

Wtorek, 27 kwietnia 2021 r.

I

(Rezolucje, zalecenia i opinie)

REZOLUCJE

PARLAMENT EUROPEJSKI

P9\_TA(2021)0122

**Sprawozdanie z wdrożenia w sprawie aspektów bezpieczeństwa drogowego przedstawionych w pakiecie dotyczącym zdatności do ruchu drogowego**

**Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 27 kwietnia 2021 r. w sprawie sprawozdania z wdrożenia w sprawie aspektów bezpieczeństwa drogowego przedstawionych w pakiecie dotyczącym zdatności do ruchu drogowego (2019/2205(INI))**

(2021/C 506/01)

Parlament Europejski,

- uwzględniając pakiet dotyczący zdatności do ruchu drogowego obejmujący dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep<sup>(1)</sup>, dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/46/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. zmieniającą dyrektywę Rady 1999/37/WE w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów<sup>(2)</sup> oraz dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdatności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii<sup>(3)</sup>,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 14 listopada 2017 r. w sprawie ratowania życia: zwiększanie bezpieczeństwa samochodowego w UE<sup>(4)</sup>,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 31 maja 2018 r. zawierającą zalecenia dla Komisji w sprawie manipulowania licznikami kilometrów w pojazdach silnikowych: przegląd ram prawnych UE<sup>(5)</sup>,
- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 20 lipca 2010 r. zatytułowany „W kierunku europejskiego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego: kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020” (COM(2010)0389),
- uwzględniając dokument roboczy służb Komisji zatytułowany „Ramy polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE na lata 2021–2030 – Kolejne kroki w kierunku realizacji »wizji zero«” (SWD(2019)0283),
- uwzględniając określone przez ONZ cele zrównoważonego rozwoju, w szczególności cel 3.6 dotyczący zmniejszenia o połowę liczby rannych i ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych na świecie do 2020 r. oraz cel 11.2 dotyczący zapewnienia do 2030 r. wszystkim ludziom dostępu do bezpiecznych, przystępnych cenowo, dostępnych i zrównoważonych systemów transportu, podniesienia poziomu bezpieczeństwa na drogach, w szczególności poprzez rozwój transportu publicznego, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób znajdujących się w trudnej sytuacji, kobiet, dzieci, osób z niepełnosprawnościami i osób starszych;
- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości” (COM(2020)0789),

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 51.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 129.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 134.

<sup>(4)</sup> Dz.U. C 356 z 4.10.2018, s. 2.

<sup>(5)</sup> Dz.U. C 76 z 9.3.2020, s. 151.

Wtorek, 27 kwietnia 2021 r.

