



KOMISJA EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 13.7.2012 r.  
COM(2012) 380 final

2012/0184 (COD)C7-0186/12

**Pakiet w sprawie przydatności do ruchu drogowego**

Wniosek

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

**w sprawie okresowych badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylające dyrektywę 2009/40/WE**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

{SWD(2012) 206 final}

{SWD(2012) 207 final}

## UZASADNIENIE

### 1. KONTEKST WNIOSKU

- Podstawa i cele wniosku

Celem wniosku jest ustanowienie zaktualizowanych i zharmonizowanych przepisów w sprawie badania przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony środowiska.

Celem wniosku jest 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 2011-2020<sup>1</sup>. 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 „świadectwa 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 takiego dopuszczenia samochody wykorzystywane w ruchu drogowym należy regularnie poddawać badaniom przydatności do ruchu drogowego. Celem tych badań jest zagwarantowanie, aby samochody były przydatne do ruchu drogowego i bezpieczne oraz żeby nie stwarzały zagrożenia 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 ruchu drogowego. Celem badania przydatności do ruchu drogowego jest sprawdzenie sprawności elementów odpowiadających

---

<sup>1</sup> COM(2010) 389 final.

za bezpieczeństwo, efektywności środowiskowej pojazdu oraz zgodności pojazdu z jego homologacją.

- Obowiązujące przepisy w dziedzinie, której dotyczy wniosek

„Pakiet w sprawie 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 drogowego<sup>2</sup>, kontrole drogowe<sup>3</sup> oraz przepisy dotyczące rejestracji pojazdów<sup>4</sup>.

W porównaniu do prawodawstwa obowiązującego obecnie w dziedzinie badań przydatności do ruchu drogowego, w niniejszym wniosku rozszerzono zakres istniejącego systemu o nowe kategorie pojazdów, w tym o motocykle, a także zwiększono częstotliwość kontroli dla starszych pojazdów oraz pojazdów o dużym przebiegu. Ponadto we wniosku określono nowe wymogi w zakresie niektórych kwestii dotyczących poziomu i jakości badań, a mianowicie przyrządów do przeprowadzania badań, kwalifikacji i wyszkolenia kadr diagnostów oraz nadzoru nad systemem przeprowadzania badań.

- Spójność z pozostałymi obszarami polityki i celami Unii

Wniosek jest spójny z przedstawionym w białej księdze w sprawie transportu<sup>5</sup> 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 CO<sub>2</sub> i innych zanieczyszczeń powietrza pochodzących z pojazdów silnikowych, zgodnie z europejską strategią na rzecz ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów<sup>6</sup> oraz zgodnie ze zintegrowaną polityką w zakresie energii i zmian klimatu<sup>7</sup>, czyli tzw. strategią „20-20-20”, a także przyczyniają się do osiągnięcia celów w zakresie jakości powietrza określonych w dyrektywie 2008/50/WE<sup>8</sup>.

Wreszcie niniejszy wniosek jest zgodny z zaleceniami dotyczącymi nowej strategii na rzecz jednolitego rynku przedstawionymi w sprawozdaniu Montiego z maja 2010 r.<sup>9</sup> w obszarze eliminacji przeszkód administracyjnych w zakresie swobodnego przepływu międzygranicznego używanych samochodów.

---

<sup>2</sup> 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 przyrzep (Dz.U. L 141 z 6.6.2009, s. 12).

<sup>3</sup> 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).

<sup>4</sup> 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).

<sup>5</sup> COM(2011) 144 final.

<sup>6</sup> COM(2010) 186 final.

<sup>7</sup> COM(2008) 30 final.

<sup>8</sup> 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).

<sup>9</sup> [http://ec.europa.eu/bepa/pdf/monti\\_report\\_final\\_10\\_05\\_2010\\_pl.pdf](http://ec.europa.eu/bepa/pdf/monti_report_final_10_05_2010_pl.pdf).

## **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 skutków badań przydatności do ruchu drogowego przeprowadzono analizę dotyczącą przyszłych możliwości egzekwowania norm badania przydatności do ruchu drogowego 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 przyrządów, stacji kontroli pojazdów, 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](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 wniosek

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– 2008<sup>10</sup>,
- 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. Ponadto nie przewiduje się dostosowania w skali krótkoterminowej załącznika technicznego do dyrektywy 2009/40/WE, która została ostatnio zmieniona w ramach procedury komitetowej dyrektywą 2010/48/UE<sup>11</sup>. Zakres i częstotliwość badań przydatności do ruchu drogowego nie ulegną w związku z tym zmianie, ani nie zostaną przyjęte żadne dodatkowe środki dotyczące wymiany informacji. Nadal nie będzie ram służących wymianie danych.
- b) Podejście polegające na zastosowaniu prawa miękkiego polegałoby na skuteczniejszym wdrożeniu i monitorowaniu stosowania 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.

---

<sup>10</sup> COM(2010) 754 final.

<sup>11</sup> Dz.U. L 173 z 8.7.2010, s. 47.

- c) Podejście ustawodawcze 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 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, i zagwarantowałby:

dostęp do danych na poziomie świadectwa zgodności i do danych o elektronicznych systemach bezpieczeństwa (takich jak ABS<sup>12</sup>, ESC<sup>13</sup>, poduszki powietrzne itd.) – wszystkim stacjom PTI;

wymianę informacji na temat wyników kontroli między państwami członkowskimi – z dostępem do systemu otwartym dla kluczowych organów egzekwowania prawa;

sprawozdawczość na temat wyników kontroli – a w szczególności odczytów licznika kilometrów – ze strony stacji PTI na rzecz krajowych i europejskich organów do celów egzekwowania prawa i statystyki.

