



PARLAMENT EUROPEJSKI

2009 - 2014

---

*Komisja Przemysłu, Badań Naukowych i Energii*

---

**2012/0184(COD)**

26.4.2013

## **OPINIA**

Komisji Przemysłu, Badań Naukowych i Energii

dla Komisji Transportu i Turystyki

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie okresowych badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającego dyrektywę 2009/40/WE  
(COM(2012)0380 – C7-0186/2012 – 2012/0184(COD))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Krišjānis Kariņš

PA\_Legam

## ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

W związku ze zwiększoną mobilnością osób w Unii Europejskiej konieczne są bardziej zharmonizowane przepisy w zakresie kontroli przydatności do ruchu drogowego. Jest to potrzebne nie tylko w celu zwiększenia bezpieczeństwa drogowego, ale również po to, aby dostarczyć obywatelom ważnych informacji dotyczących pojazdów nabywanych w różnych państwach członkowskich. Wraz z rozwojem technologii konieczne jest dostosowanie prawodawstwa, tak aby objąć nim pojazdy, które wcześniej nie wchodziły w zakres regulacji.

Sprawozdawca proponuje szereg poprawek do dokumentu.

Po pierwsze, świadectwo przydatności do ruchu drogowego i protokół badania przydatności do ruchu drogowego muszą być dostępne dla zainteresowanych stron online. Obejmuje to inspektora dokonującego kontroli drogowej, stację badania przydatności do ruchu drogowego w państwie członkowskim, w którym pojazd został zarejestrowany, a nawet nabywcę samochodu. Dostępność odczytów licznika kilometrów ma zasadnicze znaczenie dla upewnienia się, że nikt nie zafałszował przebiegu pojazdu.

Po drugie, istnieje już mechanizm wymiany informacji między państwami członkowskimi – EUCARIS. Nie trzeba więc ustanawiać nowego mechanizmu wymiany informacji ani badać wykonalności europejskiej elektronicznej platformy informacji o pojazdach. Zamiast tego Komisja musi zbadać możliwości rozszerzenia ram EUCARIS. Sprawozdawca jest zdania, że będzie to bardziej opłacalne rozwiązanie, które będzie można wprowadzić najszybciej.

Ponadto sprawozdawca uważa kary za fałszowanie przebiegu za bezużyteczne, jeśli odczyty liczników będą dostępne dla zainteresowanych stron. Dostępność odczytów liczników dla zainteresowanych stron wyeliminuje motywację do fałszowania przebiegu.

## POPRAWKI

Komisja Przemysłu, Badań Naukowych i Energii zwraca się do Komisji Transportu i Turystyki, jako do komisji przedmiotowo właściwej, o naniesienie do swojego sprawozdania następujących poprawek:

### **Poprawka 1** **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Motyw 7**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(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

*Poprawka*

(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.

narażonych na niebezpieczeństwo, a liczba ofiar śmiertelnych w tej grupie stale rośnie. Dlatego też należy rozszerzyć zakres pojazdów poddawanych badaniom o grupy najwyższego ryzyka wśród użytkowników dróg – dwu lub trzykołowe pojazdy silnikowe. **W badaniach tych nie powinno się uwzględniać motorowerów, mimo że są one nadmiernie reprezentowane w statystykach wypadków śmiertelnych, zważywszy na fakt, że tak szeroki zakres okresowych badań przydatności do ruchu drogowego byłby niepraktyczny i niezgodny z zasadą proporcjonalności.**

#### *Uzasadnienie*

*Uwzględnienie motorowerów byłoby niepraktyczne. Przykładowo, aby dotrzeć do miejsca, w którym byłyby przeprowadzane okresowe badania przydatności do ruchu drogowego, kierowca motoroweru w obszarze wiejskim musiałby pokonać znaczne odległości, jadąc po głównych drogach. W ten sposób kierowca narażałby siebie i innych na niepotrzebne ryzyko.*

#### **Poprawka 2 Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 8**

##### *Tekst proponowany przez Komisję*

(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.