- uwzględniając swoją rezolucję w sprawie europejskiej strategii na rzecz współpracujących inteligentnych systemów transportowych <sup>(6)</sup>, zawierając skierowane do Komisji wezwanie do szybkiego opublikowania wniosku ustawodawczego w sprawie dostępu do danych i zasobów z urządzeń pokładowych,
  - uwzględniając komunikat Komisji z dnia 16 lutego 2020 r. w sprawie europejskiej strategii w zakresie danych (COM(2020)0066 final), w którym wspomniano o planowanej aktualizacji obecnych przepisów regulujących dostęp do danych pokładowych w celu zapewnienia sprawiedliwego dostępu do określonych danych dotyczących samochodów,
  - uwzględniając zleconą przez Biuro Analiz Parlamentu Europejskiego europejską ocenę wdrożenia opublikowaną we wrześniu 2020 r. i dotyczącą wdrożenia pakietu dotyczącego zdadności do ruchu drogowego,
  - uwzględniając sprawozdanie Komisji z dnia 4 listopada 2020 r. dotyczące wdrożenia dyrektywy 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdadności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep (COM(2020)0699),
  - uwzględniając sprawozdanie Komisji z dnia 3 listopada 2020 r. na temat wdrożenia dyrektywy 2014/47/UE w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdadności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii (COM(2020)0676),
  - uwzględniając badanie zlecone przez Dyрекcję Generalną ds. Mobilności i Transportu Komisji Europejskiej dotyczące włączenia w zakres okresowych badań zdadności do ruchu drogowego lekkich przyczep i pojazdów dwu- lub trzykołowych, opublikowane w lutym 2019 r.,
  - uwzględniając badanie zlecone przez Dyрекcję Generalną ds. Mobilności i Transportu dotyczące włączenia systemu eCall do okresowych badań zdadności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych, opublikowane w lutym 2019 r.,
  - uwzględniając studium wykonalności zlecone przez Dyрекcję Generalną ds. Mobilności i Transportu dotyczące platformy wymiany informacji o pojazdach, opublikowane w kwietniu 2015 r.,
  - uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 z dnia 27 listopada 2019 r. w sprawie wymogów dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w odniesieniu do ich ogólnego bezpieczeństwa oraz ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego <sup>(7)</sup>,
  - uwzględniając art. 54 Regulaminu oraz art. 1 ust. 1 lit. e) i załącznik 3 decyzji Konferencji Przewodniczących z dnia 12 grudnia 2002 r. dotyczącej procedury udzielania zgody na sporządzenie sprawozdań z własnej inicjatywy,
  - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A9-0028/2021),
- A. mając na uwadze, że w 2010 r. UE przyjęła politykę bezpieczeństwa ruchu drogowego mającą na celu obniżenie o 50 % liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych do 2020 r.; mając na uwadze, że w 2011 r. UE określiła cel „wizji zero” zakładający osiągnięcie zerowej liczby ofiar śmiertelnych w transporcie drogowym w UE do 2050 r.; mając na uwadze, że w 2019 r. na europejskich drogach zginęło około 22 800 osób, a około 1 350 000 zostało poważnie rannych; mając na uwadze, że należy wprowadzić bardziej skuteczne i bardziej skoordynowane środki na szczeblu UE i państw członkowskich, aby osiągnąć cel „wizji zero”;
- B. mając na uwadze, że pomimo starań w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w UE postępy w obniżaniu liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w ostatnich latach były zbyt powolne, choć znaczne; mając na uwadze, że uznaje się, iż około 5 % wypadków z udziałem pojazdów w transporcie towarowym jest spowodowanych defektami technicznymi pojazdów; mając na uwadze, że uważa się, iż niewłaściwa konserwacja pojazdów przyczynia się do 4 % wypadków z udziałem użytkowników dróg;
- C. mając na uwadze, że wstępne dane za 2019 r. pokazują, iż na drogach UE odnotowano mniej ofiar śmiertelnych niż w roku poprzednim, ale postęp ten jest zbyt wolny; mając na uwadze, że cel UE polegający na zmniejszeniu o połowę liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w okresie od 2010 r. do końca 2020 r. z pewnością nie zostanie osiągnięty – osiągnięty zostanie jedynie w połowie, ponieważ do tej pory odnotowano spadek zaledwie o 23 %; mając na uwadze, że częste, szczegółowe i okresowe kontrole pojazdów przeprowadzane przez wysoko wykwalifikowanych diagnostów, jak również drogowe kontrole techniczne mają zasadnicze znaczenie dla zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego;

<sup>(6)</sup> Dz.U. C 162 z 10.5.2019, s. 2.

<sup>(7)</sup> Dz.U. L 325 z 16.12.2019, s. 1.

Wtorek, 27 kwietnia 2021 r.

