wydanego przez producenta pojazdu. Taka rejestracja stanowi urzędowe dopuszczenie pojazdu do eksploatacji na drogach publicznych i wiąże się z przyjęciem różnych terminów wprowadzenia w życie wymagań dotyczących poszczególnych pojazdów.

Po otrzymaniu takiej homologacji samochody wykorzystywane w ruchu drogowym należy regularnie poddawać badaniom przydatności do ruchu drogowego. Celem tych badań jest zagwarantowanie, że samochody są przydatne do ruchu drogowego i bezpieczne oraz że nie stwarzają zagrożeń dla kierowcy i innych użytkowników dróg. Samochody są zatem kontrolowane pod względem zgodności z niektórymi wymogami, w tym w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska, jak również pod względem zgodności z wymogami dotyczącymi wyposażenia. Ze względu na ich regularną i intensywną eksploatację, głównie do celów handlowych, pojazdy używane do profesjonalnego przewozu towarów o masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony, a także pojazdy używane do profesjonalnego przewozu więcej niż 8 pasażerów, są dodatkowo poddawane kontrolom drogowym stanu technicznego ad hoc, w ramach których w każdej chwili i w każdym miejscu w UE może zostać sprawdzona ich zgodność z normami środowiskowymi oraz wymogami technicznymi.

W trakcie cyklu użytkowania pojazdu może on podlegać procedurze powtórnej rejestracji, w wyniku zmiany właściciela lub w wyniku przeniesienia go na stałe do innego państwa członkowskiego. Przepisy dotyczące procedury rejestracji pojazdów należy wprowadzać w jednolity sposób w celu zapewnienia, aby na drogach nie były używane pojazdy, które stanowią bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa drogowego. Głównym celem kontroli

¹ COM(2010) 389 final.

drogowych jest zagwarantowanie, że w odstępach czasu między okresowymi badaniami przydatności do ruchu drogowego pojazdy użytkowe nie stanowią poważnego zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Mają one również na celu stworzenie równych szans w odniesieniu do jakości obsługi technicznej pojazdów użytkowych poruszających się na terytorium Unii poprzez zapobieganie sytuacjom, w których nieodpowiedzialne podmioty gospodarcze podejmują próby uzyskania przewagi konkurencyjnej poprzez eksploatację niewłaściwie utrzymywanych pojazdów.

- Obowiązujące przepisy w dziedzinie, której dotyczy wniosek

„Pakiet dotyczący przydatności do ruchu drogowego” będzie zawierał już obowiązujące wymogi określone w obecnych ramach legislacyjnych związanych z przydatnością do ruchu drogowego, które obejmują badania przydatności do ruchu drogowego², kontrole drogowe³ oraz przepisy dotyczące rejestracji pojazdów⁴.

W porównaniu z obowiązującymi przepisami dotyczącymi kontroli drogowych, głównym celem wniosku jest stworzenie systemu oceny ryzyka umożliwiającego skupienie się na kontroli pojazdów eksploatowanych przez przedsiębiorstwa o słabych wynikach w dziedzinie bezpieczeństwa, zapewniając tym samym uznanie dla pojazdów eksploatowanych przez przedsiębiorstwa przykładające dużą wagę do bezpieczeństwa i ochrony środowiska. Ponadto we wniosku określono nowe wymogi w zakresie niektórych kwestii dotyczących poziomu i jakości badań, a mianowicie sprzętu do przeprowadzania badań, kwalifikacji i wyszkolenia personelu przeprowadzającego badania oraz nadzoru nad systemem przeprowadzania badań.

- Spójność z pozostałymi obszarami polityki i celami Unii

Wniosek jest spójny z przedstawionym w białej księdze w sprawie transportu⁵ celem UE, jakim jest zwiększenie bezpieczeństwa na drogach, i ma na celu wdrożenie specjalnej strategii dotyczącej bezpiecznych pojazdów zgodnie z kierunkami polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011 – 2020.

Ponadto, jeśli chodzi o aspekty środowiskowe wniosku, przewidywane wymagania przyczyniają się do zmniejszenia emisji CO₂ i innych zanieczyszczeń powietrza pochodzących z pojazdów silnikowych, zgodnie z europejską strategią na rzecz ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów oraz zgodnie ze zintegrowaną polityką w zakresie energii i zmian klimatu, czyli tzw. strategią „20-20-20”, a także przyczyniają się do osiągnięcia celów w zakresie jakości powietrza określonych w dyrektywie 2008/50/WE⁶.

² Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/40/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep (Dz.U. L 141 z 6.6.2009, s. 12).

³ 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).

⁴ 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).

⁵ COM(2011) 144 final.

⁶ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszej powietrza dla Europy (Dz.U. L 152 z 11.6.2008, s. 1).

2. WYNIKI KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCENY SKUTKÓW

- Konsultacje z zainteresowanymi stronami

Metody konsultacji

Podczas opracowywania wniosku Komisja przeprowadziła następujące rodzaje konsultacji z zainteresowanymi podmiotami:

- Przeprowadzono powszechne konsultacje internetowe dotyczące wszystkich aspektów wniosku.
- Przeprowadzono konsultacje z ekspertami i zainteresowanymi podmiotami w ramach warsztatów.
- W celu określenia ewentualnych środków i opracowania narzędzia analizy kosztów i korzyści przeznaczonego do oceny wpływu badań przydatności do ruchu drogowego i kontroli drogowych przeprowadzono analizę dotyczącą przyszłych możliwości egzekwowania norm przydatności do ruchu drogowego i przepisów drogowych w Unii Europejskiej.

Streszczenie odpowiedzi oraz sposób ich uwzględnienia

W trakcie konsultacji internetowych zainteresowane podmioty poruszyły szereg kwestii. Ocena skutków, która towarzyszy niniejszemu wnioskowi, zawiera pełne omówienie poruszonych zasadniczych kwestii i sposobu ich uwzględnienia.

W dniach od 29 lipca 2010 r. do 24 września 2010 r. przeprowadzono za pomocą internetu publiczne konsultacje. Komisja otrzymała 9653 odpowiedzi od obywateli, organów państw członkowskich, dostawców wyposażenia, ośrodków badawczych, stowarzyszeń warsztatów i producentów pojazdów.