##### *Poprawka*

(8) Pojazdy rolnicze o maksymalnej prędkości projektowej ponad 40 km/h coraz częściej wykorzystywane są zamiast samochodów ciężarowych do zadań transportowych o lokalnym zasięgu, **a tym samym konkurują z tradycyjnymi środkami transportu towarów.** 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.

#### *Uzasadnienie*

*Ponieważ pojazdy kategorii T5 coraz częściej uczestniczą w ruchu drogowym, powinny podlegać pełnej kontroli przydatności do ruchu drogowego.*

### Poprawka 3 Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Motyw 9

*Tekst proponowany przez Komisję*

(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.

*Poprawka*

(9) Pojazdy mające wartość historyczną mają służyć zachowaniu dziedzictwa epoki, w której zostały zbudowane. **Są dobrem kulturowym i nie używa się ich regularnie jako pojazdów codziennego użytku**. Decyzję o przedłużeniu terminu okresowych badań przydatności do ruchu drogowego dla tego rodzaju pojazdów należy pozostawić w gestii państw członkowskich. **Prawo to nie może jednak prowadzić do stosowania bardziej rygorystycznych norm niż te, które obowiązywały pierwotnie dla tego pojazdu**. Także w przypadku pozostałych rodzajów pojazdów specjalistycznych zadanie uregulowania kwestii badań przydatności do ruchu drogowego należy pozostawić w rękach państw członkowskich.

*Uzasadnienie*

*Pojazdy o wartości historycznej są dobrem kulturowym i nie używa się ich regularnie jako pojazdów codziennego użytku. Dlatego w ich przypadku muszą obowiązywać inne reguły.*

### Poprawka 4 Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Motyw 10

*Tekst proponowany przez Komisję*

(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

*Poprawka*

(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.

bezwzględnie odpowiedzialne za **organizację** badania przydatności do ruchu drogowego, nawet jeżeli w ramach systemu krajowego dopuszcza się zatwierdzanie organów prywatnych, w tym organów wykonujących także naprawy.

## **Poprawka 5** **Wniosek dotyczący rozporządzenia** **Motyw 11**

### *Tekst proponowany przez Komisję*

(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.

### *Poprawka*

(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 **systemów** odpowiadających za bezpieczeństwo i ochronę środowiska. **Dane powinny obejmować szczegółowe informacje umożliwiające kontrolę sprawności systemów odpowiadających za bezpieczeństwo pojazdów w sposób pozwalający na ich sprawdzenie w środowisku okresowych badań przydatności do ruchu drogowego w celu określenia przewidywalnej oceny przydatności bądź nieprzydatności do ruchu drogowego.** 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.

## Poprawka 6 Wniosek dotyczący rozporządzenia

### Motyw 17

*Tekst proponowany przez Komisję*

(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**.

## Poprawka 7 Wniosek dotyczący rozporządzenia

### Motyw 22

*Tekst proponowany przez Komisję*

(22) Świadczenie 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.

*Poprawka*

(17) Częstotliwość badań należy dostosować w zależności od rodzaju pojazdu. Prawdopodobieństwo wystąpienia usterek technicznych w pojazdach zwiększa się wraz z przekroczeniem przez nie określonego wieku. Dlatego też należy w przypadku starszych pojazdów **przeprowadzać badania w regularnych odstępach czasu**.

*Poprawka*

(22) Świadczenie 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. **Jeśli jest to możliwe, zainteresowanym stronom należy udostępnić świadectwo przydatności do ruchu drogowego również w wersji elektronicznej, dokonując tego jednak z poszanowaniem ochrony danych osobowych**.