- D. mając na uwadze, że istniejące między państwami członkowskimi ogromne różnice we wskaźnikach śmiertelności w wypadkach drogowych (w państwie, w którym liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych jest największa, liczba ta jest ponad czterokrotnie większa od liczby ofiar w państwie o najniższej liczbie ofiar) uwydatniają potrzebę specjalnego monitorowania, partnerstwa i pomocy dla państw członkowskich, w których statystyki są najgorsze;
- E. mając na uwadze, że między wschodnimi i zachodnimi państwami członkowskimi nadal utrzymują się znaczne różnice w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego; mając na uwadze, że wschodnie państwa członkowskie stają się często miejscem przeznaczenia dla floty samochodów używanych pochodzących z zachodnich państw członkowskich, z czym mogą wiązać się zagrożenia dla bezpieczeństwa ludzi, jak i zagrożenia dla środowiska, które należy rozważyć na szczeblu UE;
- F. mając na uwadze, że poza problematyką związaną z klimatem i środowiskiem, zdatność pojazdów do ruchu drogowego jest kwestią zdrowia publicznego, zarówno w kontekście zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak i w odniesieniu do wpływu emisji spalin na jakość powietrza; mając na uwadze, że niedawne skandale dotyczące emisji wykazały potrzebę niezależnych kontroli w całym cyklu życia pojazdu, z uwzględnieniem rzeczywistych emisji pojazdu;
- G. mając na uwadze, że analiza transpozycji i wdrożenia przez państwa członkowskie pakietu dotyczącego zdatności do ruchu drogowego wykazuje, że należy udoskonalić procedury harmonizacji na szczeblu UE;
- H. mając na uwadze, że rynek samochodów używanych w Unii Europejskiej jest od dwóch do trzech razy większy niż rynek samochodów nowych, a także mając na uwadze, że fałszowanie przebiegu samochodów używanych poważnie zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego; mając na uwadze, że z szacunkowych wyliczeń zawartych w badaniach wynika, iż odsetek pojazdów, w których dokonano manipulacji licznikiem przebiegu, wynosi od 5 do 12 % samochodów używanych w sprzedaży krajowej i od 30 do 50 % w sprzedaży transgranicznej; mając na uwadze, że manipulowanie wskazaniami drogomierza zostało uznane za przestępstwo jedynie w sześciu państwach członkowskich; mając na uwadze, że brak wspólnej europejskiej bazy danych utrudnia ściganie przestępstw związanych z takimi nieuczciwymi praktykami;
- I. mając na uwadze, że w związku z coraz częstszym korzystaniem z funkcji jazdy zautomatyzowanej niezbędna jest aktualizacja pakietu dotyczącego zdatności do ruchu drogowego, tak aby obejmował on kontrolę i szkolenia w zakresie nowych zaawansowanych funkcji wspomagania kierowania pojazdem, które mają być wprowadzane od 2022 r.;
- J. mając na uwadze, że niektóre państwa członkowskie wprowadziły już instrumenty umożliwiające ograniczenie manipulacji drogomierzami, takie jak „Car-Pass” w Belgii i „Nationale AutoPas” (NAP) w Niderlandach; mając na uwadze, że oba te państwa członkowskie korzystają z bazy danych do celów gromadzenia wskazań drogomierza przy okazji każdej konserwacji, serwisowania, naprawy lub okresowego przeglądu pojazdu bez gromadzenia danych osobowych i że obydwie w krótkim czasie doprowadziły niemal do całkowitego wyeliminowania oszustw dotyczących fałszowania wskazań drogomierza na swoim obszarze;
- K. mając na uwadze, że jakość infrastruktury drogowej ma pierwszorzędne znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego; mając na uwadze, że łączność i infrastruktura cyfrowa mają ogromne znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, a wraz ze wzrostem liczby pojazdów podłączonych do internetu i pojazdów autonomicznych znaczenie to będzie coraz większe;

### Zalecenia

*Transpozycja i wdrożenie pakietu dotyczącego zdatności do ruchu drogowego – główne cele UE w zakresie bezpieczeństwa*

1. z zadowoleniem przyjmuje fakt, że dzięki transpozycji pakietu dotyczącego zdatności do ruchu drogowego i wdrażaniu niektórych jego przepisów osiągnięto poprawę harmonizacji procedur krajowych, w szczególności w odniesieniu do częstotliwości, zakresu i metod badań kontrolnych pojazdów;
2. z zadowoleniem przyjmuje fakt, że transpozycja pakietu dotyczącego zdatności do ruchu drogowego przyczyniła się do poprawy jakości okresowych badań technicznych, poziomu wykwalifikowania diagnostów oraz do ulepszenia koordynacji i standardów państw członkowskich związanych z kontrolą drogową pojazdów, w dążeniu do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego;
3. wyraża ubolewanie, że pomimo lepszej jakości okresowych badań technicznych i ich pozytywnego wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego pakiet dotyczący zdatności do ruchu drogowego zawiera niektóre nieobowiązkowe przepisy, które nie zostały transponowane z zachowaniem odpowiedniej rygorystyczności lub w ogóle nie zostały transponowane; podkreśla konieczność stopniowego odchodzenia od przepisów o charakterze dobrowolnym i opracowania systemu obowiązkowych wymogów w celu zwiększenia harmonizacji na szczeblu UE takich aspektów, jak zabezpieczenie ładunku, wymiana informacji oraz współpraca między państwami członkowskimi, a także przypomina, że środki te mają szczególne znaczenie dla regionów transgranicznych;
4. ubolewa, że niektóre państwa członkowskie nie dokonały terminowej transpozycji pakietu dotyczącego zdatności do ruchu drogowego i że Komisja musiała wszcząć przeciwko jednemu państwu członkowskiemu postępowanie w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego; wzywa te państwa członkowskie do niezwłocznej transpozycji do prawa krajowego przepisów pakietu dotyczącego zdatności do ruchu drogowego, które wymagają jeszcze transpozycji, oraz do pełnego wdrożenia wszystkich spoczywających na nich zobowiązań w zakresie sporządzenia kompletnych informacji technicznych, zważywszy że bezpieczeństwo ruchu drogowego obywateli Unii jest priorytetem Unii Europejskiej;

Wtorek, 27 kwietnia 2021 r.