Wyniki konsultacji są dostępne na stronie internetowej:
http://ec.europa.eu/transport/road_safety/take-part/public-consultations/pti_en.htm.

- Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy specjalistycznej

Dziedziny nauki i wiedzy specjalistycznej, których dotyczy wnioski

Wniosek wymagał oceny różnych wariantów strategicznych oraz powiązanych z nimi skutków ekonomicznych, społecznych i środowiskowych.

Zastosowana metodyka

Badanie dotyczące wpływu różnych wariantów działań zostało przeprowadzone przez zewnętrznego konsultanta (Europe Economics), który jako źródła modeli i danych koniecznych do oceny wartości pieniężnej kosztów i korzyści różnych wariantów działań wykorzystał kilka sprawozdań naukowych i sprawozdań z oceny. W największym stopniu wykorzystywano następujące analizy:

- Sprawozdanie Komisji dla Rady i Parlamentu Europejskiego w sprawie stosowania przez państwa członkowskie dyrektywy 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 – okresy sprawozdawcze 2005–2006 i 2007–2008⁷,
- AUTOFORE (2007),
- „Baza danych naukowych dla programu MOT (MOT Scheme Evidence-base)”, Departament Transportu (Zjednoczone Królestwo, 2008),
- DEKRA: Sprawozdanie dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego za rok 2008 – Strategie zapobiegania wypadkom na drogach Europy,
- DEKRA: Sprawozdanie dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego za rok 2009 – samochody ciężarowe,
- DEKRA: Sprawozdanie dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego za rok 2010 – motocykle,
- Sprawozdania TÜV za lata 2009/2010.

Sposoby udostępnienia opinii ekspertów

Wszystkie ukończone i zatwierdzone sprawozdania z badań są lub będą dostępne na stronie internetowej DG ds. Mobilności i Transportu

- Ocena skutków

W odniesieniu do głównych aspektów wniosku rozważono następujące warianty:

- a) Podejście przewidujące zachowanie dotychczasowej polityki stanowi punkt odniesienia, z którym porównano skutki pozostałych wariantów. W ramach tego wariantu obecne ramy prawne UE zostałyby utrzymane.
- b) Podejście polegające na zastosowaniu prawa miękkiego polegałoby na skuteczniejszym wdrożeniu i monitorowaniu obowiązujących już przepisów. W ramach tego wariantu nie wprowadzono by nowych przepisów, lecz zwiększono by działania ze strony Komisji mające na celu podniesienie standardów przeprowadzania badań i skuteczniejsze egzekwowanie przepisów, a także wprowadzono by działania zachęcające do wymiany danych.
- c) Podejście prawodawcze byłoby oparte na dwóch elementach:
 - Aby zrealizować cel polegający na zwiększeniu bezpieczeństwa pojazdów w ruchu drogowym, pierwszym działaniem powinno być podniesienie minimalnych standardów UE dotyczących regularnych badań przydatności do ruchu drogowego (PTI) i nieoczekiwanych kontroli drogowych (RSI) oraz

⁷ COM(2010) 754 final.

określenie wiążących standardów. Jest to niezbędne w celu uniknięcia sytuacji, w której luki w systemie zmniejszają ogólną skuteczność egzekwowania przepisów dotyczących przydatności do ruchu drogowego.

- Aby zrealizować cel polegający na udostępnieniu danych niezbędnych do przeprowadzania badań przydatności do ruchu drogowego oraz danych uzyskanych w wyniku takich badań, drugie działanie w ramach ogólnego systemu powinno obejmować, na drugim etapie, ewentualne ustanowienie unijnego systemu wymiany zharmonizowanych danych, który połączyłby istniejące bazy danych w celu zwiększenia skuteczności wdrażania pakietu UE dotyczącego przydatności do ruchu drogowego.

W kilku państwach członkowskich istnieje duża liczba prywatnych zatwierdzonych stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania przydatności do ruchu drogowego. W celu zapewnienia spójnego podejścia, w przepisach należy określić pewne wspólne procedury, dotyczące np. minimalnych terminów, oraz charakter informacji, które mają być przekazywane.

Ocena skutków wykazała jednak korzyści, jakie można uzyskać łącząc podejście polegające na zastosowaniu prawa miękkiego z podejściem regulacyjnym. W związku z tym przewidziane w ocenie skutków działania obejmujące prawo miękkie zostały włączone do tekstów prawnych.

3. ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

- Krótki opis proponowanych działań

Lekkie pojazdy użytkowe i ich przyczepy zostaną włączone w zakres działań obejmujących kontrole drogowe, ponieważ ta grupa pojazdów nie wykazuje tendencji spadkowej w odniesieniu do liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych. Inne wykorzystywane komercyjnie lekkie pojazdy, takie jak taksówki lub karetka pogotowia, które podlegają już corocznym badaniom przydatności do ruchu drogowego, nie są najważniejszą grupą docelową kontroli drogowych z uwagi na fakt, iż pojazdy te charakteryzują się najniższymi wskaźnikami śmiertelności.

W celu zapewnienia lepszej dystrybucji kontroli drogowych przez państwa członkowskie, co roku kontrolowany będzie określony odsetek liczby zarejestrowanych pojazdów użytkowych. Przewidywany odsetek łącznie nie przekroczy liczby badań przydatności do ruchu drogowego, które są już przeprowadzane w Unii.

Wybór pojazdów opiera się na profilu ryzyka podmiotów gospodarczych, a grupą docelową są przedsiębiorstwa o dużym ryzyku w celu zmniejszenia obciążenia, jakie ponoszą podmioty odpowiednio utrzymujące swoje pojazdy. Zgodnie z obowiązującymi przepisami wprowadzonymi na mocy dyrektywy 2000/30/WE i zgodnie z tym, co przedstawiono w sprawozdaniu Komisji na temat jej wdrażania, w przypadku dużej liczby pojazdów zatrzymywanych w celu kontroli drogowych nie stwierdza się żadnych defektów⁸. Ocena

⁸ COM (2010) 754.

skutków wykazała, że przyjmując podejście dotyczące kontroli drogowych, które oparte jest na ocenie ryzyka, możliwe byłoby uniknięcie około 2,3 mln kontroli dobrze utrzymywanych pojazdów, co z kolei umożliwiłoby przewoźnikom zaoszczędzenie 80,4 mln EUR. Tworzenie profili przedsiębiorstw powinno opierać się na wynikach poprzednich badań przydatności do ruchu drogowego i kontroli drogowych, podobnie jak w przypadku systemu, który wprowadzono na mocy dyrektywy 2006/22/WE⁹ w odniesieniu do egzekwowania przepisów w zakresie czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku.

