

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie pakietu dotyczącego przydatności do ruchu drogowego zawierającego następujące trzy dokumenty: wniosek dotyczący 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) 380 final – 2012/0184 (COD),

wniosek w sprawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę Rady 1999/37/WE w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów

COM(2012) 381 final – 2012/0185 (COD),

wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej przydatności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylającego dyrektywę 2000/30/WE

COM(2012) 382 final – 2012/0186 (COD)

(2013/C 44/23)

Sprawozdawca: **Virgilio RANOCCHIARI**

Rada, w dniu 7 i 10 września 2012 r. oraz 8 października 2012 r., oraz Parlament Europejski, w dniu 11 września 2012 r., postanowiły, zgodnie z art. 91 i 304 TFUE, zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

pakietu dotyczącego przydatności do ruchu drogowego zawierającego następujące trzy dokumenty: Wniosek dotyczący 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) 380 final – 2012/0184 (COD)

Wniosek w sprawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę Rady 1999/37/WE w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów

COM(2012) 381 final – 2012/0185 (COD)

Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej przydatności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylającego dyrektywę 2000/30/WE

COM(2012) 382 final – 2012/0186 (COD).

Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 26 listopada 2012 r.

Na 485. sesji plenarnej w dniach 12–13 grudnia 2012 r. (posiedzenie z 12 grudnia) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 130 do 2 – 2 osoby wstrzymały się od głosu – przyjęła następującą opinię:

1. Wnioski i zalecenia

1.1 Z zastrzeżeniem uwag przedstawionych w dalszej części niniejszej opinii, Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny (EKES) popiera wnioski Komisji i zgadza się z nimi przynajmniej z trzech powodów:

- zmniejszenie wypadkowości i jej często tragicznych konsekwencji powinno mieć coraz większe znaczenie również ze względu na dalsze nasilenie się ruchu drogowego oczekiwane w najbliższych latach;
- dążenie do zmniejszenia wypadkowości wymaga harmonijnych i zgodnych działań wykraczających poza kompetencje poszczególnych państw członkowskich;

— konieczne jest większe ujednoczenie przepisów i kontroli, by nie dopuścić do tego, że tak zasadniczym elementem życia społecznego, jakim jest bezpieczeństwo ruchu drogowego, będziemy się zajmować w oparciu o niejednolite, a w niektórych wypadkach również bardzo rozbieżne, metody i odstępy czasowe.

1.2 EKES podkreśla niemniej, że pomimo początkowego dążenia do ujednoczenia przepisów metoda opracowania pakietu przyjęta przez Komisję polegająca na wykorzystaniu zarówno środków regulacyjnych, jak i prawa miękkiego pozostawia sporą autonomię państwom członkowskim, utrudniając, a w każdym razie spowalniając całkowitą harmonizację badań przydatności do ruchu drogowego, która umożliwiłaby automatyczne uznawanie badań i świadectw przydatności do ruchu drogowego wydawanych w jednym państwie członkowskim przez wszystkie pozostałe.

1.3 Ponadto zdaniem EKES-u tak zapoczątkowanemu procesowi harmonizacji powinno towarzyszyć opracowanie europejskiego świadectwa przydatności do ruchu drogowego, który zastępowałby obecne świadectwa krajowe, umożliwiając przeprowadzenie badań okresowych we wszystkich państwach członkowskich bez obowiązku repatriacji pojazdu do państwa członkowskiego, w którym jest on zarejestrowany.

1.4 EKES ocenia pozytywnie zarówno poszerzenie zakresu urządzeń technicznych i technologicznych, które podlegają kontroli, jak i sporządzenie wykazu badań, które należy przeprowadzić. Należy poprzeć badanie również tych urządzeń, które do tej pory pozostawiano w wyłącznej kompetencji producentów, takich jak układ przeciwblokujący i elektroniczna kontrola stateczności. Słuszna jest ponadto decyzja o rozróżnieniu pojazdów również pod względem ich wieku i przebiegu, gdyż aspekty te mają szczególne znaczenie dla konserwacji pojazdów i ich poziomu bezpieczeństwa.

1.5 EKES ocenia pozytywnie również propozycję poddania kontrolom drogowym lekkich pojazdów dostawczych (VCL, o maksymalnej dopuszczalnej ciężkości do 3,5 t). Podkreśla zresztą, że ten rodzaj pojazdów obejmuje imponującą flotę. Cel kontrolowania co roku przynajmniej 5 % pojazdów wydaje się bardzo ambitny.

1.6 W związku z tym EKES apeluje, by na poziomie poszczególnych państw członkowskich przeprowadzono badanie dotyczące mobilnych jednostek kontroli drogowej, tak by państwa członkowskie mogły je odpowiednio uzupełnić z należytym wyprzedzeniem.

1.7 Jeżeli chodzi o poszerzenie zakresu badanych pojazdów, EKES w pełni zgadza się z koniecznością uwzględnienia również motocykli. Uważa jednak, że terminy kontroli (4 + 2 + 1) są zbyt częste dla tych pojazdów, których roczny przebieg jest bardzo ograniczony. Dlatego też proponuje, by przynajmniej na pierwszym etapie zmniejszono częstotliwość kontroli (4 + 2 + 2).

2. Wstęp

2.1 Badania przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych odgrywają zasadniczą rolę, przyczyniając się do bezpieczeństwa ruchu drogowego. W Europie ginie codziennie ponad 5 osób w wypadkach spowodowanych przez defekty techniczne pojazdu. Szacuje się, że odpowiadają one – przynajmniej częściowo – za 6 % wypadków samochodowych i 8 % wypadków motocyklowych.

2.2 W ostatnim dziesięcioleciu europejskie przepisy w tej dziedzinie, które pochodzą z 1977 r., poddano jedynie pomniejszym zmianom pomimo trójkrotnego nasilenia się ruchu drogowego oraz szybkiego rozwoju technologicznego pojazdów.

2.3 Analiza porównawcza systemów obowiązujących w państwach członkowskich w zakresie okresowej kontroli

pojazdów przeprowadzona przez Komisję Europejską wskazuje na szereg niedociągnięć. Zgodnie z ostatnimi badaniami przeprowadzonymi w Niemczech i w Wielkiej Brytanii blisko 10 % samochodów osobowych z defektami technicznymi nie przeszłoby odpowiedniejszych i nowocześniejszych kontroli.

2.4 Z tych i innych badań wynika, że:

- nie wszystkie najistotniejsze urządzenia w pojeździe podlegają obecnie kontroli, na przykład układ przeciwblokujący czy też elektroniczna kontrola stateczności;
- definicji i oceny defektów nie poddaje się ani aktualizacji, ani harmonizacji w całej Unii Europejskiej;
- kontrole nie zawsze przeprowadza się z użyciem odpowiednich urządzeń, gdyż brakuje w tym względzie dokładnych postanowień obowiązujących w całej UE; podobnie, inspektorzy wykonujący badania przydatności do ruchu drogowego powinni posiadać poziom wiedzy i umiejętności odpowiadający rozwojowi technologii w celu zagwarantowania jednolitej jakości ich pracy w całej UE;
- niektóre kategorie pojazdów nie podlegają badaniom okresowym (PTI), na przykład w wypadku motocykli aż w jedenastu państwach członkowskich;
- badania nie są wystarczająco częste, zwłaszcza w wypadku pojazdów użytkowych, a ogólniej mówiąc – w wypadku pojazdów pokonujących duże odległości i pojazdów najstarszych;
- właściwe organy nie prowadzą odpowiedniego nadzoru w stacjach kontroli pojazdów;
- dane i informacje niezbędne do zbadania urządzeń elektronicznych w pojeździe nie zawsze są dostępne dla inspektorów, podobnie jak wyniki badania nie są dostępne dla organów policyjnych.

2.5 W świetle powyższych uwag EKES popiera inicjatywę Komisji Europejskiej, która – poszerzając i uaktualniając zakres zastosowania badań przydatności do ruchu drogowego – może przyczynić się do ograniczenia śmiertelnych wypadków drogowych do 2020 r. o 50 %, a także – dzięki ściślejszej i częstszej kontroli emisji – do zmniejszenia wpływu ruchu drogowego na środowisko, zwłaszcza jeżeli chodzi o CO₂.

3. Pakiet wniosków Komisji

Są to trzy wnioski ustawodawcze:

- rozporządzenie (COM(2012) 380 final) w sprawie okresowych badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylające dyrektywę 2009/40/WE;

- drugie rozporządzenie (COM(2012) 382 final) w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej przydatności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylające dyrektywę 2000/30/WE;
- dyrektywa (COM(2012) 381 final) zmieniająca dyrektywę Rady 1999/37/WE w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów.

3.1 Nowe elementy wniosku dotyczącego rozporządzenia w sprawie okresowych badań przydatności do ruchu drogowego (PTI, *periodical technical inspections*), COM(2012) 380 final

3.1.1 Zakres stosowania zostanie poszerzony o motocykle dwu i wielokołowe w całej UE. Nie będą już wyłączone z niego ciągniki rolnicze o prędkości przekraczającej 40 km/h (kategoria T5) i lekkie przyczepy do 3,5 tony (kategoria O1 i O2).

3.1.2 Terminy i częstotliwość badania. Pojazdy kategorii M to pojazdy przynajmniej czterokołowe, przeznaczone do transportu osób, które dzielą się na trzy klasy zgodnie z liczbą miejsc i ich maksymalnym ciężarem: M1 to pojazdy o 9 miejscach, M2 >9 miejsc e < 5 t; M3 > 9 miejsc e > 5 t. Pojazdy kategorii N to pojazdy przynajmniej czterokołowe do transportu towarów. Rozróżnia się wśród nich również trzy klasy w oparciu o ciężar: N1 < 3,5 t; N2 < 12 t; N3 > 12 t. Kategoria O odnosi się do pojazdów z przyczepami, a kategoria T – do ciągników kołowych. I tak w odniesieniu do samochodów osobowych (kategorii M1) pierwsze okresowe badanie przydatności do ruchu drogowego zostanie przeprowadzone po 4 latach od rejestracji pojazdu, drugie – po 2 kolejnych, a następne będą przeprowadzane co roku. Te samochody i lekkie pojazdy użytkowe (N1), które w chwili pierwszego badania miały przebieg wysokości ponad 160 tys. km, powinny podlegać kontroli rocznej (4-1-1 zamiast 4-2-1). Będzie to dotyczyć również motocykli. Nie zmienia to faktu, że te państwa członkowskie, które już przewidują coroczną kontrolę, mogą przeprowadzać częstsze badania. Państwom członkowskim pozostawia się wreszcie decyzję w sprawie częstotliwości badań pojazdów o znaczeniu historycznym, w tym motocykli, które nie podlegają niemniej przepisom nowego rozporządzenia.

W wypadku pojazdów M2, M3, N2, N3, O3, O4 i T5 pierwsze badanie należy przeprowadzić natomiast rok po rejestracji. To samo dotyczy pojazdów M1 zarejestrowanych jako taksówki lub ambulanse.

3.1.3 Zakres badania, ocena defektów i związane z nimi kary. Do wykazu badań, które należy przeprowadzić, należy dołączyć części mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa (układ przeciwblokujący i elektroniczną kontrolę stateczności) oraz ochronę środowiska naturalnego (system kontroli emisji).

Defekty stwierdzone podczas badania zostaną zaklasyfikowane – na podstawie wspólnych parametrów wskazanych w załączniku III do wniosku – jako **drobne** (niestanowiące zagrożenia dla bezpieczeństwa), **poważne** (mogące zagrażać

bezpieczeństwu pojazdu lub innych użytkowników dróg) i **niebezpieczne** (stanowiące bezpośrednie i natychmiastowe zagrożenie w stopniu uniemożliwiającym eksploatację pojazdu). Drobne usterki muszą zostać naprawione bez obowiązku przeprowadzania kolejnego badania. W wypadku poważnych usterek właściwy organ decyduje o warunkach eksploatacji pojazdu do czasu naprawienia usterki, wyznaczając drugie badanie w ciągu 6 tygodni. W wypadku niebezpiecznych usterek należy unieważnić rejestrację pojazdu w oczekiwaniu na naprawienie usterek i wydanie nowego świadectwa przydatności do ruchu drogowego.

3.1.4 Wyposażenie i przyrządy do przeprowadzania badań. Od czasu wprowadzenia rozporządzenia w życie stacje kontroli pojazdów będą miały 5 lat na dostosowanie swego wyposażenia i przyrządów do wymogów minimalnych zawartych w rozporządzeniu.

3.1.5 Współpraca między państwami członkowskimi. Po 3 latach od wejścia w życie rozporządzenia stacje kontroli pojazdów powinny przekazać wyniki swych działań lub świadectwa przydatności do ruchu drogowego – wyłącznie drogą elektroniczną – właściwemu organowi w swym państwie, które wyznaczy krajowy punkt kontaktowy odpowiedzialny za wymianę informacji dotyczących zastosowania rozporządzenia z innymi państwami członkowskimi i Komisją. Dowód, że pojazd przeszedł badanie w jednym z państw członkowskich, będzie uznawany również przez inne państwa członkowskie.

3.2 Nowe elementy wniosku dotyczącego rozporządzenia w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej przydatności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych, COM(2012) 382 final

3.2.1 Wniosek ma na celu poszerzenie zakresu zastosowania obowiązującej dyrektywy. Działania zostały w nim skoncentrowane na przedsiębiorstwach o dużym ryzyku, a ograniczone w wypadku podmiotów, które odpowiednio utrzymują swoje pojazdy. Profile ryzyka (załącznik I do wniosku) zostaną określone na podstawie wyników poprzednich kontroli technicznych przeprowadzonych w specjalnych stacjach i na drodze, z uwzględnieniem stwierdzonych defektów.

3.2.2 Obecnie kontrole drogowe prowadzone są w odniesieniu do pojazdów użytkowych o ciężarze przekraczającym 3,5 tony. We wniosku kontrolą objęto również lekkie pojazdy użytkowe (N1) i ich przyczepy (O1 i O2).

3.2.3 Każde państwo członkowskie powinno przeprowadzać co roku kontrolę drogową co najmniej 5 % pojazdów zarejestrowanych na swym terytorium.

3.2.4 Jak stwierdzono powyżej, na podstawie poprzednich badań wszystkich podmiotów gospodarczych ustalony zostanie na szczeblu krajowym profil ryzyka (niski, średni lub wysoki). Zainteresowany podmiot gospodarczy zostanie powiadomiony o profilu, wzięwszy pod uwagę, że przedmiotem kontroli drogowej będą przede wszystkim przedsiębiorstwa o dużym ryzyku.

3.2.5 Kontrole będą prowadzone stopniowo. Przewiduje się wstępną kontrolę wizualną stanu pojazdu i jego dokumentacji, natomiast, jeżeli konieczna jest bardziej szczegółowa kontrola, zostanie ona przeprowadzona po kontroli wstępnej przez mobilne jednostki kontroli drogowej lub najbliższą stację kontroli pojazdów.

3.2.6 Kolejną nowością jest kontrola pod względem zabezpieczenia ładunku (załącznik IV), który – zdaniem Komisji – odpowiada za jedną czwartą wypadków z udziałem pojazdów użytkowych.

3.2.7 Właściwy organ przekaże wyniki kontroli drogowych państwu członkowskiemu, w którym zarejestrowano pojazd.

3.3 Nowe elementy wniosku dotyczącego obowiązującej dyrektywy zmieniającej dyrektywę Rady 1999/37/WE w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów, COM(2012) 381 final

3.3.1 Dane dotyczące zarejestrowanych pojazdów będą przechowywane w krajowych rejestrach elektronicznych, w których zapisywane będą wyniki okresowych badań przydatności do ruchu drogowego.

3.3.2 Dane techniczne, które umożliwiły homologację pojazdu i które nie zostały zapisane w dokumencie rejestracyjnym, powinny zostać udostępnione inspektorowi dla celów badania przydatności do ruchu drogowego.

3.3.3 Z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego precyzyjniej określono przypadki cofnięcia i anulowania rejestracji, a także ponownej rejestracji i kasacji pojazdów.

4. Uwagi ogólne

4.1 Często zdarza się, że przedsiębiorstwa transportu towarowego są karane podczas kontroli drogowej za granicą za usterki, które nie wiązałyby się z nałożeniem kary w państwie, w którym pojazd został zarejestrowany. Słuszny wydaje się zatem kierunek wytyczony przez Komisję w pakiecie wniosków, który ma na celu również położenie fundamentów pod harmonizację kontroli na szczeblu europejskim. Tak zapoczątkowany proces powinien zakończyć się na drugim etapie wzajemnym uznaniem przez wszystkie państwa członkowskie świadectw przydatności do ruchu drogowego i wprowadzeniem świadectwa europejskiego, które może zastąpić świadectwa krajowe.

4.2 Obowiązek repatriacji pojazdu do państwa członkowskiego, w którym jest on zarejestrowany, w celu uzyskania świadectwa, stanowi wciąż duże obciążenie zarówno dla właścicieli samochodów, jak i pojazdów użytkowych. Wraz z wzajemnym uznaniem możliwe powinno być przeprowadzanie kontroli we wszystkich państwach członkowskich.

4.3 Ogólniej rzecz ujmując, EKES odnotowuje, że podejście Komisji do sporządzenia omawianego pakietu polegające na wykorzystaniu zarówno środków regulacyjnych, jak i prawa miękkiego może dać państwom członkowskim znaczną autonomię, utrudniając i spowolniając całkowitą harmonizację i normalizację kontroli, które umożliwiłyby automatyczne uznawanie badań i świadectw przydatności do ruchu drogowego wydawanych w jednym państwie członkowskim przez wszystkie pozostałe.