5. wyraża ubolewanie, że niewystarczające finansowanie działań kontrolnych, w tym personelu diagnostycznego, sprzętu i szkoleń, nadal zagraża osiągnięciu celów w dziedzinie zdatności do ruchu drogowego; podkreśla, że aby skutecznie wdrożyć pakiet dotyczący zdatności do ruchu drogowego i jego przyszłą zmienioną wersję, państwa członkowskie powinny udostępnić wystarczające wsparcie finansowe i administracyjne organom ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego;

#### *Częstotliwość i zakres badań*

6. z zadowoleniem przyjmuje fakt, że od dnia wejścia w życie pakietu dotyczącego zdatności do ruchu drogowego 90 % kontroli pojazdów odbyło się w takich samych odstępach czasu jak te określone w pakiecie lub nawet w bardziej rygorystycznych, co przyczyniło się w znacznym stopniu do zmniejszenia liczby niebezpiecznych pojazdów poruszających się po drogach UE; ubolewa jednak nad faktem, że w niektórych państwach członkowskich nadal wymaga się dłuższych odstępów czasu niż te określone w pakiecie, co zmniejsza bezpieczeństwo jazdy; wzywa te państwa członkowskie, aby bezzwłocznie zaczęły przestrzegać częstotliwości określonych w pakiecie z uwagi na bezpieczeństwo i życie obywateli UE;

7. wzywa Komisję do rozważenia zaostrzenia systemu badań i wprowadzenia obowiązku dodatkowych kontroli po osiągnięciu określonego przebiegu w przypadku pojazdów kategorii M1 wykorzystywanych jako taksówki lub karetki pogotowia oraz pojazdów kategorii N1 wykorzystywanych przez podmioty świadczące usługi doręczania przesyłek, a także do rozważenia objęcia tym obowiązkiem innych pojazdów w obrębie tych kategorii, wykorzystywanych w innych celach komercyjnych;

8. zwraca uwagę na rosnące wykorzystanie indywidualnych pojazdów i środków transportu dzielonego do celów transportu publicznego lub logistyki; zwraca się do Komisji o dokonanie oceny, czy należy odpowiednio zwiększyć częstotliwość kontroli tych pojazdów, a w tym celu o rozważenie możliwości obowiązkowej corocznej kontroli lub uwzględnienie na przykład intensywności wykorzystania pojazdów na podstawie ich przebiegu i związaną z tym przestarzałość części pojazdu, a także liczbę przewożonych pasażerów;

9. zauważa, że wzajemne uznawanie badań zdatności do ruchu drogowego używanych pojazdów przywożonych z innych państw członkowskich nie jest przewidziane w przypadkach, w których państwa członkowskie określiły różną częstotliwość badań, dlatego też pakiet przewiduje jedynie ograniczone wzajemne uznawanie w tym zakresie; zwraca się do Komisji o uwzględnienie unijnej certyfikacji używanych samochodów w następnym przeglądzie pakietu dotyczącego zdatności do ruchu drogowego;

10. zauważa, że motocykliści uznawani są za najbardziej niechronionych uczestników ruchu drogowego, a śmiertelność wśród motocyklistów spada najwolniej spośród wszystkich użytkowników pojazdów w UE; zauważa, że w szczególności manipulacje w motorowerach i zwiększanie osiągnięć motorowerów powoduje wzrost ryzyka wypadków wśród młodzieży i młodych dorosłych; wzywa zatem Komisję do rozważenia rozszerzenia obowiązku przeprowadzania kontroli drogowych na pojazdy dwu- i trzykołowe, łącznie z minimalnym celem kontroli wynoszącym 5 % rocznie, ponieważ pojazdy te są obecnie całkowicie wyłączone z zakresu dyrektywy 2014/47/UE;

11. apeluje do Komisji, by rozważyła zniesienie wyjątków od obowiązku okresowych badań technicznych dla pojazdów dwu- i trzykołowych, które to wyjątki są obecnie możliwe na mocy dyrektywy 2014/45/UE; wzywa Komisję do zbadania – w ramach najbliższej oceny – możliwości uwzględnienia w obowiązkowym systemie okresowej kontroli technicznej również kategorii pojazdów dwu- i trzykołowych o pojemności silnika mniejszej niż 125 cm<sup>3</sup> i lekkich przyczep, na podstawie odpowiednich danych dotyczących wypadków drogowych oraz czynników związanych z oceną kosztów i korzyści, takich jak bliskość stacji kontroli pojazdów na obszarach oddalonych, obciążenie administracyjne i koszty finansowe dla obywateli UE; zwraca się do Komisji, aby oparła swoją ocenę na porównaniu wyników z państw, w których okresowe kontrole techniczne już obowiązują dla wszystkich pojazdów w tych kategoriach, z wynikami z państw, w których nie przeprowadza się takich kontroli, oraz na porównaniu skutków, jakie sytuacja ta ma dla bezpieczeństwa ruchu drogowego; wzywa do wprowadzenia dodatkowego harmonogramu badań opartego na osiągniętym przebiegu w przypadku motocykli używanych do doręczania przesyłek, dostaw żywności lub innego komercyjnego przewozu towarów lub osób;