Bardziej szczegółowe kontrole drogowe powinny być wykonywane z zastosowaniem wyposażenia badawczego przez mobilne jednostki kontroli drogowej lub w pobliskich stacjach kontroli pojazdów. W ramach kontroli drogowych należy uwzględnić zabezpieczenie ładunku. Odnotowane usterki należy oceniać zgodnie ze zharmonizowanymi przepisami dotyczącymi związanego z nimi ryzyka.

Poziom wiedzy i kwalifikacji inspektorów przeprowadzających kontrole drogowe powinien być co najmniej taki sam, jak poziom wiedzy i kwalifikacji diagnostów przeprowadzających badania przydatności do ruchu drogowego.

Współpracę pomiędzy organami kontrolnymi państw członkowskich należy dodatkowo wspierać poprzez skoordynowane kontrole, wspólne inicjatywy szkoleniowe, elektroniczną wymianę informacji oraz wymianę wiedzy i doświadczeń. Państwa członkowskie powinny ściśle współpracować i organizować regularnie wspólne działania kontrolne, podczas których każde państwo członkowskie działa na swoim własnym terytorium, koncentrując się na wybranym celu wspólnego działania, takim jak np. stan opon lub zabezpieczenie ładunku.

Współpraca i wymiana informacji między państwami członkowskimi i Komisją prowadzona będzie w sposób bardziej efektywny za pośrednictwem wyznaczonych punktów kontaktowych w państwach członkowskich.

Sprawozdania dla Komisji będą sporządzane przy użyciu standardowych formularzy sprawozdań.

Komisja powinna być uprawniona do aktualizacji załączników zgodnie z postępem technicznym poprzez akty delegowane, oraz do utrzymywania świadectw oraz formularzy sprawozdań, w ścisłej współpracy z państwami członkowskimi, za pośrednictwem aktów wykonawczych, umożliwiając wprowadzenie między innymi alternatywnych procedur badań opartych o nowoczesne systemy filtrujące emisję spalin służące do kontroli poziomu tlenków azotu w trakcie pracy silnika i zgodności w zakresie cząstek stałych, które są nadal w fazie rozwoju.

- Podstawa prawna

Podstawę prawną wniosku stanowi art. 91 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

- Zasada pomocniczości

⁹ Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s.35.

Zasada pomocniczości ma zastosowanie, ponieważ wniosek nie wchodzi w zakres wyłącznych kompetencji Unii.

Cele wniosku nie mogą być osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie z poniższych względów. Wymagania techniczne dotyczące kontroli drogowych ustanowiono na minimalnym poziomie na szczeblu Unii, a różne sposoby ich wdrożenia przez państwa członkowskie doprowadziły do wysokiego zróżnicowania wymogów w całej Unii, co ma negatywny wpływ zarówno na bezpieczeństwo na drogach, jak i na rynek wewnętrzny.

Wniosek jest zatem zgodny z zasadą pomocniczości.

- Zasada proporcjonalności

Wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności z następujących względów.

Jak wykazano w ocenie skutków, wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności, ponieważ nie wykracza poza to, co jest konieczne, aby osiągnąć cele dotyczące zwiększenia bezpieczeństwa drogowego oraz ochrony środowiska poprzez podniesienie jakości i wzmocnienie kontroli drogowych oraz stworzenie odpowiednich ram dla płynnego przepływu informacji.

- Wybór instrumentu

Proponowane instrumenty: rozporządzenie.

Rozporządzenie uważa się za właściwy instrument, który zapewnia wymaganą zgodność, a zarazem nie nakłada obowiązku transpozycji przepisów do prawodawstwa państw członkowskich.

4. WPLYW NA BUDŻET

Wniosek nie ma wpływu na budżet Unii.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE [NIEOBOWIĄZKOWE]

- Uchylenie obowiązujących przepisów prawnych

Przyjęcie niniejszego wniosku doprowadzi do uchylenia istniejącego prawodawstwa.

- Europejski Obszar Gospodarczy

Proponowany akt prawny ma znaczenie dla EOG i w związku z tym jego zakres powinien być rozszerzony na Europejski Obszar Gospodarczy.

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej przydatności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylające dyrektywę 2000/30/WE

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów²,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W białej księdze z dnia 28 marca 2011 r. pt. „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”³ Komisja przedstawiła „wizję zero” nakreślającą sposób, w jaki Unia powinna do roku 2050 zmniejszyć prawie do zera liczbę śmiertelnych ofiar wypadków w transporcie drogowym. Aby osiągnąć ten cel, technologia motoryzacyjna powinna w znacznym stopniu przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa drogowego.
- (2) W swoim komunikacie pt. „W kierunku europejskiego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego: kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020”⁴ Komisja określiła cel polegający na dalszym obniżeniu o połowę całkowitej liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w Unii do 2020 r., począwszy od 2010 r. Aby zrealizować ten plan, Komisja określiła siedem celów, w tym działania na rzecz

¹ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

² Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

³ COM(2011) 144 final.

⁴ COM(2010) 389 final.

zwiększenia bezpieczeństwa pojazdów, strategię na rzecz ograniczenia liczby osób rannych w wypadkach i strategię zwiększenia bezpieczeństwa użytkowników dróg szczególnie narażonych na wypadki, zwłaszcza motocyklistów.