4.4 Przykładem utrzymywania się istotnych różnic jest fakt, że państwa członkowskie mogą zachować większą częstotliwość kontroli (pkt 3.1.2). To rozumiało, że Komisja nie chce narzucić równania w dół tym państw, które już pewien czas temu ustaliły większą częstotliwość kontroli. Niemniej prawdą jest również, że akceptacja bardzo odmiennych sytuacji nie ułatwia ujednoczenia przepisów, które powinno być celem tych wniosków, czyli wprowadzenia takich samych okresowych badań przydatności do ruchu drogowego w całej UE.

4.5 W świetle powyższych uwag EKES ma nadzieję, że chociaż państwa członkowskie zachowają swobodę decyzji w sprawie częstszych badań, to zobowiążą się do uznania ważności kontroli przeprowadzonej w innym państwie członkowskim, które przestrzega terminów i minimalnych wymogów dotyczących badań, przewidzianych w rozporządzeniu.

4.6 Jeżeli chodzi o częstotliwość badania, EKES zastanawia się, czy dla pojazdów kategorii L (motorowerów, motocykli, pojazdów trzy- i czterokołowych) należy przewidzieć te same terminy jak dla samochodów osobowych.

4.6.1 Pojazdy kategorii L słusznie poddaje się również badaniom okresowym, ponieważ prowadzi to do wyeliminowania nieprawidłowości odnotowywanej w wielu państwach członkowskich, w których do tej pory nie przewidywano nawet badań dla tej kategorii.

4.6.2 Niemniej badania tego rodzaju pojazdów, które są często niedrogie i używane głównie w miastach, powinny pozostać uproszczone, tak by ograniczyć inwestycje w specjalne przyrządy do przeprowadzania badań, a ich częstotliwość powinna zostać ustalona na poziomie 4.2.2 zamiast 4.2.1 ze względu na o wiele niższy średni przebieg roczny. Pojazdy L przebywają co roku od 2 800 do 5 300 km w porównaniu z 15 tys. km przez samochody.

4.6.3 Częstotliwość należy przeanalizować ponownie w przyszłości, biorąc pod uwagę dane dotyczące wreszcie całej UE, zgromadzone podczas badań okresowych, z zastrzeżeniem, że również w tym wypadku państwa członkowskie mają prawo nadal przeprowadzać dalsze i częstsze obowiązujące już badania.

4.7 EKES ma wreszcie nadzieję, że wraz z normalizacją i większą dokładnością badań możliwe będzie wprowadzenie programu, który w oparciu o nowe przepisy prowadziłby do uwrażliwienia wszystkich obywateli, a zwłaszcza ludzi młodych, na potrzebę bardziej uważnego i odpowiedzialnego korzystania z pojazdów silnikowych, zapobiegając zwłaszcza wprowadzaniu zmian technicznych, które mogą naruszyć zasady bezpieczeństwa, przede wszystkim motocykli.

5. Uwagi szczegółowe

5.1 EKES docenia decyzję Komisji w sprawie wprowadzenia systemu okresowych badań przydatności do ruchu drogowego również dla ciągników o prędkości przekraczającej 40 km/h (T5), zastanawiając się jednocześnie, dlaczego nie podlegają one ewentualnym kontrolom drogowym.

5.2 W załącznikach technicznych do wniosku dotyczącego badań ustanowiono minimalne warunki, jakie spełnić muszą

stacje kontroli pojazdów, lecz nie jest jasne, w jakim stopniu stosują się one również do stacji mobilnych.

5.3 Decyzja o poddaniu kontroli drogowej 5 % wszystkich pojazdów (pkt 3.2.3) wydaje się ambitna, zważywszy na dużą liczbę lekkich pojazdów użytkowych poruszających się w UE, które zostaną dodane do kontrolowanych już pojazdów średnich i ciężkich. Wystarczy przypomnieć, że w ciągu zaledwie dwóch lat 2010–2011 zarejestrowano ponad trzy miliony lekkich pojazdów użytkowych w porównaniu z 450 tys. pojazdów średnich i ciężkich i że lekkie pojazdy użytkowe stanowią ponad 80 % floty pojazdów użytkowych.

EKES uważa, że w tym względzie wskazane jest sporządzenie wykazu floty mobilnych jednostek kontroli drogowej w UE, tak by państwa członkowskie mogły ją odpowiednio i z należywym wyprzedzeniem uzupełnić.

Bruksela, 12 grudnia 2012 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Staffan NILSSON