12. zauważa, że okres tolerancji w odniesieniu do okresowych badań zdatności do ruchu drogowego, które utraciły ważność, jest bardzo zróżnicowany w poszczególnych państwach członkowskich i waha się od czterech miesięcy do tolerancji zerowej; wzywa Komisję do zharmonizowania tego okresu tolerancji przez wprowadzenie maksymalnego wymiaru krótkiego okresu, który nie będzie wywierał negatywnego wpływu na terminowe przeprowadzanie okresowych badań technicznych oraz przez zwiększenie wymiaru kar nakładanych za nieprzestrzeganie przepisów w tym zakresie;

13. przypomina, że pojazdy przystosowane do prowadzenia przez osoby z niepełnosprawnościami mogą posiadać szczególne funkcje i konfiguracje; zwraca uwagę, że pojazdy używane do przewozu osób z niepełnosprawnościami muszą spełniać określone warunki techniczne, takie jak pasy zakotwiczone, a także odpowiednio dostosowana w celu zapewnienia bezpieczeństwa pasażerów przestrzeń w tych pojazdach; podkreśla konieczność dopilnowania, by wszystkie te istotne cechy zostały należycie uwzględnione podczas każdego badania;

Wtorek, 27 kwietnia 2021 r.

14. wyraża ubolewanie, że państwa członkowskie wprowadziły dotychczas tylko ogólne środki podczas transpozycji przepisów dotyczących sankcji za oszustwo polegające na fałszowaniu przebiegu; wzywa państwa członkowskie do przestrzegania tego jasno określonego wymogu pakietu dotyczącego zgodności do ruchu drogowego, do dokonania bezzwłocznej transpozycji do prawa krajowego bardziej ukierunkowanych środków oraz do zapewnienia niezbędnych zasobów ludzkich i finansowych w celu ich wdrożenia; ubolewa, że obecny przepis dotyczący sankcji za oszustwo polegające na fałszowaniu przebiegu jest niewystarczający, ponieważ stanowi on, że sankcje te muszą być „skuteczne, proporcjonalne, odstrasżające i niedyskryminujące”, pozostawiając w dużej mierze rzeczywiste kwoty i odpowiadające im środki odstrasżające w gestii państw członkowskich; uważa, że w następnym przeglądzie należy określić bardziej zharmonizowane i konkretne sankcje za oszustwa związane z fałszowaniem przebiegu, a także dalsze solidne środki zabezpieczające przed nieuprawnioną manipulacją, w tym odpowiednie mechanizmy cyberbezpieczeństwa i technologie szyfrowania, aby stworzyć przeszkody dla manipulacji elektronicznych i ułatwić wykrywanie manipulacji; apeluje do Komisji, by wprowadziła wymóg gwarantowanej dostępności określonych danych, funkcji i informacji o oprogramowaniu właściwych dla danego pojazdu dla podmiotów przeprowadzających kontrole; apeluje o zobowiązanie państw członkowskich do tworzenia barier prawnych, technicznych i operacyjnych, aby uniemożliwić manipulowanie drogomierzem; podkreśla, że brak spójnej bazy danych gromadzącej dane dotyczące przebiegu używanych samochodów, wzajemnie uznawanej i udostępnianej między państwami członkowskimi, stanowi zasadniczą przeszkodę w wykrywaniu oszustw związanych z fałszowaniem przebiegu;

15. apeluje do Komisji, aby w następnym przeglądzie pakietu przewidywała przepisy o charakterze obowiązkowym, które umożliwiłyby państwom członkowskim rejestrowanie obowiązkowego wskazania drogomierza z każdego przeglądu, przy okazji każdego serwisowania oraz każdej konserwacji i poważniejszej naprawy, począwszy od pierwszej rejestracji pojazdu;

16. wzywa Komisję do należytego uwzględnienia nowych badań emisji w rzeczywistych warunkach ruchu drogowego, przewidzianych w rozporządzeniu „Euro 6”, oraz ewentualnych przyszłych zmian; wzywa Komisję do uwzględnienia – w następnym przeglądzie pakietu dotyczącego przydatności do ruchu drogowego – włączenia w zakres okresowych kontroli technicznych pomiarów, które odzwierciedlałyby takie badania, oraz wszelkich innych możliwych zmian; wzywa Komisję i państwa członkowskie do zharmonizowania zarówno technologii pomiaru emisji w badaniach zgodności do ruchu drogowego, jak i maksymalnych dopuszczalnych poziomów, aby zapewnić spełnianie przez wszystkie pojazdy na europejskich drogach norm emisji;

#### *Wykorzystywane przyrządy i szkolenie diagnostów*

17. z zadowoleniem przyjmuje fakt, że od dnia wejścia w życie pakietu dotyczącego zgodności do ruchu drogowego we wszystkich państwach członkowskich przyrządy wykorzystywane do badań zostały zharmonizowane i spełniają minimalne wymogi, co zapewni lepsze ujednoczenie badań zgodności do ruchu drogowego w całej UE;

18. zauważa, że chociaż wszystkie państwa członkowskie wprowadziły minimalne wymogi w zakresie kompetencji diagnostów przeprowadzających badania zgodności do ruchu drogowego, niektóre z nich nie spełniają wymogów określonych w załączniku IV do dyrektywy 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zgodności do ruchu drogowego; wzywa te państwa członkowskie do odpowiedniego dostosowania stosowanych przez nie wymogów; zwraca się do Komisji o wspieranie wymiany dobrych praktyk i doświadczeń między państwami członkowskimi dotyczących sposobów wdrażania załącznika IV do dyrektywy 2014/45/UE, a także o ocenę zapotrzebowania na regularne szkolenia przypominające i odpowiednie egzaminy; wzywa Komisję do promowania regularnej aktualizacji i harmonizacji treści szkoleń wśród państw członkowskich w celu dostosowania wiedzy i umiejętności inspektorów do rozwoju procesu automatyzacji i cyfryzacji sektora motoryzacyjnego, w szczególności w odniesieniu do zaawansowanych funkcji wspomagania kierowania pojazdem, systemów bezzałogowych i korzystania z elektronicznych systemów wymiany informacji między organami krajowymi odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo ruchu drogowego, w tym w zakresie bezpiecznej wymiany danych, cyberbezpieczeństwa i ochrony danych osobowych kierowców; podkreśla, że manipulacje i oszustwa związane z elektronicznymi funkcjami bezpieczeństwa, takimi jak zaawansowane systemy wspomagania kierowcy, stanowią duże zagrożenie dla bezpieczeństwa i dlatego muszą być wykrywane przez diagnostów; podkreśla, że diagnostom należy zapewnić specjalne szkolenie na temat kontroli integralności oprogramowania;

19. podkreśla, że należy podjąć kroki w celu zagwarantowania niezależności inspektorów i organizacji przeprowadzających kontrole w sektorze handlu pojazdami oraz konserwacji i naprawy pojazdów, aby uniknąć wszelkich konfliktów interesów, w tym w odniesieniu do kontroli emisji, przy jednoczesnym zapewnieniu silniejszych zabezpieczeń w zakresie odpowiedzialności cywilnej wszystkich zainteresowanych stron;

#### *Drogowe kontrole techniczne i zabezpieczenie ładunku*

20. zauważa, że – jak wynika ze sprawozdań Komisji – w ciągu ostatnich sześciu lat zmniejszyła się liczba kontroli drogowych pojazdów użytkowych; wyraża ubolewanie z powodu tej tendencji i przypomina, że na podstawie pakietu w sprawie zgodności do ruchu drogowego od 2018 r. państwa członkowskie są zobowiązane do przeprowadzenia minimalnej liczby kontroli drogowych, proporcjonalnej do liczby pojazdów zarejestrowanych na ich terytorium (5 %); wzywa państwa członkowskie do wzmocnienia wysiłków na rzecz osiągnięcia minimalnego celu wynoszącego 5 % i przypomina, że pierwszy obowiązek sprawozdawczy, w ramach którego realizacja tego celu w okresie 2019–2020

Wtorek, 27 kwietnia 2021 r.

zostanie poddana kontroli, ma zostać spełniony do dnia 31 marca 2021 r.; wzywa Komisję do objęcia zakresem kontroli drogowych pojazdów z kategorii N1<sup>(8)</sup> wykorzystywanych do celów komercyjnego transportu drogowego towarów ze względu na ich większą liczbę i wysoki przebieg;

21. wzywa Komisję do współpracy z państwami członkowskimi w celu dalszej poprawy jakości kontroli drogowych i ich niedyskryminacyjnego charakteru, zgodnie z zasadami rynku wewnętrznego, na przykład poprzez ustalanie i gromadzenie danych dotyczących kluczowego wskaźnika skuteczności działania oraz zachęcanie do korzystania z systemów „profilu oceny ryzyka” w celu lepszego ukierunkowania kontroli i kar, zwłaszcza w przypadku recydywistów, przy pełnym poszanowaniu unijnych ram ochrony danych;

22. ubolewa nad faktem, iż wydaje się, że cięcia w krajowych wydatkach budżetowych na egzekwowanie prawa w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego i na utrzymanie dróg przyczyniły się w ostatnich kilku latach do spadku częstotliwości przeprowadzania kontroli drogowych; wzywa w związku z tym władze krajowe do zagwarantowania zwiększonego finansowania działań kontrolnych, zwłaszcza w związku z możliwym wprowadzeniem obowiązkowych badań dla nowych rodzajów pojazdów;

23. wyraża ubolewanie, że przepisy zawarte w pakiecie dotyczącym zdatności do ruchu drogowego odnoszące się do kontroli zabezpieczenia ładunku nie są obowiązkowe, w związku z czym jedynie kilka państw członkowskich dokonało transpozycji odpowiednich środków bezpieczeństwa; w związku z powyższym stwierdza, że harmonizacja w tym zakresie zdecydowanie nie została osiągnięta; apeluje do Komisji, by w ramach następnego przeglądu zaproponowała wzmocnienie tych przepisów, w tym przepisów dotyczących zharmonizowanych wymogów minimalnych dotyczących zabezpieczenia ładunku, obowiązkowego wyposażenia każdego pojazdu w sprzęt do zabezpieczania ładunku, wymogów dotyczących minimalnego zakresu kompetencji, szkoleń i wiedzy, mających zastosowanie zarówno do personelu zajmującego się zabezpieczaniem ładunków, jak i do diagnostów;

#### *Ewidencja informacji i wymiana danych między państwami członkowskimi*

24. wyraża ubolewanie, że jedynie kilka państw członkowskich prowadzi krajową elektroniczną bazę danych dotyczącą poważnych lub niebezpiecznych usterek stwierdzonych podczas kontroli drogowej oraz że państwa członkowskie rzadko powiadamiają o wynikach tych kontroli krajowy punkt kontaktowy w państwie członkowskim, w którym pojazd jest zarejestrowany; wyraża ubolewanie, że w pakiecie dotyczącym zdatności do ruchu drogowego nie określono żadnych działań, które państwo członkowskie rejestracji powinno podjąć po otrzymaniu informacji o takich poważnych i niebezpiecznych usterekach; wzywa Komisję do wzmocnienia tych przepisów w ramach następnego przeglądu, w tym poprzez określenie ujednoliconego zestawu działań, które powinno podjąć państwo członkowskie rejestracji po otrzymaniu takiego powiadomienia;

25. wzywa Komisję, aby w związku z elektronicznymi zbiorami danych dotyczącymi pojazdów przewidzianymi w pakiecie dotyczącym zdatności do ruchu drogowego rozważyła zmianę dyrektywy 2014/46/UE w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów w celu zniesienia obowiązku wydawania fizycznych dokumentów oraz obowiązku okazywania przez kierowcę drukowanych dowodów rejestracyjnych; zauważa, że należy wprowadzić warunki umożliwiające diagnostom pełne wykorzystanie elektronicznych zbiorów danych;

26. wzywa państwa członkowskie do ułatwienia systematycznej wymiany danych dotyczących badań zdatności do ruchu drogowego i wskazań drogomicznych między właściwymi organami odpowiedzialnymi za badania, rejestrację i homologację pojazdów, producentami wyposażenia kontrolno-pomiarowego i producentami pojazdów; w związku z powyższym przyjmuje z zadowoleniem studium wykonalności Komisji dotyczące platformy wymiany informacji o pojazdach; wzywa Komisję i państwa członkowskie do podjęcia działań zapewniających utworzenie platformy wymiany informacji o pojazdach w ramach następnego przeglądu, aby przyspieszyć i ułatwić wymianę danych oraz zapewnić skuteczną koordynację między państwami członkowskimi; podkreśla, że dzięki tej platformie wymiany informacji o pojazdach powinien stać się możliwy całkowicie elektroniczny proces kontroli i wymiany danych, przy zachowaniu cyberbezpieczeństwa i zapewnieniu ochrony danych wobec osób trzecich; w związku z tym z zadowoleniem przyjmuje uruchomienie przez Komisję platformy UE MOVEHUB i jej niedawno opracowanego modułu ODOCAR, zapewniającego infrastrukturę informatyczną do wymiany wskazań drogomicznych w całej Unii w oparciu o rozwiązanie oparte na bazie danych, w tym możliwość wymiany informacji z siecią Eucaris; wzywa Komisję do dokonania oceny, czy w ramach przyszłego przeglądu należy nałożyć na państwa członkowskie obowiązek stosowania UE MOVEHUB;

27. wzywa Komisję, aby podczas kolejnego przeglądu dokonała oceny, czy możliwe będzie włączenie w prowadzoną między organami rejestrującymi obowiązkową wymianę danych dotyczących historii pojazdu nie tylko wskazań drogomicznych, ale także informacji o wypadkach i częstotliwości występowania istotnych usterek, ponieważ zapewniłoby to obywatelom UE ochronę przed oszustwami i lepsze informacje na temat historii i stanu ich pojazdów oraz ukrywanych wcześniej napraw pojazdu; uważa, że wypadki drogowe powinny wiązać się z koniecznością przeprowadzenia dodatkowych kontroli, które pomagają zapewnić właściwe naprawy pojazdów i zwiększają bezpieczeństwo ruchu drogowego;

<sup>(8)</sup> Pojazdy do przewozu towarów, których dopuszczalna masa nie przekracza 3,5 tony (np. pick-upy, samochody dostawcze).

Wtorek, 27 kwietnia 2021 r.

*Przyszłościowe ramy*

28. wzywa Komisję, aby podczas następnego przeglądu należycie uwzględniła postęp techniczny w zakresie bezpieczeństwa pojazdów; zauważa, że zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2019/2144 od 2022 r. nowe pojazdy będą musiały być wyposażone w nowe zaawansowane systemy bezpieczeństwa i nowoczesne systemy wspomagania kierowcy; wzywa Komisję do włączenia tych nowych systemów w zakres okresowych badań technicznych, a także w zakres umiejętności i wiedzy diagnostów samochodowych, a także do ograniczenia ryzyka manipulacji tymi systemami i ingerencji w nie; zwraca się do Komisji o uwzględnienie w okresowych badaniach technicznych aktualizacji systemu eCall, aktualizacji oprogramowania i aktualizacji otrzymywanych bezprzewodowo<sup>(9)</sup>, a także o sporządzenie wytycznych i określenie norm dotyczących regularnych kontroli bezpieczeństwa i kontroli pojazdów autonomicznych oraz pojazdów podłączonych do internetu; wzywa Komisję do zbadania możliwości dalszego wykorzystywania w kontekście kontroli drogowych czujników wbudowanych w pojazdach oraz do zwrócenia szczególnej uwagi na specjalne wymogi systemów autodiagnostyki pojazdów oraz na nadrzędną zasadę zdrowia publicznego; w związku z tym wzywa producentów pojazdów i odpowiednie organy do współpracy w zakresie wdrażania nowych technologii wspomagania kierowania pojazdem, aby zapewnić stałe przestrzeganie norm i pomóc w przewidywaniu przyszłych trendów;

29. zwraca uwagę na rosnące wykorzystanie nowych rodzajów transportu poruszających się po drogach publicznych, takich jak elektryczne hulajnogi, monocykle czy deskorolki elektryczne; zwraca się do Komisji o dokonanie oceny, czy te nowe rodzaje transportu powinny zostać uwzględnione w planowanym przeglądzie w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego;

30. wzywa Komisję do zorganizowania w nadchodzących latach Europejskiego Roku Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w ramach przygotowań do roku 2030, jako pośredniego terminu realizacji „wizji zero”;

31. wzywa Komisję i państwa członkowskie do zapewnienia odpowiedniego finansowania jakości infrastruktury drogowej, a w szczególności jej utrzymania; wzywa ponadto Komisję do wzmocnienia podejścia do kwestii utrzymania poprzez podjęcie odpowiednich środków mających na celu poprawę długoterminowego planowania utrzymania przez państwa członkowskie; zauważa, że łączność i bezpieczeństwo cyfrowe będą miały pierwszorzędne znaczenie w świetle przewidywanego wzrostu liczby pojazdów podłączonych do internetu i pojazdów autonomicznych;

o

o o

32. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie i Komisji oraz rządów i parlamentom państw członkowskich.

---

<sup>(9)</sup> Zob. załączniki I i III do dyrektywy 2014/45/UE.