- (3) Badania przydatności do ruchu drogowego stanowią część szerszego systemu gwarantującego, że pojazdy są utrzymywane w bezpiecznym i akceptowalnym z punktu widzenia ochrony środowiska stanie w trakcie ich użytkowania. System ten powinien obejmować przeprowadzanie regularnych badań przydatności do ruchu drogowego wszystkich pojazdów oraz drogowe kontrole techniczne pojazdów wykorzystywanych do celów komercyjnych w transporcie drogowym, jak również przepisy dotyczące procedury rejestracji pojazdów w celu zapewnienia, aby na drogach nie były używane pojazdy, które stanowią bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa drogowego.
- (4) W Unii przyjęto szereg norm technicznych i wymogów dotyczących bezpieczeństwa pojazdów. Należy jednak zagwarantować – stosując system nieoczekiwanych kontroli drogowych – że po wprowadzeniu do obrotu pojazdy w dalszym ciągu spełniają normy bezpieczeństwa w ciągu całego cyklu ich użytkowania.
- (5) Kontrole drogowe stanu technicznego, ustanowione dyrektywą 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 Wspólnocie⁵, są kluczowym elementem niezbędnym do osiągnięcia trwałego wysokiego poziomu przydatności do ruchu pojazdów użytkowych w całym okresie ich użytkowania. Kontrole te przyczyniają się nie tylko do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego i zmniejszenia emisji zanieczyszczeń z pojazdów, ale również do zapobiegania nieuczciwej konkurencji w transporcie drogowym związanej z różnymi poziomami kontroli stosowanymi przez poszczególne państwa członkowskie.
- (6) Kontrole drogowe należy przeprowadzać za pomocą systemu oceny ryzyka. Państwa członkowskie mogą stosować system oceny ryzyka ustanowiony zgodnie z art. 9 dyrektywy 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 (EWG) nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym oraz uchylającej dyrektywę Rady 88/599/EWG⁶.
- (7) Niniejsze rozporządzenie powinno stosować się do pojazdów użytkowych osiągających maksymalną prędkość przekraczającą 25 km/h, zgodnie kategoriami określonymi w dyrektywie 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów⁷. Niniejsze rozporządzenie nie powinno jednak uniemożliwiać państwom członkowskim przeprowadzania kontroli drogowych pojazdów nieobjętych niniejszym rozporządzeniem, ani sprawdzania innych aspektów transportu drogowego,

⁵ Dz.U. L 203 z 10.8.2000, s. 1.

⁶ Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 35.

⁷ Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.

w szczególności tych, które są związane z czasem prowadzenia pojazdu i okresami odpoczynku lub z transportem towarów niebezpiecznych.

- (8) W sprawozdaniach dotyczących wykonania dyrektywy 2000/30/WE⁸ wyraźnie wykazano znaczenie przeprowadzania kontroli drogowych stanu technicznego. W okresie 2007–2008 prawie 300 000 pojazdów poddanych kontrolom drogowym w całej Unii uznano za pojazdy będące w tak złym stanie, iż musiały one zostać unieruchomione. Sprawozdania te pokazują również bardzo istotne różnice między wynikami kontroli przeprowadzonych przez państwa członkowskie. W okresie 2007–2008 różnice między sąsiadującymi państwami jeśli chodzi o występowanie niektórych usterek wynosiły między 0,6 % a 41,4 %. W sprawozdaniach podkreślono również istotne różnice między państwami członkowskimi jeśli chodzi o liczbę przeprowadzanych kontroli drogowych. W celu osiągnięcia bardziej zrównoważonego podejścia państwa członkowskie powinny zobowiązać się do przeprowadzenia minimalnej liczby kontroli, proporcjonalnej do liczby samochodów użytkowych zarejestrowanych na ich terytorium.
- (9) Samochody dostawcze i ich przyczepy są coraz częściej wykorzystywane w transporcie drogowym. Pojazdy te nie podlegają niektórym wymogom, takim jak wymogi dotyczące szkoleń dla kierowców zawodowych lub montowania urządzeń ograniczenia prędkości, co prowadzi do stosunkowo wysokiej liczby ofiar wypadków z udziałem takich pojazdów. Furgonetki i ich przyczepy należy zatem włączyć do zakresu kontroli drogowych.
- (10) Aby uniknąć niepotrzebnych obciążeń administracyjnych oraz kosztów, a także w celu poprawy skuteczności kontroli, pojazdy eksploatowane przez przedsiębiorstwa, które nie spełniają norm bezpieczeństwa i norm środowiskowych, powinny być wybierane do kontroli jako priorytet, natomiast pojazdy eksploatowane przez odpowiedzialne podmioty gospodarcze, które zwracają uwagę na bezpieczeństwo i właściwie utrzymują swoje pojazdy, powinny być rzadziej poddawane kontrolom.
- (11) Drogowe kontrole przydatności do ruchu drogowego powinny obejmować kontrole wstępne oraz, tam gdzie jest to konieczne, bardziej szczegółowe kontrole. W obu przypadkach powinny one obejmować wszystkie istotne części i układy pojazdów. Aby osiągnąć bardziej zharmonizowane badania, w odniesieniu do wszystkich potencjalnie badanych elementów należy wprowadzić metody przeprowadzania badań i przykłady usterek oraz ich ocenę uzależnioną od ich wagi.
- (12) W kilku państwach członkowskich sprawozdania z kontroli drogowych stanu technicznego opracowuje się drogą elektroniczną. W takich przypadkach kierowcy należy przekazać wydruk sprawozdania z kontroli. Wszystkie dane i informacje zebrane podczas kontroli drogowych powinny być przenoszone do wspólnego repozytorium danego państwa członkowskiego, tak aby możliwe było łatwiejsze przetwarzanie danych i aby przekazywanie informacji mogło nastąpić bez dodatkowych obciążeń administracyjnych.

⁸

COM(2010) 754 final.