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

Stacje kontroli pojazdów muszą mieć dostęp do takich informacji technicznych, które są niezbędne do przeprowadzenia badań, w tym badań elektronicznych podzespołów odpowiadających za bezpieczeństwo, takich jak ABS czy ESC. Producenci muszą zapewnić dostęp do istniejących już informacji na temat napraw i konserwacji pojazdów.

---

<sup>12</sup> Układ przeciwblokujący.

<sup>13</sup> Elektroniczna kontrola stateczności.

Zakres pojazdów objętych badaniami zostanie rozszerzony o dwu lub trzykołowe pojazdy silnikowe, lekkie przyczepy do 3,5 tony oraz ciągniki o prędkości projektowej powyżej 40 km/h. Jeśli chodzi o kwestię wieku pojazdów oraz ich rocznego przebiegu, częstotliwość badań w przypadku starszych samochodów zostanie zwiększona, a pojazdy o wysokim przebiegu podlegać będą rocznemu badaniu, tak jak ma to miejsce już dziś w przypadku taksówek i ambulansów. Termin czterech miesięcy na przeprowadzenie badania przydatności do ruchu drogowego zapewni odpowiedni margines elastyczności obywatelom i podmiotom gospodarczym.

Przyrządy wykorzystywane do badań muszą spełniać określone wymogi minimalne umożliwiając skuteczne stosowanie opisanych metod badania. Odnotowane usterki należy oceniać zgodnie ze zharmonizowanymi przepisami dotyczącymi zagrożenia, jakie niosą one ze sobą z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Diagności prowadzący badanie przydatności do ruchu drogowego muszą dysponować określonym poziomem wiedzy i kwalifikacji oraz być odpowiednio wyszkoleni. Diagności muszą być wolni od wszelkich konfliktów interesów, w szczególności pod kątem ekonomicznych, osobistych lub rodzinnych relacji z posiadaczem dowodu rejestracyjnego pojazdu. Działania związane z badaniem przydatności do ruchu drogowego prowadzone przez zatwierdzone podmioty prywatne muszą podlegać nadzorowi.

Wyniki badań przydatności do ruchu drogowego, w tym informacje o przebiegu pojazdów, muszą być przechowywane w rejestrach krajowych, co ułatwi wykrywanie oszustw dotyczących fałszowania przebiegu. Należy również w sposób bardziej usystematyzowany uznać oszustwa polegające na fałszowaniu przebiegu za przestępstwo podlegające karze.

W kilku państwach członkowskich istnieje duża liczba prywatnych zatwierdzonych stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania przydatności do ruchu drogowego. Aby zapewnić skuteczną wymianę informacji między państwami członkowskimi, należy wyznaczyć krajowe punkty kontaktowe i określić pewne wspólne procedury dotyczące minimalnych limitów czasowych i charakteru przesyłanych informacji.

Komisja musi zostać uprawniona do wprowadzania zmian do rozporządzenia w celu uwzględniania, w stosownych przypadkach, zmian w unijnym prawodawstwie dotyczącym homologacji typu w odniesieniu do kategorii pojazdów, oraz do uaktualniania załączników stosownie do postępu technicznego przy pomocy aktów delegowanych, uwzględniając między innymi alternatywne procedury badań oparte na nowoczesnych układach wtórnej obróbki spalin służące do sprawdzania poziomu tlenków azotu w trakcie pracy silnika oraz zgodności emisji cząstek stałych, które wciąż znajdują się w fazie rozwoju.

- Podstawa prawna

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

- Zasada pomocniczości

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 badania przydatności do ruchu drogowego 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 ruchu drogowego, jak i na rynek wewnętrzny.

Wniosek jest zatem zgodny z zasadą pomocniczości.

- **Zasada proporcjonalności**

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 ruchu drogowego oraz ochrony środowiska poprzez podniesienie jakości i wzmocnienie badań przydatności do ruchu drogowego oraz stworzenie odpowiednich ram dla płynnego przepływu informacji. W tych ramach mieści się między innymi ustanowienie minimalnych standardów poziomu wiedzy i wyszkolenia diagnostów, ponieważ współczesne pojazdy są wysoce zaawansowanymi produktami wykorzystującymi złożone technologie. To samo dotyczy minimalnych wymogów dla przyrządów do przeprowadzania badań, które mają być wykorzystywane podczas badań przydatności do ruchu drogowego. Wszystkie te środki stanowią niezbędny warunek dla podniesienia jakości badań.

- **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 okresowych badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylające dyrektywę 2009/40/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-Społecznego<sup>14</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów<sup>15</sup>,

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”<sup>16</sup> Komisja przedstawiła „wizję zero” nakreślającą sposób, w jaki Unia powinna do roku 2050 zmniejszyć liczbę śmiertelnych ofiar wypadków w transporcie drogowym prawie do zera. 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”<sup>17</sup> 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

---

<sup>14</sup> Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

<sup>15</sup> Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

<sup>16</sup> COM(2011) 144 final.