## Poprawka 8 Wniosek dotyczący rozporządzenia

### Motyw 23

*Tekst proponowany przez Komisję*

(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.**

## Poprawka 9 Wniosek dotyczący rozporządzenia

### Motyw 25

*Tekst proponowany przez Komisję*

(25) Badania przydatności do ruchu drogowego stanowią element szerszych

*Poprawka*

(23) Ocenia się, że w przypadku od 5 do 12% transakcji sprzedaży samochodów używanych **w jednym kraju (a w przypadku sprzedaży transgranicznej liczba to jest znacznie wyższa)** 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 **oraz udostępnianie zarejestrowanych odczytów licznika zainteresowanym stronom w całej Unii. Państwa członkowskie mogą kontrolować prawdziwość przebiegu w trakcie życia pojazdu przy pomocy centralnych baz danych, które zawierają wszystkie odczyty liczników rejestrowane przez różne podmioty (dealerów, warsztaty naprawcze, stacje kontroli pojazdów). Państwa członkowskie powinny udostępniać odczyty licznika w drodze elektronicznej wymiany informacji, dokonując tego jednak z poszanowaniem ochrony danych osobowych.**

*Poprawka*

(25) Badania przydatności do ruchu drogowego stanowią element szerszych



ram przepisów, regulujących kwestie dotyczące pojazdów przez cały cykl ich użytkowania – od homologacji przez rejestrację 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*.

ram przepisów, regulujących kwestie dotyczące pojazdów przez cały cykl ich użytkowania – od homologacji przez rejestrację 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 *oraz zbadać możliwości rozszerzenia zakresu funkcjonowania istniejących systemów wymiany informacji, tak aby uwzględnić w tej platformie wymianę informacji o odczytach przebiegu oraz zbadać możliwości jeszcze szerszej wymiany informacji*.

## **Poprawka 10** **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

### **Artykuł 2 – ustęp 1 – tiret siódme**

*Tekst proponowany przez Komisję*

– pojazdy dwu lub trzykołowe – kategorie pojazdów **L1e**, **L2e**, L3e, L4e, L5e, L6e i L7e,

*Poprawka*

– pojazdy dwu lub trzykołowe – kategorie pojazdów L3e, L4e, L5e, L6e i L7e,

### *Uzasadnienie*

*Uwzględnienie motorowerów byłoby niepraktyczne. Przykładowo, aby dotrzeć do miejsca, w którym byłyby przeprowadzane okresowe badania przydatności do ruchu drogowego, kierowca motoroweru w obszarze wiejskim musiałby pokonać znaczne odległości, jadąc po głównych drogach. W ten sposób kierowca narażałby siebie i innych na niepotrzebne ryzyko. Prowadziłoby to ponadto do niepotrzebnych obciążeń administracyjnych.*

**Poprawka 11**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 3 – ustęp 1 – punkt 7 – tiret drugie**

*Tekst proponowany przez Komisję*

– jego konserwacji dokonuje się z wykorzystaniem części zamiennych odwzorowujących historyczne elementy pojazdu;

*Poprawka*

– jego konserwacji **lub odrestaurowania** dokonuje się z wykorzystaniem części zamiennych odwzorowujących historyczne elementy pojazdu **lub pochodzących z epoki, z której pochodzi sam pojazd**;

*Uzasadnienie*

*Pojazdy o wartości historycznej są dobrem kulturowym. W związku z tym wymogi dotyczące definicji również muszą być jasne. Tylko pojazdy zachowane w rzeczywistości oryginalnej postaci są naprawdę historyczne. Definicja w niniejszym rozporządzeniu jest pierwszą definicją obowiązującą dla pojazdów historycznych, którą przewidziano w europejskim ustawodawstwie. Ponieważ może być ona wzorem dla późniejszych przepisów, musi być szczególnie precyzyjna.*

**Poprawka 12**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 3 – ustęp 1 – punkt 7 – tiret trzecie**

*Tekst proponowany przez Komisję*

– **nie dokonano w nim żadnych zmian mających wpływ na** właściwości techniczne jego głównych podzespołów, takich jak silnik, hamulce, układ kierowniczy lub zawieszenie; **oraz**

*Poprawka*

– właściwości techniczne jego głównych podzespołów, takich jak silnik, hamulce, układ kierowniczy, **rodzaj pojazdu** lub zawieszenie **pozostają niezmienione lub pochodzą z epoki, z której pochodzi sam pojazd**;