- (13) Wykorzystanie mobilnych jednostek kontroli drogowej zmniejsza opóźnienia i koszty dla podmiotów gospodarczych, ponieważ bardziej szczegółowe kontrole mogą być przeprowadzane natychmiastowo na poboczu drogi. W niektórych sytuacjach bardziej szczegółowe kontrole mogą być również przeprowadzane w stacjach kontroli pojazdów.
- (14) Personel przeprowadzający bardziej szczegółowe kontrole drogowe powinien mieć co najmniej takie same kwalifikacje i spełniać takie same wymagania, jak personel przeprowadzający badania przydatności do ruchu drogowego zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr XX/XX/XX Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia [data] r. w sprawie okresowych badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającym dyrektywę 2009/40/WE⁹.
- (15) Współpraca i wymiana najlepszych praktyk między państwami członkowskimi są niezbędne, aby osiągnąć bardziej zharmonizowany system kontroli drogowych stanu technicznego w całej Unii. Państwa członkowskie powinny zatem prowadzić ściślejszą współpracę również podczas działań operacyjnych. Współpraca ta powinna również obejmować organizację regularnych wspólnych kontroli drogowych.
- (16) W celu zapewnienia skutecznej wymiany informacji między państwami członkowskimi w każdym państwie członkowskim powinien istnieć jeden organ pełniący funkcję punktu kontaktowego do celów współpracy z innymi właściwymi organami. Organ ten powinien także opracowywać odpowiednie dane statystyczne. Ponadto państwa członkowskie powinny stosować spójną krajową strategię egzekwowania przepisów na swoim terytorium oraz mogą wyznaczyć jeden organ koordynujący jej wdrażanie. Właściwe organy w każdym z państw członkowskich powinny wyznaczyć procedury określające terminy i treść informacji, które mają być przekazywane.
- (17) W celu umożliwienia monitorowania systemu kontroli drogowej stosowanego w Unii państwa członkowskie powinny co dwa lata przekazywać Komisji wyniki przeprowadzonych kontroli drogowych. Komisja powinna przekazywać dane zebrane Parlamentowi Europejskiemu.
- (18) Państwa członkowskie powinny ustanowić przepisy dotyczące kar stosowanych w przypadku naruszenia przepisów niniejszego rozporządzenia oraz zapewnić ich wykonywanie. Kary te muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstraszające i niedyskryminujące.
- (19) W celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia o dalsze szczegóły techniczne należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w celu uwzględnienia, w stosownych przypadkach, zmian w prawodawstwie dotyczących homologacji typu UE w odniesieniu do kategorii pojazdów, jak również w celu uwzględnienia konieczności aktualizacji załączników w świetle postępu technicznego. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja

⁹ Dz.U. [XXX]

powinna zapewnić jednocześnie, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

- (20) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania przepisów niniejszego rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającym przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję¹⁰.
- (21) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie ustanowienie wspólnych minimalnych wymogów i zharmonizowanych przepisów dotyczących przeprowadzania kontroli drogowych pojazdów poruszających się w Unii, nie może zostać w zadowalającym stopniu zrealizowany przez państwa członkowskie i może być w związku z tym lepiej osiągnięty na poziomie unijnym, Unia może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (22) Niniejsze rozporządzenie nie narusza praw podstawowych i jest zgodne z zasadami uznanymi w Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej, o której mowa w art. 6 Traktatu o Unii Europejskiej.
- (23) Niniejsze rozporządzenie rozszerza zakres stosowania dyrektywy 2000/30/WE i aktualizuje określone w niej wymagania techniczne. W związku z tym dyrektywę tę należy uchylić. Ponadto do niniejszego rozporządzenia włączono zasady zawarte w zaleceniu Komisji 2010/379/UE z dnia 5 lipca 2010 r. w sprawie oceny ryzyka związanego z usterkami stwierdzonymi podczas kontroli drogowych (pojazdów użytkowych) zgodnie z dyrektywą 2000/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹¹.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

PRZEDMIOT, DEFINICJE I ZAKRES STOSOWANIA

Artykuł 1 **Przedmiot**

Niniejsze rozporządzenie ustanawia system kontroli drogowych pojazdów użytkowych poruszających się po terytorium państw członkowskich.

¹⁰ Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13.

¹¹ Dz.U. L 173 z 8.7.2010, s. 97.

Artykuł 2 **Zakres**

1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do pojazdów użytkowych osiągających maksymalną prędkość przekraczającą 25 km/h i należących do następujących kategorii, zgodnie z definicjami zawartymi w dyrektywie 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady:
 - pojazdy silnikowe używane do przewozu osób, mające więcej niż osiem siedzeń, oprócz siedzenia kierowcy – kategorie pojazdów M2 i M3;
 - pojazdy silnikowe mające przynajmniej cztery koła, używane zwykle do przewozu drogowego ładunków, których maksymalna masa nie przekracza 3 500 kg – kategoria pojazdów N1;
 - pojazdy silnikowe używane do przewozu ładunków, których maksymalna masa przekracza 3 500 kg – kategorie pojazdów N2 i N3;
 - przyczepy i naczepy o masie maksymalnej nieprzekraczającej 3 500 kg – kategorie pojazdów O1 i O2;
 - przyczepy i naczepy o masie maksymalnej przekraczającej 3 500 kg – kategorie pojazdów O3 i O4.
2. Niniejsze rozporządzenie nie narusza prawa państw członkowskich do przeprowadzania kontroli drogowych pojazdów nieobjętych niniejszym rozporządzeniem.

Artykuł 3 **Definicje**

Dla celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „pojazd” oznacza każdy nieporuszający się po szynach pojazd silnikowy lub jego przyczepę lub naczepę;
- 2) „pojazd silnikowy” oznacza każdy napędzany mechanicznie pojazd na kołach, który porusza się dzięki własnemu napędowi, osiągający maksymalną prędkość przekraczającą 25 km/h;
- 3) „przyczepa” oznacza każdy pojazd na kołach niemający własnego napędu, zaprojektowany i skonstruowany tak, aby mógł być ciągnięty przez pojazd silnikowy;
- 4) „naczepa” oznacza każdą przyczepę przeznaczoną do doczepienia do pojazdu silnikowego w taki sposób, że częściowo spoczywa ona na pojeździe silnikowym oraz istotna część jej masy oraz masy jej ładunku jest ponoszona przez pojazd silnikowy;