<sup>17</sup> COM(2010) 389 final.

na rzecz 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 ruchu drogowego.
- (4) W Unii przyjęto szereg norm technicznych i wymogów dotyczących bezpieczeństwa pojazdów. Należy jednak zagwarantować – stosując system okresowych badań przydatności do ruchu drogowego – że po wprowadzeniu do obrotu pojazdy w dalszym ciągu spełniają normy bezpieczeństwa w ciągu całego cyklu ich użytkowania. System ten powinien obowiązywać w odniesieniu do kategorii pojazdów określonych w dyrektywie 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych i uchylającej dyrektywę Rady 92/61/EWG<sup>18</sup>, 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 pojazdów<sup>19</sup>, oraz w dyrektywie 2003/37/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 maja 2003 r. w sprawie homologacji typu ciągników rolniczych lub leśnych, ich przyczep i wymiennych holowanych maszyn, łącznie z ich układami, częściami i oddzielnymi zespołami technicznymi oraz uchylającej dyrektywę 74/150/EWG<sup>20</sup>.
- (5) Istnieje wyraźny związek między poziomem bezpieczeństwa ruchu drogowego i liczbą usterek technicznych pojazdów. W 2009 r. na europejskich drogach odnotowano 35000 ofiar śmiertelnych. Przyjmując, że usterki techniczne przyczyniają się do wypadków śmiertelnych proporcjonalnie do liczby spowodowanych przez nie wypadków, na konto usterek technicznych pojazdów zapisać można ponad 2000 ofiar śmiertelnych w Unii rocznie. Z dostępnych badań wynika, że od 900 do 1100 z tych ofiar można by uniknąć, gdyby wprowadzono odpowiednie zmiany do systemu badań przydatności do ruchu drogowego.
- (6) Źródłem znacznej części ogólnej ilości emisji w transporcie drogowym, w szczególności emisji CO<sub>2</sub>, jest niewielka grupa pojazdów z niesprawnymi układami kontroli emisji. Szacuje się, że 5 % floty pojazdów odpowiada za 25 % ogółu emisji zanieczyszczeń. Dlatego też system okresowych badań przydatności do ruchu drogowego przyczyniłby się także do poprawy stanu środowiska poprzez obniżenie średniego poziomu emisji na pojazd.

---

<sup>18</sup> Dz.U. L 124 z 9.5.2002, s. 1.

<sup>19</sup> Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.

<sup>20</sup> Dz.U. L 171 z 9.7.2003, s. 1.

- (7) Wiarygodne wyniki badań pokazują, że 8 % wypadków z udziałem motocykli jest wynikiem usterek technicznych lub ma z nimi związek. Motocykliści należą do grupy użytkowników dróg najbardziej narażonych na niebezpieczeństwo, a liczba ofiar śmiertelnych w tej grupie stale rośnie. Wśród ofiar śmiertelnych największą grupę stanowią motorowerzyści, których w 2008 r. na drogach zginęło 1400. Dlatego też należy rozszerzyć zakres pojazdów poddawanych badaniom o grupy najwyższego ryzyka wśród użytkowników dróg – dwu lub trzykołowe pojazdy silnikowe.
- (8) Pojazdy rolnicze o maksymalnej prędkości projektowej ponad 40 km/h coraz częściej wykorzystywane są zamiast samochodów ciężarowych do zadań transportowych o lokalnym zasięgu. Zagrożenie związane z ich użytkowaniem jest zbliżone do zagrożenia występującego w przypadku samochodów ciężarowych, dlatego pod kątem badań przydatności do ruchu drogowego tę kategorię pojazdów należy traktować tak samo jak samochody ciężarowe.
- (9) Pojazdy mające wartość historyczną mają służyć zachowaniu dziedzictwa epoki, w której zostały zbudowane, przy czym uważa się, że rzadko korzystają one z dróg publicznych. Decyzję o przedłużeniu terminu okresowych badań przydatności do ruchu drogowego dla tego rodzaju pojazdów należy pozostawić w gestii państw członkowskich. Także w przypadku pozostałych rodzajów pojazdów specjalistycznych zadanie uregulowania kwestii badań przydatności do ruchu drogowego należy pozostawić w rękach państw członkowskich.
- (10) Kwestia badań przydatności do ruchu drogowego jest przedmiotem suwerennych działań państw członkowskich, a zatem powinna ona być rozstrzygana przez te państwa lub przez nadzorowane przez nie organy, którym powierzono to zadanie. Państwa członkowskie powinny nadal być bezwzględnie odpowiedzialne za badania przydatności do ruchu drogowego, nawet jeżeli w ramach systemu krajowego dopuszcza się zatwierdzanie organów prywatnych, w tym organów wykonujących także naprawy.
- (11) Na potrzeby kontroli pojazdów, a w szczególności ich elektronicznych podzespołów odpowiadających za bezpieczeństwo, konieczne jest posiadanie dostępu do specyfikacji technicznych każdego pojazdu. Dlatego też producenci pojazdów powinni obok pełnego zbioru danych objętych zakresem świadectwa zgodności (CoC) udostępnić także dane niezbędne do weryfikacji sprawności elementów odpowiadających za bezpieczeństwo i ochronę środowiska. Podobnie w tym samym celu należy stosować przepisy dotyczące dostępu do informacji o naprawach i konserwacji, zapewniając stacjom kontroli pojazdów dostęp do tych elementów informacji, które są niezbędne do badań przydatności do ruchu drogowego. Ma to szczególnie kluczowe znaczenie w obszarze układów sterowanych elektronicznie i powinno dotyczyć wszystkich części zamontowanych przez producenta.
- (12) Aby osiągnąć wysoką jakość badań na terenie całej Unii, wymagania w zakresie przyrządów wykorzystywanych do przeprowadzania badań, ich konserwacji i kalibracji należy określić na szczeblu unijnym.
- (13) Przeprowadzając badania przydatności do ruchu drogowego diagności powinni działać niezależnie, przy czym należy unikać wszelkich konfliktów interesów. Wyniki badań przydatności do ruchu drogowego nie powinny być zatem powiązane

z wysokością wynagrodzenia lub jakimikolwiek korzyściami ekonomicznymi bądź osobistymi.