**Poprawka 13**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 3 – ustęp 1 – punkt 7 – tiret czwarte**

*Tekst proponowany przez Komisję*

– **nie zmieniono** jego wyglądu;

*Poprawka*

– jego **wygląd zewnętrzny nie został zmieniony lub pozostał w oryginalnej formie właściwej dla epoki**;

**Poprawka 14**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 3 – ustęp 1 – punkt 7 – tiret czwarte a (nowe)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*– właściwe dla epoki są:  
zmiany, które były możliwe z prawnego i  
technicznego punktu widzenia w ciągu  
dziesięciu lat od produkcji pojazdu;*

**Poprawka 15**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 3 – ustęp 1 – punkt 9**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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;*

9) „badanie przydatności do ruchu drogowego” oznacza sprawdzenie, czy *pojazd wykazuje pod względem bezpieczeństwa i ochrony środowiska niezbędną funkcjonalność do użytkowania go na drogach publicznych;*

*Uzasadnienie*

*Definicja powinna być dokładniej dopasowana do kontroli prawidłowego funkcjonowania posiadanych przez pojazd systemów bezpieczeństwa i ochrony środowiska.*

**Poprawka 16**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 3 – ustęp 1 – punkt 16 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*16a) „baza danych stanów licznika”  
oznacza bazę danych utworzoną przez  
państwo członkowskie, która zawiera*

*stany liczników pojazdów  
zarejestrowanych w tym państwie  
członkowskim.*

**Poprawka 17**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 4 – ustęp 3**

*Tekst proponowany przez Komisję*

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.

*Poprawka*

3. Producenci pojazdów zapewniają stacjom kontroli pojazdów lub – w stosownych przypadkach – właściwemu organowi, ***jak również warszatom i producentom przyrządów kontrolnych oraz wszystkim zainteresowanym stronom niedyskryminujący*** 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.

*Uzasadnienie*

*Dostęp do informacji ma duże znaczenie dla okresowego badania przydatności do ruchu drogowego. Powinien być możliwy niedyskryminujący dostęp dla wszystkich zainteresowanych, jak przewidziano w przepisach dotyczących pokładowych układów diagnostycznych (OBD). Należy to zapewnić, aby umożliwić uczciwą konkurencję.*

**Poprawka 18**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 5 – ustęp 1 – tiret pierwsze**

*Tekst proponowany przez Komisję*

– 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***;

*Poprawka*

– pojazdy kategorii L3e, L4e, L5e, L6e i L7e: cztery lata po dacie pierwszej rejestracji pojazdu, następnie ***co dwa lata***;

## Uzasadnienie

Częstotliwość badań motocykli również należy oceniać pod kątem obciążenia finansowego i administracyjnego posiadaczy motocykli. Stosuje się zasadę pomocniczości, ponieważ wniosek nie wchodzi w zakres wyłącznych kompetencji Unii. W przypadku pojazdów motocyklowych o małej mocy oraz skuterów o maksymalnej prędkości do 45 km/h państwa członkowskie powinny nadal decydować, czy chcą je poddawać obowiązkowemu regularnemu badaniu przydatności do ruchu drogowego.

### **Poprawka 19** **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Artykuł 5 – ustęp 1 – tiret drugie**

*Tekst proponowany przez Komisję*

– pojazdy kategorii M1, N1 i O2: cztery lata po dacie pierwszej rejestracji pojazdu, następnie **po dwóch latach, a następnie co rok**;

*Poprawka*

– pojazdy kategorii M1, N1 i O2: cztery lata po dacie pierwszej rejestracji pojazdu, następnie **co dwa lata**;

## Uzasadnienie

Zgodnie z zasadami pomocniczości i proporcjonalności należy pozostawić w gestii państw członkowskich decyzję w sprawie zwiększenia częstotliwości kontroli przydatności do ruchu drogowego pojazdów kategorii M1, N1 i O2.