- 5) „ładunek” oznacza wszystkie przedmioty, które umieszcza się w pojeździe lub na pojeździe i które nie są na stałe zamocowane do pojazdu, w tym przedmioty umieszczone w częściach przeznaczonych do załadunku, np. w nadwoziach wymiennych lub w kontenerach umieszczonych na pojazdach;
- 6) „pojazd użytkowy” oznacza pojazd silnikowy i jego przyczepę, przeznaczone do transportu towarów lub pasażerów w celach zawodowych;
- 7) „pojazd zarejestrowany w państwie członkowskim” oznacza pojazd, który jest zarejestrowany lub dopuszczony do użytku w państwie członkowskim;
- 8) „posiadacz dowodu rejestracyjnego” oznacza osobę, na której nazwisko pojazd jest zarejestrowany;
- 9) „kontrola drogowa” oznacza nieoczekiwaną kontrolę przydatności do ruchu drogowego pojazdu użytkowego poruszającego się po drogach dostępnych dla ruchu publicznego na terytorium państwa członkowskiego, przeprowadzoną przez władze lub pod ich bezpośrednim nadzorem;
- 10) „badanie przydatności do ruchu drogowego” oznacza sprawdzenie, czy części i elementy pojazdu są zgodne z jego właściwościami w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska określonymi w momencie dokonania homologacji, pierwszej rejestracji lub pierwszego dopuszczenia do użytku, lub w momencie jego modernizacji;
- 11) „właściwy organ” oznacza organ publiczny odpowiedzialny za zarządzanie krajowym systemem kontroli drogowych;
- 12) „inspektor” oznacza osobę upoważnioną przez państwo członkowskie do przeprowadzania kontroli drogowych;
- 13) „usterki” oznaczają defekty techniczne i inne niezgodności wykryte podczas kontroli drogowej;
- 14) „wspólna kontrola drogowa” oznacza kontrolę drogową zorganizowaną równocześnie przez dwa państwa członkowskie lub większą ich liczbę.

ROZDZIAŁ II

SYSTEM KONTROLI DROGOWYCH I OBOWIĄZKI OGÓLNE

Artykuł 4

System kontroli drogowych

System kontroli drogowych obejmuje wstępne kontrole drogowe, o których mowa w art. 9, oraz bardziej szczegółowe kontrole drogowe, o których mowa w art. 10 ust. 1.

Artykuł 5

Odsetek pojazdów, które należy poddać kontroli

Łączna liczba wstępnych kontroli drogowych przeprowadzanych przez każde państwo członkowskie w każdym roku kalendarzowym odpowiada co najmniej 5 % łącznej liczby pojazdów, o których mowa w art. 3 ust. 1 i które są zarejestrowane na terytorium danego państwa członkowskiego.

Artykuł 6

System oceny ryzyka do celów kontroli drogowych

1. Na szczeblu krajowym wprowadza się system oceny ryzyka do celów kontroli drogowych oparty na liczbie i wadze usterek wykrytych w przypadku pojazdów eksploatowanych przez poszczególne przedsiębiorstwa. Systemem oceny ryzyka zarządza właściwy organ państwa członkowskiego.
2. Każdemu z przedsiębiorstw przypisuje się profil ryzyka określony w ramach systemu oceny ryzyka do celów kontroli drogowych przy użyciu kryteriów określonych w załączniku I.

Przedsiębiorstwa klasyfikuje się zgodnie z następującymi profilami ryzyka:

- wysokie ryzyko;
 - średnie ryzyko;
 - niskie ryzyko.
3. W celu wdrożenia systemu oceny ryzyka do celów kontroli drogowych państwa członkowskie mogą stosować system oceny ryzyka ustanowiony zgodnie z art. 9 dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady.

Artykuł 7

Obowiązki

1. Kierowcy pojazdu zarejestrowanego w państwie członkowskim posiadają w pojeździe świadectwo przydatności do ruchu drogowego odpowiadające ostatniemu badaniu przydatności do ruchu drogowego oraz sprawozdanie z ostatniej kontroli drogowej, jeżeli są one dostępne.
2. Kierowca pojazdu poddawanego kontroli drogowej współpracuje z inspektorami oraz zapewnia dostęp do pojazdu i jego części do celów kontroli.
3. Poszczególne przedsiębiorstwa dbają o to, by eksploatowane przez nie pojazdy były przez cały czas w dobrym stanie przydatności do ruchu drogowego.

Artykuł 8
Inspektorzy

1. Wybierając pojazd do kontroli drogowej i przeprowadzając kontrolę, inspektorzy powstrzymują się od wszelkiej dyskryminacji ze względu na przynależność państwową kierowcy, państwo rejestracji pojazdu lub państwo, w którym dopuszczono pojazd do użytku.
2. Inspektor, który przeprowadził badanie przydatności do ruchu drogowego pojazdu, nie uczestniczy następnie w kontroli drogowej tego samego pojazdu.
3. Inspektor jest niezależny i wolny od wszelkich konfliktów interesów, w szczególności w zakresie gospodarczych, osobistych lub rodzinnych związków z kierowcą, podmiotem gospodarczym lub posiadaczem dowodu rejestracyjnego kontrolowanego pojazdu.
4. Inspektorzy w żadnym wypadku nie są wynagradzani za ilość przeprowadzonych kontroli drogowych lub ich wyniki.

ROZDZIAŁ III

PROCEDURY KONTROLI

Artykuł 9

Wybór pojazdów do wstępnej kontroli drogowej

Określając pojazdy, które mają zostać poddane kontroli drogowej, inspektorzy wybierają jako priorytet pojazdy eksploatowane przez przedsiębiorstwa o wysokim profilu ryzyka, o którym mowa w art. 6 ust. 2. Inne pojazdy mogą zostać wybrane do kontroli gdy zachodzi podejrzenie, że pojazd stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa drogowego.

Artykuł 10

Przebieg i metody kontroli drogowych

1. Pojazdy wybrane do kontroli drogowej zgodnie z art. 9 poddawane są wstępnej kontroli drogowej.

Podczas każdej wstępnej kontroli drogowej pojazdu inspektor:

- a) sprawdza świadectwo przydatności do ruchu drogowego i sprawozdanie z kontroli drogowej, jeżeli jest dostępne, przechowywane w pojeździe zgodnie z art. 7 ust. 1;
- b) przeprowadza wzrokową ocenę stanu technicznego pojazdu i jego ładunku.

Jeżeli w sprawozdaniu z poprzedniej kontroli drogowej wskazano usterkę lub usterki, inspektor sprawdza, czy usterka ta lub usterki te zostały usunięte.

2. Na podstawie wyników wstępnej kontroli inspektor może zdecydować, że pojazd lub jego przyczepę należy poddać bardziej szczegółowej kontroli drogowej.

Bardziej szczegółowa kontrola drogowa obejmuje co najmniej następujące obszary:

- układ hamulcowy,
- układu kierowniczego,
- osie, koła, opony i zawieszenie,
- uciążliwości.