- (14) Wyników badań nie należy zmieniać do celów komercyjnych. Jedynie w przypadku gdy ustalenia z przeprowadzonego przez diagnostę badania przydatności do ruchu drogowego okażą się wyraźnie nieprawidłowe, organ nadzoru powinien mieć możliwość dokonania zmian w wynikach badania przydatności do ruchu drogowego.
- (15) Wysokie standardy badań przydatności do ruchu drogowego wymagają wysokiego poziomu kwalifikacji i kompetencji kadry diagnostów. Należy ustanowić system szkolenia obejmujący szkolenie wstępne i okresowe szkolenia przypominające. Należy ustanowić okres przejściowy pozwalający obecnej kadrze diagnostów na sprawne dostosowanie się do systemu szkoleń okresowych.
- (16) Aby zapewnić trwałe utrzymanie wysokiej jakości badań, należy zobowiązać państwa członkowskie do ustanowienia systemu zapewnienia jakości, który obejmować będzie proces wydawania zatwierdzeń do prowadzenia badań przydatności do ruchu drogowego, ich nadzoru oraz cofania, zawieszania lub anulowania.
- (17) Częstotliwość badań należy dostosować w zależności od rodzaju pojazdu oraz jego przebiegu. Prawdopodobieństwo wystąpienia usterek technicznych w pojazdach zwiększa się wraz z przekroczeniem przez nie określonego wieku oraz, w szczególności jeśli są one intensywnie eksploatowane, określonego przebiegu. Dlatego też należy zwiększyć częstotliwość badań w przypadku starszych pojazdów oraz pojazdów z dużym przebiegiem.
- (18) Aby zapewnić właścicielom i użytkownikom pojazdów określony margines elastyczności, państwa członkowskie powinny mieć możliwość określenia terminu, w ramach którego konieczne będzie przeprowadzenie badania przydatności do ruchu drogowego, w formie kilkutygodniowego przedziału czasowego.
- (19) Badania przydatności do ruchu drogowego powinny obejmować wszystkie elementy istotne z punktu widzenia projektu, konstrukcji i wyposażenia właściwych dla badanego pojazdu. Uwzględniając te elementy oraz bieżący stan zaawansowania technologicznego pojazdów, do wykazu badanych elementów należy włączyć nowoczesne układy elektroniczne. Aby doprowadzić do harmonizacji badań przydatności do ruchu drogowego, dla każdego z badanych elementów należy określić metody badań.
- (20) Aby ułatwić harmonizację i zapewnić spójność standardów, należy stworzyć otwarty wykaz podstawowych kryteriów uznania stanu technicznego za niezadowalający w odniesieniu do wszystkich badanych elementów. Aby wypracować spójne podejście w zakresie oceny stanu badanego pojazdu, wykryte nieprawidłowości powinny być oceniane według wspólnego standardu.
- (21) Posiadacz dowodu rejestracyjnego pojazdu przechodzącego badanie przydatności do ruchu drogowego, w trakcie którego wykryto usterki, w szczególności usterki stanowiące zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, powinien niezwłocznie te usterki usunąć. W przypadku niebezpiecznych usterek należy cofnąć rejestrację pojazdu do momentu całkowitego ich usunięcia.

- (22) Świadectwo przydatności do ruchu drogowego powinno być wydawane po każdym badaniu i zawierać – między innymi – informacje dotyczące tożsamości pojazdu oraz informacje o wynikach badania. Aby umożliwić odpowiednie odtwarzanie wyników badań przydatności do ruchu drogowego, państwa członkowskie powinny gromadzić i przechowywać tego rodzaju informacje w bazie danych.
- (23) Ocenia się, że w przypadku od 5 do 12 % transakcji sprzedaży samochodów używanych dochodzi do oszustwa polegającego na fałszowaniu przebiegu. Skutkiem tych oszustw jest znaczny koszt w wysokości kilku miliardów euro rocznie, który ponosi społeczeństwo, oraz błędna ocena stanu przydatności do ruchu drogowego pojazdu. W ramach walki z oszustwami polegającymi na fałszowaniu przebiegu można by ułatwić wykrywanie manipulacji lub ingerencji w stan licznika poprzez rejestrowanie przebiegu w świadectwie przydatności do ruchu drogowego w połączeniu z obowiązkiem przedstawiania świadectwa z poprzedniego badania. Należy również w sposób bardziej usystematyzowany uznać oszustwa polegające na fałszowaniu przebiegu za przestępstwo podlegające karze.
- (24) W kilku państwach członkowskich istnieje duża liczba prywatnych zatwierdzonych stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania przydatności do ruchu drogowego. Aby zapewnić skuteczną wymianę informacji między państwami członkowskimi, należy wyznaczyć krajowe punkty kontaktowe i określić pewne wspólne procedury, takie jak minimalne limity czasowe i charakter przesyłanych informacji.
- (25) Badania przydatności do ruchu drogowego stanowią element szerszych ram przepisów, regulujących kwestie dotyczące pojazdów przez cały cykl ich użytkowania – od homologacji przez rejestracje i kontrole aż do złomowania. Stworzenie i wzajemne zintegrowanie krajowych i producenckich elektronicznych baz danych pojazdów powinno zasadniczo przyczynić się do poprawy wydajności całego łańcucha administracji pojazdów oraz doprowadzić do obniżenia kosztów i obciążeń administracyjnych. Komisja powinna zatem przeprowadzić badania wykonalności, kosztów i korzyści dotyczące stworzenia europejskiej elektronicznej platformy wymiany informacji o pojazdach służącej temu celowi.
- (26) 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 unijnej homologacji typu 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 powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
- (27) 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 Komisję<sup>21</sup>.

- (28) Wyposażenie i przyrządy wykorzystywane do badań w stacjach kontroli pojazdów powinny spełniać wymogi określone dla przeprowadzania badań przydatności do ruchu drogowego. Ponieważ wiąże się to z poważnymi inwestycjami i modernizacjami, których nie da się przeprowadzić natychmiast, należy zapewnić okres pięciu lat na dostosowanie się do przedmiotowych wymogów. Podobny okres pięcioletni należy zapewnić organom nadzoru na spełnienie wszystkich kryteriów i wymogów dotyczących zatwierdzania stacji kontroli pojazdów i nadzoru nad nimi.
- (29) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie ustanowienie wspólnych minimalnych wymogów i zharmonizowanych przepisów dotyczących przeprowadzania badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów na terenie 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.
- (30) Niniejsze rozporządzenie nie narusza praw podstawowych i jest zgodne z zasadami uznanymi w szczególności w Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej, o której mowa w art. 6 Traktatu o Unii Europejskiej.
- (31) Niniejsze rozporządzenie aktualizuje wymogi techniczne dyrektywy 2009/40/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep<sup>22</sup> oraz rozszerza ich zakres, aby objąć nim w szczególności ustanowienie stacji kontroli pojazdów i ich organów nadzoru a także wyznaczenie diagnostów, którym powierzone zostanie przeprowadzanie badań przydatności do ruchu drogowego. Dyrektywę tę należy zatem uchylić. Ponadto do niniejszego rozporządzenia włączono zasady zawarte w zaleceniu Komisji 2010/378/UE z dnia 5 lipca 2010 r. w sprawie oceny usterek w trakcie badań zdatności do ruchu drogowego zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/40/WE<sup>23</sup>, aby poprawić poziom regulacji metod badań wykorzystywanych w badaniach przydatności do ruchu drogowego.

---

<sup>21</sup> Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13.

<sup>22</sup> Dz.U. L 141 z 6.6.2009, s. 12.

<sup>23</sup> Dz.U. L 173 z 8.7.2010, s. 74.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

## ROZDZIAŁ I

### PRZEDMIOT, DEFINICJE I ZAKRES STOSOWANIA

#### *Artykuł 1*

#### **Przedmiot**

Niniejsze rozporządzenie ustanawia system okresowych badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów.

#### *Artykuł 2*

#### **Zakres**

1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do pojazdów o maksymalnej prędkości projektowej powyżej 25 km/h i należących do następujących kategorii, o których mowa w dyrektywie 2002/24/WE, dyrektywie 2007/46/WE i dyrektywie 2003/37/WE:
  - pojazdy silnikowe mające co najmniej cztery koła, wykorzystywane do przewozu osób i mające nie więcej niż osiem miejsc siedzących poza miejscem siedzącym kierowcy – kategoria pojazdów M1,
  - pojazdy silnikowe wykorzystywane do przewozu osób i mające więcej niż osiem miejsc siedzących poza miejscem siedzącym kierowcy – kategorie pojazdów M2 i M3,
  - pojazdy silnikowe mające co najmniej cztery koła, zwyczajowo wykorzystywane do przewozu drogowego towarów, o maksymalnej dopuszczalnej masie nieprzekraczającej 3500 kg – kategoria pojazdów N1,
  - pojazdy silnikowe wykorzystywane do przewozu towarów, o maksymalnej dopuszczalnej masie przekraczającej 3500 kg – kategorie pojazdów N2 i N3,
  - przyczepy i naczepy o maksymalnej dopuszczalnej masie nieprzekraczającej 3500 kg – kategorie pojazdów O1 i O2,
  - przyczepy i naczepy o maksymalnej dopuszczalnej masie przekraczającej 3500 kg – kategorie pojazdów O3 i O4,
  - pojazdy dwu lub trzykołowe – kategorie pojazdów L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e i L7e,
  - ciągniki kołowe o maksymalnej prędkości projektowej przekraczającej 40 km/godz. – kategoria pojazdów T5.
2. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do:
  - pojazdów mających wartość historyczną,

- pojazdów należących do sił zbrojnych, straży pożarnej, obrony cywilnej, służb pogotowia i ratunkowych,
  - pojazdów wykorzystywanych przez przedsiębiorstwa rolne, ogrodnicze, leśne, gospodarstwa rolne i przedsiębiorstwa rybackie o maksymalnej prędkości projektowej nieprzekraczającej 40 km/h,
  - pojazdów specjalistycznych przewożących wyposażenie cyrków i wesołych miasteczek o maksymalnej prędkości projektowej nieprzekraczającej 40 km/h i eksploatowanych jedynie na terytorium danego państwa członkowskiego.
3. Państwa członkowskie mogą wprowadzić krajowe wymogi dotyczące badań przydatności do ruchu drogowego dla pojazdów wymienionych w ust. 2 zarejestrowanych na ich terytorium.

### *Artykuł 3* **Definicje**

Na użytek niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „pojazd” oznacza każdy nieporuszający się po szynach pojazd silnikowy lub jego przyczepę;
- 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) „pojazdy dwu lub trzykołowe” oznaczają wszelkie napędzane mechanicznie pojazdy dwukołowe, z przyczepą motocyklową lub bez niej, trzykołowe i czterokołowe;
- 6) „pojazd zarejestrowany w państwie członkowskim” oznacza pojazd, który jest zarejestrowany lub dopuszczony do użytku w państwie członkowskim;
- 7) „pojazd mający wartość historyczną” oznacza dowolny pojazd spełniający wszystkie poniższe warunki:
  - został wyprodukowany przynajmniej 30 lat temu;
  - jego konserwacji dokonuje się z wykorzystaniem części zamiennych odwzorowujących historyczne elementy pojazdu;



- nie dokonano w nim żadnych zmian mających wpływ na właściwości techniczne jego głównych podzespołów, takich jak silnik, hamulce, układ kierowniczy lub zawieszenie; oraz
  - nie zmieniono jego wyglądu;
- 8) „posiadacz dowodu rejestracyjnego” oznacza osobę, na której nazwisko pojazd jest zarejestrowany;
  - 9) „badanie przydatności do ruchu drogowego” oznacza sprawdzenie, czy części i elementy pojazdu są zgodne z jego faktycznymi właściwościami w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska określonymi w momencie dokonania homologacji, pierwszej rejestracji lub pierwszego dopuszczenia do użytku, a także w momencie jego modernizacji;
  - 10) „homologacja” oznacza dowolną kategorię homologacji lub dopuszczeń, o których mowa w dyrektywie 2007/46/WE;
  - 11) „usterki” oznaczają defekty techniczne i inne niezgodności wykryte podczas badania przydatności do ruchu drogowego;
  - 12) „świadectwo przydatności do ruchu drogowego” oznacza świadectwo wydawane przez właściwy organ lub stację kontroli pojazdów, w którym przedstawiono wyniki badania oraz ogólną ocenę pojazdu;
  - 13) „diagnosta” oznacza osobę upoważnioną przez państwo członkowskie do przeprowadzenia badania przydatności do ruchu drogowego w stacji kontroli pojazdów lub w imieniu właściwego organu;
  - 14) „właściwy organ” oznacza organ lub instytucję publiczną odpowiedzialne za zarządzanie krajowym systemem badań przydatności do ruchu drogowego, w tym – w stosownych przypadkach – za przeprowadzanie badań przydatności do ruchu drogowego;
  - 15) „stacja kontroli pojazdów” oznacza organ lub przedsiębiorstwo, publiczne bądź prywatne, w tym takie, które dokonuje napraw pojazdów, zatwierdzone przez państwo członkowskie do przeprowadzania badań przydatności do ruchu drogowego;
  - 16) „organ nadzoru” oznacza organ ustanowiony przez państwo członkowskie i odpowiedzialny za zatwierdzanie stacji kontroli pojazdów i nadzór nad nimi.

## ROZDZIAŁ II

### OBOWIĄZKI OGÓLNE

#### *Artykuł 4*

#### **Obowiązki**

1. Pojazdy silnikowe i ich przyczepy poddawane są okresowym badaniom zgodnie z niniejszym rozporządzeniem w państwie członkowskim, w którym są one zarejestrowane.
2. Badania przydatności do ruchu drogowego przeprowadzane są jedynie przez właściwy organ państwa członkowskiego lub przez stacje kontroli pojazdów zatwierdzone przez państwa członkowskie.
3. Producenci pojazdów zapewniają stacjom kontroli pojazdów lub – w stosownych przypadkach – właściwemu organowi dostęp do informacji technicznych niezbędnych do przeprowadzenia badań przydatności do ruchu drogowego, zgodnie z załącznikiem I. Komisja przyjmuje szczegółowe przepisy dotyczące procedur dostępu do informacji technicznych określonych w załączniku I zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 16 ust. 2.
4. Posiadacz dowodu rejestracyjnego jest odpowiedzialny za nieprzerwane utrzymywanie pojazdu w stanie zapewniającym jego bezpieczeństwo i przydatność do ruchu drogowego.

## ROZDZIAŁ III

### WYMOGI DOTYCZĄCE BADAŃ PRZYDATNOŚCI DO RUCHU DROGOWEGO

#### *Artykuł 5*

#### **Terminy i częstotliwość badań**

1. Pojazdy poddawane są badaniom przydatności do ruchu drogowego w każdą rocznicę daty pierwszej rejestracji, przynajmniej w następujących odstępach czasu:
  - pojazdy kategorii L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e i L7e: cztery lata po dacie pierwszej rejestracji pojazdu, następnie po dwóch latach, a następnie co rok;
  - pojazdy kategorii M1, N1 i O2: cztery lata po dacie pierwszej rejestracji pojazdu, następnie po dwóch latach, a następnie co rok;
  - pojazdy kategorii M1 zarejestrowane jako taksówki lub ambulanse, pojazdy kategorii M2, M3, N2, N3, T5, O3 i O4: jeden rok po dacie pierwszej rejestracji pojazdu, a następnie co rok.
2. W przypadku gdy pojazd kategorii M1 lub N1 osiągnął przebieg 160000 km w chwili wykonania pierwszego badania przydatności do ruchu drogowego od

pierwszej rejestracji pojazdu, kolejne badania przydatności do ruchu drogowego tego pojazdu wykonuje się co rok.

3. Posiadacz dowodu rejestracyjnego może zwrócić się do stacji kontroli pojazdów, lub w stosownym przypadku do właściwego organu, o przeprowadzenie badań przydatności do ruchu drogowego w okresie od początku miesiąca poprzedzającego miesiąc, na który przypada rocznica daty, o której mowa w ust. 1, do końca drugiego miesiąca przypadającego po tej dacie, przy czym nie wpływa to na termin kolejnego badania przydatności do ruchu drogowego.
4. Niezależnie od daty przeprowadzenia ostatniego badania przydatności do ruchu drogowego, właściwy organ może zażądać, aby pojazd został poddany badaniu przydatności do ruchu drogowego lub badaniu dodatkowemu przed terminem, o którym mowa w ust. 1 i 2, w następujących przypadkach:
  - po wypadku, w którym poważnemu uszkodzeniu uległy główne elementy odpowiadające za bezpieczeństwo pojazdu, takie jak koła, zawieszenie, strefy zgniotu, układ kierowniczy lub hamulce,
  - w przypadku dokonania zmian lub modyfikacji układów i elementów odpowiadających za bezpieczeństwo i ochronę środowiska,
  - w przypadku zmiany posiadacza dowodu rejestracyjnego pojazdu.

#### *Artykuł 6*

#### **Treść i metody badań**

1. Badanie przydatności do ruchu drogowego obejmuje obszary, o których mowa w załączniku II pkt 2.
2. Właściwy organ państwa członkowskiego lub stacja kontroli pojazdów przeprowadza badanie przydatności do ruchu drogowego w odniesieniu do każdego obszaru, o którym mowa w ust. 1, uwzględniając przynajmniej te elementy, które zostały określone w załączniku II pkt 3, oraz stosując obowiązujące metody badań tych elementów wymienione w tym załączniku.

#### *Artykuł 7*

#### **Ocena usterek**

1. W odniesieniu do każdego elementu poddawanego badaniu, w załączniku III przedstawiono minimalny wykaz możliwych usterek wraz ze wskazaniem ich wagi.
2. Podczas przeprowadzania badania przydatności do ruchu drogowego diagnosta 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, lub inne istotniejsze niezgodności,
  - niebezpieczne usterki stanowiące bezpośrednie i natychmiastowe zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego w stopniu bezwzględnie 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 najpoważniejszej 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 dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

#### *Artykuł 8*

### **Świadectwo przydatności do ruchu drogowego**

1. Stacja kontroli pojazdów lub – w stosownych przypadkach – właściwy organ, który przeprowadził badanie przydatności do ruchu drogowego danego pojazdu, wydaje dla tego pojazdu świadectwo przydatności do ruchu drogowego, w którym znajdują się co najmniej informacje określone w załączniku IV.
2. Stacja kontroli pojazdów lub – w stosownych przypadkach – właściwy organ wydaje osobie, która przekazała pojazd do badania, świadectwo przydatności do ruchu drogowego lub – w przypadku ustanowienia elektronicznego systemu świadectw przydatności do ruchu drogowego – należyście uwierzytelniony wydruk takiego świadectwa.
3. Od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia a najpóźniej 3 lata po tej dacie, stacje kontroli pojazdów przekazują właściwemu organowi państwa członkowskiego informacje z wystawionych przez nie świadectw przydatności do ruchu drogowego drogą elektroniczną. Informacje te zostają przekazane w rozsądnym okresie czasu od wydania przedmiotowych świadectw przydatności do ruchu drogowego. Do chwili upływu przedmiotowego terminu stacje kontroli pojazdów mogą przekazywać przedmiotowe informacje właściwym organom w dowolny inny sposób. Właściwy organ przechowuje te informacje przez okres 36 miesięcy od dnia ich otrzymania.
4. Aby sprawdzić odczyt z licznika kilometrów, w przypadku gdy informacja ta nie została przekazana w formie elektronicznej po poprzednim badaniu przydatności do ruchu drogowego, diagnosta żąda od osoby, która przekazała pojazd do badania, przedstawienia świadectwa wydanego po poprzednim badaniu przydatności do ruchu drogowego.
5. O wynikach badania przydatności do ruchu drogowego informowany jest organ rejestracji pojazdu. W ramach tej informacji przekazuje się informacje wymienione w świadectwie przydatności do ruchu drogowego.

### *Artykuł 9*

#### **Działania następcze w przypadku usterek**

1. W przypadku stwierdzenia jedynie drobnych usterek, posiadacz dowodu rejestracyjnego dopilnowuje, aby usterki te zostały niezwłocznie usunięte. Powtórzenie badania może okazać się zbędne.
2. W przypadku stwierdzenia poważnych usterek, właściwy organ podejmuje decyzję o warunkach, zgodnie z którymi możliwa jest eksploatacja pojazdu zanim przejdzie on ponowne badanie przydatności do ruchu drogowego. Ponowne badanie przeprowadza się w ciągu sześciu tygodni od pierwotnego badania.
3. W przypadku stwierdzenia niebezpiecznych usterek, pojazd nie może być eksploatowany na drogach publicznych, a jego rejestracja zostaje cofnięta zgodnie z art. 3a dyrektywy XXX Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę Rady 1999/37/WE w sprawie dokumentów rejestracyjnych dla pojazdów<sup>24</sup> do czasu usunięcia usterek i wydania nowego świadectwa przydatności do ruchu drogowego, które potwierdzi przydatność do ruchu drogowego pojazdu.

### *Artykuł 10*

#### **Poświadczenie przeprowadzenia badania**

Stacja kontroli pojazdów lub – w stosownym przypadku – właściwy organ państwa członkowskiego, które przeprowadziły badania przydatności do ruchu drogowego pojazdu zarejestrowanego na ich terytorium, wydają poświadczenie każdemu pojazdowi, który przeszedł badanie z pozytywnym skutkiem. Na poświadczeniu tym widnieje data następnego badania przydatności do ruchu drogowego.

Każde państwo członkowskie uznaje poświadczenie wydane zgodnie z ust. 1.

## **ROZDZIAŁ IV**

### **PRZEPISY ADMINISTRACYJNE**

### *Artykuł 11*

#### **Wyposażenie i przyrządy do przeprowadzania badań**

1. Wyposażenie i przyrządy wykorzystywane do przeprowadzania badań przydatności do ruchu drogowego muszą być zgodne z minimalnymi wymogami technicznymi ustanowionymi w załączniku V.

---

<sup>24</sup> Dz.U. L XXX z XX.XX.XXXX, s. XX.

2. Stacje kontroli pojazdów lub – w stosownym przypadku – właściwe organy utrzymują wyposażenie i przyrządy do przeprowadzania badań w stanie zgodnym ze specyfikacjami przedstawionymi przez producenta.
3. Wszelkie przyrządy wykorzystywane do pomiarów przechodzą okresowo kalibrację zgodnie ze specyfikacjami przedstawionymi przez producenta.

#### *Artykuł 12* **Diagności**

1. Badania przydatności do ruchu drogowego prowadzone są przez diagnostów spełniających minimalne wymogi w zakresie kompetencji i wykszolenia ustanowione w załączniku VI.
2. Diagnosty spełniający minimalne wymogi w zakresie kompetencji i wykszolenia otrzymują od państwa członkowskiego odpowiednie świadectwo. Świadectwo to zawiera co najmniej informacje wymienione w załączniku VI pkt 3.
3. Diagnosty zatrudniani przez właściwe organy państw członkowskich lub stacje kontroli pojazdów w dniu rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia zostają zwolnieni z wymogów ustanowionych w załączniku VI pkt 1. Otrzymują oni od państw członkowskich świadectwo równoważności.
4. Prowadząc badanie przydatności do ruchu drogowego, diagnosty muszą być wolni od wszelkich konfliktów interesów, w szczególności pod kątem ekonomicznych, osobistych lub rodzinnych relacji z posiadaczem dowodu rejestracyjnego pojazdu przechodzącego badanie.
5. Stacja kontroli pojazdów informuje osobę, która przekazała pojazd do badania, o naprawach, które muszą zostać przeprowadzone, i nie zmienia wyników badań do celów komercyjnych.
6. Wyniki przeprowadzonego przez diagnostę badania przydatności do ruchu drogowego mogą zostać zmienione przez organ nadzoru jedynie, jeżeli ustalenia z przeprowadzonego przez diagnostę badania przydatności do ruchu drogowego okażą się wyraźnie nieprawidłowe.

#### *Artykuł 13*

##### **Zatwierdzanie stacji kontroli pojazdów i nadzór nad nimi**

1. Organ nadzoru wykonuje co najmniej zadania przewidziane w załączniku VII pkt 1, oraz spełnia wymogi określone w pkt 2 i 3 tego załącznika.

Państwa członkowskie udostępniają publicznie przepisy i procedury, obejmujące organizację, zadania i wymogi, obowiązujące w odniesieniu do pracowników organów nadzoru.

Organy nadzoru są niezależne od stacji kontroli pojazdów i producentów pojazdów.

2. Stacje kontroli pojazdów prowadzone bezpośrednio przez właściwy organ są zwolnione z wymogów dotyczących zatwierdzenia i nadzoru.

## ROZDZIAŁ V

### WSPÓŁPRACA I WYMIANA INFORMACJI

#### *Artykuł 14*

#### **Współpraca administracyjna między państwami członkowskimi**

1. Państwa członkowskie wyznaczają krajowy punkt kontaktowy odpowiedzialny za wymianę informacji z innymi państwami członkowskimi i z Komisją w zakresie stosowania niniejszego rozporządzenia.
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 15*

#### **Elektroniczna platforma wymiany informacji o pojazdach**

Komisja przeanalizuje wykonalność, koszty i korzyści związane ze stworzeniem elektronicznej platformy wymiany informacji o pojazdach, której celem byłaby wymiana informacji na temat danych dotyczących badań przydatności do ruchu drogowego między właściwymi organami państw członkowskich odpowiadającymi za badania, rejestrację i homologację pojazdów, stacjami kontroli pojazdów i producentami pojazdów.

Na podstawie tej analizy Komisja przedstawi różne warianty strategiczne i dokona ich oceny, w tym w odniesieniu do możliwości zniesienia wymogu wydawania poświadczenia przeprowadzenia badania przewidzianego w art. 10. W ciągu dwóch lat od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia, Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat wyników przedmiotowej analizy, a wraz z tym sprawozdaniem – w stosownym przypadku – przedstawi wniosek ustawodawczy.

## ROZDZIAŁ VI

### PRZEPISY DOTYCZĄCE UPRAWNIENÍ WYKONAWCZYCH I DELEGOWANYCH

#### *Artykuł 16*

#### **Komitet ds. Przydatności do Ruchu Drogowego**

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.

#### *Artykuł 17*

#### **Akty delegowane**

Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 19 w celu:

- odpowiedniej aktualizacji art. 2 ust. 1 i art. 5 ust. 1 i 2 w celu uwzględnienia zmian w odniesieniu do kategorii pojazdów wynikających z wprowadzenia zmian w aktach prawnych, o których mowa w art. 3 ust. 1,
- aktualizacji załączników w świetle postępu technicznego lub w celu uwzględnienia zmian w międzynarodowych lub unijnych aktach prawnych.

#### *Artykuł 18*

#### **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. 17, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia [*wejścia w życie niniejszego rozporządzenia*].
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 17, 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. 17 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.



## ROZDZIAŁ VII

### PRZEPISY KOŃCOWE

#### *Artykuł 19*

##### **Kary**

1. Państwa członkowskie określają przepisy dotyczące kar mających zastosowanie w przypadku naruszenia przepisów niniejszego rozporządzenia i podejmują wszelkie środki niezbędne do ich wdrożenia. Kary te muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstraszające i niedyskryminujące.
2. Każde państwo członkowskie podejmuje niezbędne środki w celu dopilnowania, aby manipulacje lub ingerencje w stan licznika kilometrów uznane zostały za przestępstwo i podlegały skutecznej, proporcjonalnej, odstraszającej i niedyskryminacyjnej karze.
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 20*

##### **Przepisy przejściowe**

1. Wyposażenie i przyrządy do kontroli pojazdów, o których mowa w art. 11, które nie są spełniają minimalnych wymogów ustanowionych w załączniku V w dniu [*data rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia*] mogą być wykorzystywane do prowadzenia badań przydatności do ruchu drogowego przez okres nie dłuższy niż pięć lat od tego dnia.
2. Państwa członkowskie stosują wymogi ustanowione w załączniku VII najpóźniej od piątego roku po dacie rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia.

#### *Artykuł 21*

##### **Uchylenie**

Dyrektywa 2009/40/WE i zalecenie Komisji 2010/378/UE tracą moc ze skutkiem od [*daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia*].

#### *Artykuł 22*

##### **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 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*