### **Poprawka 20** **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Artykuł 5 – ustęp 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

**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.**

*Poprawka*

**skreślony**

## Uzasadnienie

Jako że średni przebieg współczesnych pojazdów M1 i N1 rośnie bez widocznego pogarszania

się wyników w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska, a także z uwagi na techniczne możliwości manipulacji licznikiem kilometrów, częstotliwość badań nie powinna być związana z przebiegiem kilometrów.

### **Poprawka 21** **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Artykuł 5 – ustęp 4 – tiret trzecie**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

– w przypadku zmiany posiadacza dowodu rejestracyjnego pojazdu.

*skreślone*

### **Poprawka 22** **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Artykuł 5 – ustęp 4 – tiret trzecie a (nowe)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

– w następstwie kontroli drogowej.

### **Poprawka 23** **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Artykuł 6 – ustęp 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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.**

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. **Celem jest wyłącznie sprawdzenie sposobu funkcjonowania pojazdu. Można zgłaszać zastrzeżenia co do niedopuszczonych dla danego typu pojazdu elementów i części zamiennych, które ewidentnie mają negatywny wpływ na właściwości w zakresie bezpieczeństwa i ochrony**

**środowiska. Stosuje się obowiązujące metody badań tych elementów wymienione w załączniku II pkt 3.**

#### *Uzasadnienie*

*Okresowe badanie przydatności do ruchu drogowego sprawdza sposób funkcjonowania części zamiennych, a nie generalnie homologację typu części zamiennych. Praktycznie nie jest to nawet możliwe, ponieważ niektóre części są zamontowane tak, że nie można ich sprawdzić. Tylko jeśli wbudowano elementy mające negatywny wpływ na właściwości w zakresie bezpieczeństwa oraz ochrony środowiska, niedopuszczone do zastosowania w danym typie, można zarzucić ich nieprawidłowość. Nie można pośrednio ograniczać swobody zaopatrzenia w części zamienne.*

#### **Poprawka 24 Wniosek dotyczący rozporządzenia**

##### **Artykuł 8 – ustęp 4**

*Tekst proponowany przez Komisję*

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.

*Poprawka*

4. Aby sprawdzić odczyt z licznika kilometrów, **jeśli jest on normalnie zainstalowany, informacje dotyczące poprzedniego badania** przydatności do ruchu drogowego **są udostępniane diagnoście drogą elektroniczną. Do czasu ustanowienia systemu elektronicznego przesyłania informacji** diagnosta żąda od osoby, która przekazała pojazd do badania, przedstawienia świadectwa wydanego po poprzednim badaniu przydatności do ruchu drogowego. **Zainteresowanym stronom udostępnia się drogą elektroniczną odczyt licznika dokonany podczas ostatniego badania przydatności do ruchu drogowego. Informacje te nie mogą zawierać danych osobowych.**

#### **Poprawka 25 Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 8 – ustęp 5 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***5a. Świadectwa przydatności do ruchu drogowego są wzajemnie uznawane przez wszystkie państwa członkowskie do celów przerejestrowania pojazdu przeniesionego z jednego państwa członkowskiego do drugiego, pod warunkiem że świadectwo jest ważne w granicach częstotliwości państwa członkowskiego, w którym dokonuje się przerejestrowania.***

*Uzasadnienie*

*Uznawanie świadectw przydatności do ruchu drogowego wydanych przez każde z państw członkowskich we wszystkich pozostałych państwach członkowskich stanowi ważny krok w kierunku urzeczywistnienia rynku wewnętrznego.*

**Poprawka 26**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 8 – ustęp 5 b (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***5b. Świadectwa przydatności do ruchu drogowego są wzajemnie uznawane przez wszystkie państwa członkowskie do celów przerejestrowania pojazdu przeniesionego z jednego państwa członkowskiego do drugiego, pod warunkiem że świadectwo spełnia wymogi w zakresie częstotliwości badania obowiązujące w państwie członkowskim, w którym dokonuje się przerejestrowania. Podstawą do tego są badania we wszystkich państwach członkowskich, które odpowiadają takim samym normom.***

*Uzasadnienie*

*Wzajemne uznawanie jest również przydatne w przypadku przerejestrowania oraz sprzedaży transgranicznej. Z tego względu we wszystkich państwach członkowskich UE muszą obowiązywać porównywalne normy. Podstawą do tego są badania we wszystkich państwach członkowskich, które odpowiadają takim samym normom.*



**Poprawka 27**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 8 – ustęp 5 c (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**5c. Stacja kontroli pojazdów lub – w stosownych przypadkach – właściwy organ, który przeprowadził kontrolę techniczną pojazdu, przekazuje po każdej kontroli, odpowiednio do przypadku, zarejestrowany przebieg kilometrów do bazy danych stanów licznika.**

**Poprawka 28**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 12 – ustęp 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

1. Badania przydatności do ruchu drogowego prowadzone są przez diagnostów spełniających minimalne wymogi w zakresie kompetencji i wykształcenia ustanowione w załączniku VI.

1. Badania przydatności do ruchu drogowego prowadzone są przez diagnostów spełniających minimalne wymogi w zakresie kompetencji i wykształcenia ustanowione w załączniku VI. **Państwa członkowskie, które stosują bardziej restrykcyjne wymogi, mogą je zachować.**

*Uzasadnienie*

*Po raz pierwszy postawiono warunki kwalifikacyjne diagnostom. Państwa członkowskie UE, które stosują wyższe standardy, powinny móc je zachować.*

**Poprawka 29**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 12 – ustęp 1 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**1a. Państwa członkowskie propagują odpowiednie szkolenia diagnostów zgodnie z wymogami kwalifikacyjnymi.**

## Uzasadnienie

Zgodnie z wymogami kwalifikacyjnymi państwa członkowskie powinny propagować odpowiednie szkolenia.

### Poprawka 30 Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 12 – ustęp 4

*Tekst proponowany przez Komisję*

4. Prowadząc badanie przydatności do ruchu drogowego, diagności muszą być wolni od wszelkich konfliktów interesów, w szczególności pod kątem ekonomicznych, osobistych lub rodzinnych relacji z posiadaczem dowodu rejestracyjnego pojazdu przechodzącego badanie.

*Poprawka*

4. Prowadząc badanie przydatności do ruchu drogowego, diagności muszą być wolni od wszelkich konfliktów interesów, w szczególności pod kątem ekonomicznych, osobistych lub rodzinnych relacji z posiadaczem dowodu rejestracyjnego pojazdu przechodzącego badanie. **Wymaga to odpowiednich norm certyfikacji, na przykład stosowania odpowiedniej normy ISO.**

## Uzasadnienie

*Aby zapewnić porównywalność i niezależność okresowego badania przydatności do ruchu drogowego, państwa członkowskie powinny uzgodnić stosowanie jednakowych norm certyfikacji, np. odpowiedniej normy ISO.*

### Poprawka 31 Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 15 – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

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.

*Poprawka*

Komisja **zbada, jaki jest najbardziej efektywny i skuteczny sposób stworzenia** elektronicznej platformy wymiany informacji o pojazdach, **z wykorzystaniem istniejących i już wdrożonych rozwiązań informatycznych w zakresie międzynarodowej wymiany danych, tak by zminimalizować koszty i uniknąć powielania. W analizie rozważone zostaną najbardziej odpowiednie sposoby połączenia istniejących systemów**

*krajowych w celu wymiany informacji na temat danych dotyczących badań przydatności do ruchu drogowego i odczytów liczników przebiegu między właściwymi organami państw członkowskich odpowiadającymi za badania, rejestrację i homologację pojazdów, stacjami kontroli pojazdów, producentami przyrządów do przeprowadzania badań i producentami pojazdów. Celem jest umożliwienie wszystkim zainteresowanym stronom niedyskryminującego dostępu do informacji o pojazdach.*

#### *Uzasadnienie*

*Dostęp do informacji ma duże znaczenie dla okresowego badania przydatności do ruchu drogowego. Powinien być możliwy niedyskryminujący dostęp dla wszystkich zainteresowanych, jak przewidziano w przepisach dotyczących pokładowych układów diagnostycznych (OBD).*

### **Poprawka 32** **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Artykuł 15 – ustęp 2**

##### *Tekst proponowany przez Komisję*

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.

##### *Poprawka*

Na podstawie tej analizy Komisja przedstawi *wnioski dotyczące zwiększenia interoperacyjności i normalizacji dokumentów elektronicznych oraz* zniesienia wymogu wydawania poświadczenia przeprowadzenia badania przewidzianego w art. 10 *oraz utworzenia systemu wymiany informacji między państwami członkowskimi o stanie liczników kilometrów w przypadku sprzedaży transgranicznej.* W ciągu dwóch lat od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie *odpowiedni* wniosek ustawodawczy.

**Poprawka 33**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 18 – ustęp 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

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].

*Poprawka*

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 17, powierza się Komisji na *okres pięciu lat* od dnia [wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]. *Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.*

**Poprawka 34**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 18 – ustęp 5 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*5a. Komisja regularnie informuje Parlament Europejski o wdrażaniu rozporządzenia oraz o jego oddziaływaniu na rynek wewnętrzny i produkcję przemysłową w Unii.*

*Uzasadnienie*

*Chodzi tutaj o wrażliwy sektor europejskiej gospodarki, zatem nieodzowne są zwiększona przejrzystość i kontrola.*

**Poprawka 35**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 19 – ustęp 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*2. Każde państwo członkowskie podejmuje niezbędne środki w celu dopilnowania,*

*skreślony*

***aby manipulacje lub ingerencje w stan licznika kilometrów uznane zostały za przestępstwo i podlegały skutecznej, proporcjonalnej, odstraszałającej i niedyskryminacyjnej karze.***

#### *Uzasadnienie*

*Kary nie spowodują zaprzestania fałszowania odczytów liczników. Można to osiągnąć – bez nakładania kar lub grzywien – dzięki dostępności informacji na temat ostatnich odczytów licznika.*

## PROCEDURA

<b>Tytuł</b>	Okresowe badania przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep
<b>Odsyłacze</b>	COM(2012)0380 – C7-0186/2012 – 2012/0184(COD)
<b>Komisja przedmiotowo właściwa</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 11.9.2012
<b>Opinia wydana przez</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	ITRE 11.9.2012
<b>Sprawozdawca komisji opiniodawczej</b> Data powołania	Krišjānis Kariņš 25.10.2012
<b>Rozpatrzenie w komisji</b>	18.3.2013
<b>Data przyjęcia</b>	25.4.2013
<b>Wynik głosowania końcowego</b>	+ :                    42 - :                    4 0 :                    3
<b>Posłowie obecni podczas głosowania końcowego</b>	Jean-Pierre Audy, Zigmantas Balčytis, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Fabrizio Bertot, Jan Březina, Reinhard Bütikofer, Maria Da Graça Carvalho, Giles Chichester, Jürgen Creutzmann, Pilar del Castillo Vera, Vicky Ford, Gaston Franco, Adam Gierek, Norbert Glante, Robert Goebbels, Fiona Hall, Jacky Hélin, Edit Herczog, Romana Jordan, Krišjānis Kariņš, Philippe Lamberts, Judith A. Merkies, Angelika Niebler, Jaroslav Paška, Aldo Patriciello, Vittorio Prodi, Teresa Riera Madurell, Michèle Rivasi, Jens Rohde, Paul Rübig, Amalia Sartori, Salvador Sedó i Alabart, Konrad Szymański, Britta Thomsen, Evžen Tošenovský, Catherine Trautmann, Ioannis A. Tsoukalas, Claude Turmes, Marita Ulvskog, Adina-Ioana Vălean, Kathleen Van Brempt, Alejo Vidal-Quadras
<b>Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego</b>	Elisabetta Gardini, Jolanta Emilia Hibner, Bernd Lange, Vladimír Remek, Algirdas Saudargas, Silvia-Adriana Țicău