Kontrola każdego z tych obszarów obejmuje jedną pozycję, kilka pozycji lub wszystkie pozycje spośród pozycji wymienionych w załączniku II i odnoszących się do tych obszarów.

Ponadto inspektor może sprawdzić inne obszary kontroli wymienione w załączniku II pkt 1 oraz obejmujące jedną pozycję, kilka pozycji lub wszystkie pozycje spośród pozycji wymienionych w tym załączniku.

W przypadku gdy świadectwo przydatności do ruchu drogowego lub sprawozdanie z kontroli drogowej wskazuje, że w trakcie poprzedniego miesiąca przeprowadzono kontrolę jednej z pozycji wymienionych w załączniku II, inspektor nie sprawdza tej pozycji, chyba że jest to uzasadnione istnieniem oczywistej usterki.

4. Podczas przeprowadzania kontroli drogowej inspektor wykorzystuje metody kontroli określone w załączniku II.
5. Bardziej szczegółowe kontrole drogowe przeprowadzają tylko inspektorzy spełniający minimalne wymagania dotyczące kompetencji i szkoleń, ustanowione w art. 12 rozporządzenia (UE) nr XXX/XXXX Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia [data] w sprawie okresowych badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz w załączniku VI do tego rozporządzenia.

Artykuł 11

Punkty przeprowadzania kontroli

1. Bardziej szczegółową kontrolę drogową przeprowadza się przy użyciu mobilnej jednostki kontroli drogowej lub w stacji kontroli pojazdów, o których mowa w rozporządzeniu (UE) nr XXX/XXXX Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia [data] w sprawie okresowych badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep.
2. W przypadku gdy kontrole mają być przeprowadzane w stacji kontroli pojazdów, miejsce wstępnej kontroli drogowej znajduje się nie dalej niż 10 km od stacji kontroli.

2. Mobilne jednostki kontroli drogowej posiadają odpowiednie przyrządy do przeprowadzania kontroli drogowej, w tym co najmniej przyrządy niezbędne do oceny stanu hamulców, układu kierowniczego, zawieszenia i emisji spalin z pojazdu.

Artykuł 12 **Ocena usterek**

1. W przypadku każdej kontrolowanej pozycji inspektor wykorzystuje wykaz możliwych usterek wskazujący również ich wagę, zgodnie z załącznikiem III.
2. Podczas przeprowadzania kontroli drogowej inspektor przydziela każdej wykrytej usterce odpowiednią wagę i klasyfikuje ją do jednej z poniższych kategorii:
 - drobne usterki bez znaczącego wpływu na bezpieczeństwo pojazdu i inne drobne niezgodności;
 - poważne usterki, które mogą zagrażać bezpieczeństwu pojazdu lub stwarzać zagrożenie dla innych użytkowników dróg, oraz inne istotne niezgodności;
 - niebezpieczne usterki stanowiące bezpośrednie i natychmiastowe zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego w stopniu bezzwzględnie uniemożliwiającym eksploatację pojazdu w ruchu drogowym.
3. Pojazd, w którym stwierdzono usterki zaliczane do więcej niż jednej kategorii, o której mowa w ust. 2, klasyfikuje się w zależności od najbardziej poważnej usterki. Pojazd, w którym stwierdzono liczne usterki zaliczane do tej samej kategorii, klasyfikuje się do wyższej kategorii, jeżeli ich łączny efekt zwiększa zagrożenie stwarzane przez ten pojazd.

Artykuł 13 **Przepisy szczegółowe dotyczące kontroli zabezpieczenia ładunku**

Inspektor może poddać pojazd kontroli pod względem zabezpieczenia ładunku zgodnie z załącznikiem IV. Działania następce, o których mowa w art. 14, stosuje się również w przypadku niebezpiecznych usterek związanych z zabezpieczeniem ładunku.

Artykuł 14 **Działania następce w przypadku wykrycia poważnych lub niebezpiecznych usterek**

1. Każda poważna usterka wykryta w trakcie kontroli wstępnej lub bardziej szczegółowej jest bezzwłocznie usuwana w pobliżu miejsca kontroli.
2. Inspektor może podjąć decyzję, zgodnie z którą pojazd musi zostać poddany badaniu przydatności do ruchu drogowego w ustalonym przez niego terminie, jeżeli pojazd ten jest zarejestrowany w państwie członkowskim, w którym przeprowadzono kontrolę drogową. Jeżeli pojazd jest zarejestrowany w innym państwie członkowskim, inspektor może się zwrócić do właściwego organu tego państwa

członkowskiego o przeprowadzenie nowego badania przydatności do ruchu drogowego tego pojazdu zgodnie z procedurą określoną w art. 18 ust. 3.

3. Inspektor nie zezwala na użytkowanie pojazdu wykazującego niebezpieczne usterki, dopóki usterki te nie zostaną usunięte w miejscu kontroli. Inspektor może zezwolić na użytkowanie takiego pojazdu w celu doprowadzenia go do najbliższego warsztatu, w którym usterki te mogą zostać usunięte, pod warunkiem że niebezpieczne usterki zostały naprawione w sposób umożliwiający pojazdowi dojazd do warsztatu i że nie zachodzi bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa jego pasażerów lub innych użytkowników dróg.

Inspektor może zezwolić na przetransportowanie pojazdu wykazującego niebezpieczne usterki do najbliższego miejsca, w którym pojazd ten może zostać naprawiony lub zatrzymany.

Artykuł 15 **Oplaty za kontrole**

W przypadku stwierdzenia poważnych lub niebezpiecznych usterek po przeprowadzeniu bardziej szczegółowej kontroli, państwa członkowskie mogą wymagać wniesienia opłaty. Wysokość opłaty jest rozsądna i nie przekracza wysokości opłaty za przeprowadzenie badania przydatności do ruchu drogowego tego typu pojazdu.

Artykuł 16 **Sprawozdanie z kontroli i baza danych z kontroli drogowych**

1. Po dokonaniu bardziej szczegółowej kontroli inspektor opracowuje sprawozdanie zgodnie z załącznikiem V. Kierowca pojazdu otrzymuje kopię sprawozdania z kontroli lub, w przypadku sprawozdań sporządzonych w formie elektronicznej, wydruk sprawozdania.
2. Inspektor przekazuje właściwemu organowi wyniki bardziej szczegółowych kontroli drogowych w rozsądnym terminie po przeprowadzeniu tych kontroli. Właściwy organ przechowuje te informacje przez okres 36 miesięcy od daty ich otrzymania.
3. Wyniki kontroli drogowej przekazywane są organowi, który zarejestrował pojazd.

ROZDZIAŁ IV

WSPÓŁPRACA I WYMIANA INFORMACJI

Artykuł 17 **Wyznaczenie punktu kontaktowego**

- 1 Państwa członkowskie wyznaczają punkt kontaktowy, który:

- zapewnienia koordynację z punktami kontaktowymi wyznaczonymi przez inne państwa członkowskie w odniesieniu do działań podejmowanych na podstawie art. 18;
 - przekazuje Komisji dane, o których mowa w art. 20;
 - jest odpowiedzialny za wymianę informacji i udzielanie pomocy właściwym organom innych państw członkowskich.
2. Państwa członkowskie przekazują do wiadomości Komisji nazwy i dane kontaktowe swoich krajowych punktów kontaktowych najpóźniej w terminie [*jednego roku od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia*] oraz powiadamiają ją bezzwłocznie o wszelkich zmianach w tym zakresie. Komisja sporządza wykaz wszystkich punktów kontaktowych i przekazuje go państwom członkowskim.

Artykuł 18

Współpraca między państwami członkowskimi

1. W przypadku stwierdzenia poważnych lub niebezpiecznych usterek w przypadku pojazdu niezarejestrowanego w państwie członkowskim kontroli, w szczególności usterek prowadzących do zakazu użytkowania pojazdu, punkt kontaktowy informuje o wynikach kontroli właściwy organ państwa członkowskiego, w którym pojazd jest zarejestrowany. Informacja ta obejmuje elementy sprawozdania z kontroli drogowej określone w załączniku VI. Komisja przyjmuje szczegółowe przepisy dotyczące procedur zgłaszania pojazdów wykazujących poważne lub niebezpieczne usterki właściwemu organowi państwa członkowskiego rejestracji, zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 23 ust. 2.
2. W przypadku stwierdzenia poważnych lub niebezpiecznych usterek pojazdu punkt kontaktowy w państwie członkowskim, w którym pojazd został poddany kontroli, może zwrócić się do właściwego organu państwa członkowskiego, w którym pojazd jest zarejestrowany, o podjęcie odpowiednich działań następczych, takich jak nakaz poddania pojazdu dalszym badaniom przydatności do ruchu drogowego przewidzianym w art. 14.

Właściwy organ państwa członkowskiego, w którym pojazd jest zarejestrowany, informuje o podjętych działaniach państwo członkowskie, w którym przeprowadzono kontrolę.

Artykuł 19

Wspólne kontrole drogowe

Co najmniej sześć razy do roku państwa członkowskie wspólnie przeprowadzają działania obejmujące kontrole drogowe. Państwa członkowskie mogą łączyć te działania z działaniami ustanowionymi na mocy art. 5 dyrektywy 2006/22/WE.

Artykuł 20
Przekazywanie informacji Komisji

1. Do dnia 31 marca co drugi rok państwa członkowskie przekazują Komisji w formie elektronicznej dane dotyczące skontrolowanych pojazdów zebrane w ciągu dwóch poprzednich lat kalendarzowych. Dane te zawierają:
 - a) liczbę skontrolowanych pojazdów;
 - b) kategorie skontrolowanych pojazdów zgodnie z załącznikiem V pkt. 6;
 - c) państwo członkowskie, w którym zarejestrowano pojazd;
 - d) skontrolowane pozycje i wykryte usterki, zgodnie z załącznikiem V pkt 8.

Pierwsze sprawozdanie obejmuje okres dwuletni rozpoczynający się dnia 1 stycznia [rok] r.

2. Komisja przyjmuje szczegółowe przepisy dotyczące przekazywania informacji, o których mowa w ust. 1, zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 22 ust. 2. Do czasu przyjęcia tych przepisów stosuje się standardowy formularz sprawozdawczy zamieszczony w załączniku VI.

Komisja przekazuje zebrane dane Parlamentowi Europejskiemu.

ROZDZIAŁ V

PRZEPISY DOTYCZĄCE UPRAWNIENÍ DELEGOWANYCH I WYKONAWCZYCH

Artykuł 21
Akty delegowane

Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 22 w celu:

- 1) odpowiedniej aktualizacji art. 2 ust. 1 w celu uwzględnienia zmian w odniesieniu do kategorii pojazdów wynikających z wprowadzenia zmian w aktach prawnych, o których mowa w tym artykule;
- aktualizacji załączników w świetle postępu technicznego lub w celu uwzględnienia zmian w międzynarodowych lub unijnych aktach prawnych.

Artykuł 22
Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 21, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia [wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 21, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 21 wchodzi w życie tylko jeśli Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub jeśli, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 23

Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga komitet. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. W przypadku gdy opinia komitetu ma być uzyskana w drodze procedury pisemnej, procedura ta kończy się bez osiągnięcia rezultatu gdy, przed upływem terminu na wydanie opinii, zdecyduje o tym przewodniczący komitetu lub wniesie o to zwykła większość członków komitetu.

ROZDZIAŁ VI

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 24

Kary

1. Państwa członkowskie określają zasady dotyczące kar mających zastosowanie w przypadku naruszenia przepisów niniejszego rozporządzenia i podejmują wszelkie środki niezbędne do ich wdrożenia. Kary te muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstraszaające i niedyskryminujące.
2. Zasady określone zgodnie z ust. 1 obejmują kary za niepodjęcie przez kierowcę lub podmiot gospodarczy współpracy z inspektorem i za nieusunięcie usterek stwierdzonych w trakcie kontroli.

3. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tych przepisach najpóźniej [*rok od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia*] i bezzwłocznie powiadamiają ją o każdej następnej zmianie dotyczącej tych przepisów.

Artykuł 25

Uchylenie

Dyrektywa 2000/30/WE traci moc ze skutkiem od [*data rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia*].

Artykuł 26

Wejście w życie i stosowanie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Rozporządzenie stosuje się od dnia [*12 miesięcy po jego wejściu w życie*].

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący