



Bruksela, 27 listopada 2025 r.
(OR. en)

15613/25

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2025/0097(COD)

TRANS 557
CODEC 1852
ENV 1240
MI 922

NOTA

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Rada
Nr poprz. dok.:	14625/25
Nr dok. Kom.:	8255/25
Dotyczy:	Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz dyrektywę 2014/47/UE w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdatności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii – Podejście ogólne

I. WPROWADZENIE

1. 24 kwietnia 2025 r. Komisja przedstawiła dwa wnioski ustawodawcze mające na celu zmianę pakietu dotyczącego zdatności do ruchu drogowego z 2014 r. Jeden z wniosków zmienia dyrektywę 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz dyrektywę 2014/47/UE w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdatności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych, a drugi – zastępuje dyrektywę 1999/37/WE w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów.

2. Ogólnym celem obu wniosków jest dalsza poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w UE, a tym samym wsparcie zrównoważonej mobilności oraz ułatwienie swobodnego przepływu osób i towarów w UE. Ponadto wniosek zmieniający dyrektywę w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego i dyrektywę w sprawie kontroli drogowych ma następujące cele szczegółowe:
 - a. zapewnienie spójności, obiektywności i jakości badań zdatności do ruchu drogowego poprzez uwzględnienie postępu technologicznego, w szczególności badania pojazdów elektrycznych i zaawansowanych systemów wspomagania kierowcy (ADAS), wdrożenie nowych metod badania emisji gazowych (NO_x i liczba cząstek stałych) i emisji hałasu oraz stosowanie urządzeń do pomiaru emisji i hałasu na drogach publicznych w celu wykrywania pojazdów wysokoemisyjnych;
 - b. ograniczenie ingerencji i poprawa wykrywania wadliwych pojazdów z uszkodzonymi lub poddanymi ingerencji systemami związanymi z bezpieczeństwem i układami kontroli emisji spalin, a także poddanymi ingerencji drogomierzami; cel ten obejmuje zmiany zakresu i częstotliwości regularnych kontroli, zmiany norm kontroli, a także utworzenie systemu rejestracji wskazań drogomierzy;
 - c. usprawnienie elektronicznego przechowywania i wymiany odpowiednich danych dotyczących identyfikacji i statusu pojazdów, a tym samym zwiększenie dostępności danych oraz usprawnienie wzajemnego uznawania przez organy egzekwowania prawa.

II. PRACE W INNYCH INSTYTUCJACH

3. Parlament Europejski wyznaczył Komisję Transportu i Turystyki (TRAN) jako komisję odpowiedzialną za ten wniosek, a na sprawozdawcę 22 września 2025 r. wyznaczono Jensa GIESEKEGO (PPE, DE).
4. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny przyjął opinię 18 września 2025 r. Europejski Komitet Regionów postanowił nie wydawać opinii.

III. PRACE W RADZIE I JEJ ORGANACH PRZYGOTOWAWCZYCH

5. Grupa Robocza ds. Transportu Lądowego rozpoczęła prace nad wnioskiem 30 kwietnia 2025 r. podczas polskiej prezydencji; Komisja dokonała ogólnej prezentacji wniosku, przedstawiono też ocenę skutków¹.
6. Podczas polskiej prezydencji 5 czerwca 2025 r. Rada przeprowadziła wymianę poglądów na temat pakietu dotyczącego zdolności do ruchu drogowego. Ministrowie z zadowoleniem przyjęli przegląd obecnych dyrektyw oraz dążenie do większej harmonizacji, cyfryzacji i modernizacji. W swoich wystąpieniach kilku ministrów podkreśliło również, że trzeba wprowadzić wykonalne terminy wdrożenia oraz ograniczyć koszty i obciążenia administracyjne do minimum.
7. W okresie od lipca do listopada 2025 r. prezydencja duńska przeprowadziła szczegółową analizę wniosku na forum grupy roboczej. Na podstawie uwag przedstawionych przez delegacje na posiedzeniach grupy roboczej i w formie uwag pisemnych prezydencja przygotowała osiem wersji kompromisowych tekstu.
8. Delegacje doceniły prace przygotowawcze podjęte przez Komisję, ale zgłosiły kilka wątpliwości. Dotyczyły one dodatkowych kosztów ponoszonych przez właścicieli pojazdów, których pojazdy byłyby kontrolowane bardziej szczegółowo lub częściej, ograniczeń pojemności i skutecznego działania stacji kontroli i zespołów ds. kontroli drogowych, a także kosztów administracyjnych, takich jak koszty bieżące nowego sprzętu. Kilka delegacji chciałoby, aby we wniosku w większym stopniu uwzględniono kwestie społeczne w odniesieniu do właścicieli starszych samochodów, i zwróciło uwagę na fakt, że usterki techniczne w samochodach nie są często przyczyną wypadków.
9. Kolejną kwestią budzącą wątpliwości była praktyczna wykonalność: Delegacje zakwestionowały skalowalność nowych metod badań, które okazały się użyteczne w warunkach laboratoryjnych (pomiar NO_x w samochodach z silnikiem wysokoprężnym po rozgrzaniu) oraz nałożenie na państwa członkowskie obowiązku stosowania metod, które nie zostały jeszcze opracowane (pomiar liczby cząstek stałych i pomiar NO_x w samochodach z silnikiem benzynowym) lub nie są powszechnie stosowane (pomiar emisji za pomocą teledetekcji).

¹ Sprawozdanie z oceny skutków załączono do drugiego wniosku, ST 8259/25 ADD 5–7.

10. Niektóre delegacje poparły jednak wniosek Komisji w kwestii teledetekcji, inne poparły nowe badania emisji, jeżeli będą stosowane do bardziej ograniczonych grup pojazdów lub tylko podczas kontroli drogowej. W związku z tym zawarcie kompromisu w sprawie nowych metod badania emisji i teledetekcji było szczególnie trudne.
11. Poniżej przedstawione są główne zmiany wprowadzone przez prezydencję:

Dyrektywa w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego

- a. Zakres stosowania i minimalna częstotliwość badań (art. 2, 5 zmienianego aktu): W wersji kompromisowej utrzymano zakres badań i minimalne częstotliwości stosowane obecnie. Oznacza to, że zrezygnowano z proponowanego przejścia na badania roczne zamiast badań przeprowadzanych co dwa lata po 10 latach oraz z wprowadzenia dodatkowych badań dla samochodów dostawczych oraz że utrzymano – w przypadku stosowania środków alternatywnych – obecny wyjątek umożliwiający wyłączenie motocykli z zakresu stosowania.
- b. Badanie w państwie członkowskim innym niż państwo członkowskie rejestracji (art. 4 ust. 4, art. 5 ust. 1 akapit ostatni, art. 8 ust. 1a): Wersja kompromisowa jest zgodna z podejściem Komisji do tymczasowego świadectwa zdatności do ruchu drogowego w innym państwie członkowskim, ale rozszerza jego zakres na lekkie pojazdy użytkowe. W wersji kompromisowej wzmacnia się komunikację między zainteresowanymi państwami członkowskimi i zapewnia większą elastyczność co do tego, kiedy należy przeprowadzić kolejne regularne badanie zdatności do ruchu drogowego w państwie członkowskim rejestracji.
- c. Wskazania drogomierza (art. 4a): Prezydencja podtrzymuje zawarty we wniosku obowiązek utworzenia krajowych baz danych dotyczących wskazań drogomierza, zapewniając tym samym skuteczne narzędzie zwalczania oszustw w odniesieniu do kilometrów przejechanych przez pojazd. Doprecyzowuje, że zakres powinien obejmować wyłącznie samochody osobowe i lekkie pojazdy użytkowe. Przypadki obowiązkowego odczytywania wskazania drogomierza i rejestrowania go w bazie danych byłyby bardziej ograniczone, niż przewidziano we wniosku: Oprócz stacji kontroli pojazdów, które już muszą rejestrować dane dotyczące drogomierzy, do systemu sprawozdawczości włączone byłyby warsztaty upoważnione przez producentów pojazdów oraz producenci w odniesieniu do pojazdów podłączonych do internetu. Włączenie kolejnych przypadków, w których należałoby zapisywać wskazania drogomierza w bazie danych, leżałoby w gestii państwa członkowskiego.

- d. Nowe metody badania emisji (art. 6, załącznik I ppkt 8.2): Celem wersji kompromisowej jest, z jednej strony, zwiększenie wrażliwości badań zdatności do ruchu drogowego na tyle, aby wykrywały nieprawidłowości dotyczące emisji z nowoczesnych pojazdów, które są znacznie czystsze, jeżeli działają zgodnie z konfiguracją producenta, a w konsekwencji – wniesienie znaczącego wkładu w realizację celów polityki UE w zakresie jakości powietrza² oraz we wdrażanie nowych norm emisji z pojazdów³. W tym celu w wersji kompromisowej zasadniczo poparto wniosek Komisji w kwestii pomiaru liczby cząstek stałych (PN) i NO_x w stacjach kontroli pojazdów. Z drugiej strony, biorąc pod uwagę utrzymujące się przeszkody, a mianowicie brak wiarygodnych metod i praktycznej skalowalności, wersja kompromisowa zmniejsza bezpośrednią presję na zdolności stacji kontroli pojazdów i zmniejsza ryzyko dla miarodajności wyników badań poprzez wprowadzanie zmian etapami w oparciu o akty wykonawcze szczegółowo określające metody i zakres badań, a następnie wprowadzenie konkretnych terminów wdrażania.
- e. Elektroniczne świadectwo zdatności do ruchu drogowego (art. 8): Prawie wszystkie delegacje poparły wniosek dotyczący przejścia na elektroniczne świadectwo zdatności do ruchu drogowego zdeponowane w europejskich portfelach tożsamości cyfrowej, przy czym osoba przedstawiająca pojazd do badania może nadal zażądać wydruku. W wersji kompromisowej określono, że wydawanie certyfikatów w portfelach ma rozpocząć się cztery lata po wejściu w życie dyrektywy. W wersji kompromisowej nie wymaga się już poświadczenia kopii w formie papierowej; wystarczyłoby, aby autentyczność świadectwa można było zweryfikować za pomocą kodu QR.
- f. Wymiana danych i sprawozdawczość (art. 16, 20, 20a): Delegacje zasadniczo poparły cel, jakim jest poprawa interoperacyjności transgranicznej i wymiany danych w czasie rzeczywistym między organami krajowymi, a co za tym idzie, ośrodkami egzaminacyjnymi. Wiele państw członkowskich nie zgodziło się jednak, aby taka wymiana opierała się wyłącznie na opracowanym przez Komisję systemie MOVE-HUB. Z tych powodów prezydencja dodała do art. 16 nowy akapit, który umożliwia państwom członkowskim korzystanie z własnych aplikacji lub aplikacji stron trzecich, w tym EUCARIS, do wymiany danych i do podłączenia się do systemu elektronicznego MOVE-HUB.

² Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/2881 z dnia 23 października 2024 r. w sprawie jakości powietrza i czystsze powietrze dla Europy (Dz.U. L, 2024/2881, 20.11.2024).

³ Ostatnia wersja: Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1257 z dnia 24 kwietnia 2024 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych i silników oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do takich pojazdów, w odniesieniu do emisji i trwałości akumulatora (Euro 7), (Dz.U. L, 2024/1257, 8.5.2024).

W wersji kompromisowej utrzymano nowy obowiązek sprawozdawczy (art. 20a) ze zmniejszonym zakresem; sprawozdawczość ta będzie podobna do sprawozdawczości na podstawie dyrektywy w sprawie kontroli drogowych.

- g. Elektroniczne systemy bezpieczeństwa⁴, dane producenta (art. 5 ust. 6 i 7) oraz wykaz innych badanych elementów w załączniku I pkt 3: W wersji kompromisowej zawarto bardziej szczegółowe informacje na temat przepływu danych od producentów i zarządzania danymi, co ma być oparte na aktach wykonawczych. Jeżeli chodzi o 62 elementy elektronicznego systemu bezpieczeństwa, które mają zostać poddane nowym badaniom zgodnie z wnioskiem Komisji, w wersji kompromisowej niektóre z nich zamieszczono w ramach innych istniejących elementów, które mają zostać poddane badaniom, badaniu niektórych nadano charakter dobrowolności, a niektóre usunięto. Na wniosek delegacji dodaje się dwa elementy do badań: Po pierwsze, dobrowolny związek między kampaniami wycofywania pojazdów od użytkowników a badaniami zdatości do ruchu drogowego w celu poprawy wyników kampanii wycofywania pojazdów, które mają silny związek z bezpieczeństwem i zdrowiem (ppkt 0.3); po drugie, kontrolę systemu alarmowego i systemu tłumienia ognia (ppkt 9.13).

Dyrektywa w sprawie kontroli drogowych

- a. Zakres stosowania (art. 2 zmienianego aktu): W wersji kompromisowej poparto rozszerzenie zakresu systemu kontroli drogowej na lekkie pojazdy użytkowe kategorii N₁. Wersja kompromisowa ma na celu rozwianie poważnych wątpliwości niektórych delegacji poprzez, z jednej strony, umożliwienie wyłączenia tych pojazdów z zakresu stosowania, w przypadku gdy podlegają one regularnym badaniom zdatości do ruchu drogowego po dwóch latach, a następnie co roku, oraz, z drugiej strony, zmianę docelowego poziomu objęcia floty badaniami określonego w art. 5.
- b. Teledetekcja (art. 4a i 21 wniosku, art. 9a i art. 18 ust. 3 wersji kompromisowej): W wersji kompromisowej wprowadzono koncepcję teledetekcji jako środek dobrowolny, podlegający przeglądowi po zdobyciu dodatkowych doświadczeń w praktyce. Aby ułatwić podejmowanie transgranicznych działań następczych po wykryciu pojazdu wysokoemisyjnego, Komisja może przyjąć akty wykonawcze w celu ustanowienia wartości progowych dla takiej współpracy transgranicznej.

⁴ Określenie tej kwestii zmieniono na „Zaawansowane systemy wspomaganie kierowcy i inne systemy związane z bezpieczeństwem”.

- c. Odsetek pojazdów, które mają zostać objęte wstępną kontrolą drogową (art. 5):
W wersji kompromisowej – za wnioskiem – ustanawia się docelowe poziomy kontroli floty pojazdów dla poszczególnych państw członkowskich, zamiast ogólnounijnego docelowego poziomu, oraz nowy docelowy poziom kontroli lekkich pojazdów użytkowych kategorii N₁. Ten ostatni cel jest ustalony w odniesieniu do (10 %) całkowitej liczby kontroli ciężkich pojazdów użytkowych zamiast 2 % liczby zarejestrowanych lekkich pojazdów użytkowych rocznie, jak zaproponowała Komisja.
- d. Kontrola zabezpieczenia ładunku (art. 10 ust. 1 lit. c) i art. 13): Wersja kompromisowa odzwierciedla pogląd większości delegacji, które uważają, że obowiązek kontroli może odnosić się jedynie do wstępnej drogowej kontroli technicznej, ponieważ nie ma wystarczających zasobów do przeprowadzenia szczegółowej kontroli zabezpieczenia ładunku w odniesieniu do każdego pojazdu skierowanego do kontroli. W związku z tym szczegółowa inspekcja będzie nadal oparta na osądzie inspektora po obowiązkowej ocenie wizualnej zabezpieczenia ładunku.
- e. Wymiana danych i sprawozdawczość (art. 18a, 20): W wersji kompromisowej przewiduje się wymianę danych zgodną z wnioskiem dotyczącym dyrektywy w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego oraz sprawozdawczość w formie zbliżonej do wersji przewidzianej we wniosku Komisji i do obecnej praktyki.
- f. Treść i metody szczegółowej kontroli (art. 10, 11, załącznik II): W przypadku gdy potencjalne badane elementy podlegające szczegółowym kontrolom drogowym pokrywają się z elementami właściwymi dla okresowych badań zdatności do ruchu drogowego, zmiany zaproponowane przez prezydencję są identyczne ze zmianami zaproponowanymi w odniesieniu do dyrektywy w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego. Wprowadzono jednak dwie zmiany: Po pierwsze, w art. 10 ust. 1 wersji kompromisowej doprecyzowano, że domyślną metodą wstępnej kontroli drogowej jest kontrola wzrokowa, którą można uzupełnić przy użyciu specjalnego sprzętu. Po drugie, jeżeli chodzi o pomiar emisji NO_x z silników wysokoprężnych, w wersji kompromisowej sugeruje się, że pomiary podczas kontroli drogowej należy wprowadzić w trzyletnim okresie transpozycji, ze względu na to, że kondycjonowanie wstępne pojazdu nie stanowi problemu, ponieważ silnik, który ma zostać poddany badaniu, jest już nagrany. W motywie 15a wyjaśniono, że w przypadku gdy do celów szczegółowej kontroli państwo członkowskie korzysta ze stacji kontroli technicznej przeprowadzających badania zdatności do ruchu drogowego, taka szczegółowa kontrola będzie zależała od wprowadzenia odpowiednich metod badań w tych stacjach po przyjęciu aktów wykonawczych.
Zgodnie z przyjętym podejściem do teledetekcji w wersji kompromisowej teledetekcję dodano jako metodę alternatywną, której wyniki należy potwierdzić przy użyciu standardowej metody badań (ppkt 8.1.1, 8.2.2.2–8.2.3.3).

Transpozycja (art. 3 aktu zmieniającego):

12. Mając na uwadze ambitny i złożony charakter wymogów wprowadzonych w ramach proponowanych zmian, wiele państw członkowskich zwróciło się o przedłużenie okresu transpozycji, który w wersji kompromisowej wydłużono do trzech lat. Aby uwzględnić szczególnie trudne elementy wdrażania, wprowadzono konkretne etapy wdrażania po przyjęciu aktów wykonawczych (zob. pkt 10 lit. d) powyżej w odniesieniu do badań emisji, art. 8 dyrektywy w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego w odniesieniu do wydawania elektronicznych świadectw zdatności do ruchu drogowego).
13. Na posiedzeniu grupy roboczej 13 listopada 2025 r. delegacje zasadniczo poparły kompromis prezydencji⁵ z myślą o podejściu ogólnym, przy czym niektóre z delegacji zwróciły się o dalsze wyjaśnienia lub poprosiły o dodatkowe zmiany. Komisja doceniła prace techniczne podjęte przez prezydencję, ale podkreśliła, że niektóre elementy reformy, które uznała za najważniejsze, zostały albo ograniczone pod względem zakresu lub ambicji, albo skreślone. Komisja zastrzegła swoje stanowisko, również w odniesieniu do wyboru uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych i wykonawczych.
14. Na posiedzeniu 21 listopada Komitet Stałych Przedstawicieli zatwierdził zdecydowaną większością głosów wersję kompromisową przedstawioną w załączniku i w addendum 1⁶ do niniejszej noty. Niektóre delegacje podtrzymały swoje poważne wątpliwości dotyczące złożoności i obciążenia administracyjnego lub technicznego.

IV. WNIOSKI

15. W związku z powyższym Rada (ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii) jest proszona o uzgodnienie podejścia ogólnego na posiedzeniu 4 grudnia 2025 r.

⁵ Dok. ST 14625/25 + ADD 1 REV 1.

⁶ Identyczny z tekstem zawartym w dok. ST 14625/25 + ADD 1 REV 1, z wyjątkiem niektórych poprawek językowych.

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniająca dyrektywę 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz dyrektywę 2014/47/UE w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdatności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,
uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 ust. 1,
uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,
po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,
uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego⁷,
uwzględniając opinię Komitetu Regionów⁸,
stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,
także mając na uwadze, co następuje:

⁷ Dz.U. [...], [...], s. [...].

⁸ Dz.U. [...], [...], s. [...].

- (1) Przepisy dotyczące badań zdatności do ruchu drogowego są od dziesięcioleci częścią przepisów Unii. Podlegają one jednak stopniowej harmonizacji. Ostatni raz prawo Unii zmieniono w tym celu w 2014 r., przyjmując „pakiet dotyczący zdatności do ruchu drogowego”⁹. Aby poprawić egzekwowanie prawa, w drodze kolejnych przeglądów tych przepisów stopniowo rozszerzono zakres pojazdów objętych badaniem oraz zakres zharmonizowanych przepisów, w tym przepisów dotyczących kontroli drogowych i dowodów rejestracyjnych pojazdów. Określono i zaktualizowano w nich wymagane metody badań, procedury i powiązane dokumenty w taki sposób, aby odzwierciedlały postęp technologiczny.
- (2) W dyrektywie 2014/45/UE określono minimalny zakres i częstotliwość badań dla każdej kategorii pojazdów, z wyjątkiem motocykli, w przypadku których państwa członkowskie dysponują większą swobodą uznania. W dyrektywie tej określono również minimalne wymogi dotyczące niezależności stacji kontroli pojazdów i szkoleń diagnostów, wyposażenia badawczego oraz zawartości świadectwa zdatności do ruchu drogowego. Ważność tego świadectwa, jak również wszelkich innych poświadczeń przeprowadzenia badania, ma być uznawana przez państwa członkowskie do celów swobodnego obrotu i przerejestrowania pojazdu już zarejestrowanego w innym państwie członkowskim.

⁹ Dyrektywa 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 oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 51: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>), dyrektywa 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 oraz uchylająca dyrektywę 2000/30/WE (Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 134, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/47/oj>) oraz dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/46/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. zmieniająca dyrektywę Rady 1999/37/WE w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów (Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 129, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/46/oj>).

- (3) Dyrektywa 2014/47/UE uzupełnia dyrektywę 2014/45/UE, nakładając na państwa członkowskie obowiązek przeprowadzania kontroli drogowych ciężkich pojazdów użytkowych o masie powyżej 3,5 tony, w tym autobusów, samochodów ciężarowych i ich przyczep, w celu corocznej kontroli 5 % floty unijnej. Kontrole te obejmują wstępną kontrolę drogową oraz, jeżeli diagnosta uzna to za konieczne, bardziej szczegółową drogową kontrolę techniczną. Elementy podlegające badaniu w ramach szczegółowych kontroli są takie same jak elementy podlegające okresowym badaniom zdatości do ruchu drogowego i mogą również obejmować kontrolę zabezpieczenia ładunku. W przypadku stwierdzenia poważnej lub niebezpiecznej usterki podczas kontroli drogowej państwo członkowskie, w którym przeprowadzono kontrolę, jest zobowiązane do powiadomienia o tym państwa członkowskiego rejestracji w celu wyegzekwowania naprawy pojazdu, który został zawieszony w ruchu drogowym.
- (4) Ze względu na szybki postęp technologiczny niektóre z obecnych przepisów dotyczących badania pojazdów stały się przestarzałe i powinny zostać zmienione w celu dostosowania ich do nowszych technologii i pojazdów, w tym pojazdów elektrycznych i hybrydowych pojazdów elektrycznych. Ramy badań powinny w dalszym ciągu przyczyniać się do redukcji emisji z transportu oraz do przyspieszenia cyfryzacji w sektorze transportu i czerpania z niej korzyści. Ramy te powinny być również lepiej dostosowane do rozwoju technologii pojazdów, składu floty i metod badań.
- (5) Transformacja cyfrowa jest jednym z priorytetów Unii. W kontekście aktualizacji obecnych przepisów dotyczących badania pojazdów ważne jest również, aby w dużej mierze dokonać harmonizacji, uproszczenia i cyfryzacji procedur administracyjnych oraz usunąć pozostałe bariery dla swobodnego przepływu. Bariery te obejmują nieuznawanie okresowych badań zdatości do ruchu drogowego przeprowadzanych w państwach członkowskich innych niż państwo członkowskie rejestracji. Może to utrudniać swobodny przepływ osób w Unii oraz korzystanie z przysługującego im prawa do osiedlenia się w innym państwie członkowskim niż to, w którym pojazd jest obecnie zarejestrowany.
- (5a) Badania stanu technicznego w cyklu życia pojazdów powinny być stosunkowo proste, szybkie i niedrogi, a jednocześnie skuteczne w zakresie osiągnięcia celów dyrektyw.

- (6) Niektóre z obecnych metod badania emisji są nieodpowiednie do badania pojazdów wyposażonych w nowoczesną technologię kontroli emisji zanieczyszczeń powietrza, które charakteryzują się niskim referencyjnym poziomem emisji. Istnieje również potencjał dalszego ograniczania emisji zanieczyszczeń poprzez bardziej odpowiednie badania i kontrole. Zastosowanie najlepszych dostępnych, proporcjonalnych i odpowiednich metod badań pomogłoby państwom członkowskim w spełnieniu bardziej rygorystycznych norm dotyczących jakości powietrza, a mianowicie osiągnięciu wartości dopuszczalnych w celu ochrony zdrowia ludzkiego określonych w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/2881¹⁰, w szczególności w odniesieniu do cząstek stałych i tlenków azotu (NO_x).
- (7) Liczba ofiar śmiertelnych i osób poważnie rannych na drogach Unii utrzymuje się na niedopuszczalnie wysokim poziomie – w 2023 r. odnotowano 20 400 ofiar śmiertelnych. W związku z tym konieczne są dalsze działania, aby możliwe było osiągnięcie celów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego określonych w ramach polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE na lata 2021–2030¹¹.
- (8) Badanie zdatności do ruchu drogowego motocykli przynosi wyraźne korzyści dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Świadczy o tym również liczba państw członkowskich, które już włączają motocykle do swoich systemów badania zdatności do ruchu drogowego. Państwa członkowskie mogą wyłączyć motocykle wyposażone w silnik o pojemności powyżej 125 cm³ lub mające maksymalną ciągłą moc znamionową lub moc netto powyżej 11 kW z obowiązkowych okresowych badań zdatności do ruchu drogowego, jeżeli wprowadziły skuteczne alternatywne środki bezpieczeństwa ruchu drogowego, takie jak kontrole drogowe.

¹⁰ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/2881 z dnia 23 października 2024 r. w sprawie jakości powietrza i czystszej powietrza dla Europy (wersja przekształcona) (Dz.U. L, 2024/2881, 20.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

¹¹ SWD(2019) 283 final <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>.

- (9) Zgodnie z informacjami zwrotnymi otrzymanymi od państw członkowskich i przedstawicieli branży obecne wymogi prawne mające na celu zapewnienie, aby stacje kontroli pojazdów miały dostęp do danych technicznych potrzebnych do przeprowadzania okresowych badań zdatności do ruchu drogowego, okazały się nieskuteczne. Konieczne jest zatem doprecyzowanie, biorąc pod uwagę wymogi dotyczące przekazywania informacji określone w art. 61 rozporządzenia (UE) 2018/858 i w załączniku X do tego rozporządzenia, że minimalny zestaw informacji powinien być udostępniany nieodpłatnie i bez zbędnej zwłoki właściwym organom lub scentralizowanym organom przetwarzania danych, którym organy co najmniej jednego państwa członkowskiego powierzyły zarządzanie dostępem do tych informacji, dzięki czemu stacje kontroli pojazdów również będą miały wymagany dostęp do tych informacji.
- (10) W przypadku pojazdów kategorii M1 i N1 państwo członkowskie rejestracji powinno uznawać unijne tymczasowe świadectwo zdatności do ruchu drogowego wydane przez inne państwo członkowskie na okres do sześciu miesięcy, pod warunkiem że ponowne okresowe badanie zdatności do ruchu drogowego zostanie przeprowadzone w państwie członkowskim rejestracji. Oznacza to, że pojazd musi powrócić do państwa członkowskiego rejestracji w okresie ważności unijnego tymczasowego świadectwa zdatności do ruchu drogowego w celu poddania go kolejnemu okresowemu badaniu zdatności do ruchu drogowego. Ułatwi to swobodny przepływ osób, a jednocześnie zapewni przestrzeganie podstawowego wymogu, zgodnie z którym pojazdy mają być zasadniczo badane w państwie członkowskim rejestracji. Aby zapewnić jasność co do statusu pojazdu, państwo członkowskie przeprowadzające badanie przekazuje państwu członkowskiemu rejestracji wyniki badania w krótkim czasie za pośrednictwem MOVE-HUB.
- (11) Z tego samego powodu państwo członkowskie rejestracji powinno mieć możliwość podjęcia decyzji o uznaniu świadectwa zdatności do ruchu drogowego wydanego przez inne państwo członkowskie. W przypadku uznania takiego świadectwa państwo członkowskie powinno poinformować o tym pozostałe państwa członkowskie i Komisję. Takie świadectwo zdatności do ruchu drogowego powinno być uznawane przez wszystkie państwa członkowskie za równoważne ze świadectwami wydawanymi przez państwo członkowskie rejestracji.

- (12) W celu zwalczania oszustw związanych z przebiegiem pojazdów używanych okresowe badanie zdatności do ruchu drogowego obejmuje rejestrowanie wskazań drogomierza. Manipulacje w drogomierzu mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, ponieważ nabywcy są wprowadzani w błąd co do poziomu zużycia, a tym samym co do potrzeb w zakresie konserwacji, a pojazd prawdopodobnie nie został poddany wymaganej konserwacji. Skuteczność tego środka jest jednak ograniczona, ponieważ w większości państw członkowskich pierwsze badanie zdatności do ruchu drogowego pojazdów kategorii M1 lub N1 przeprowadza się dopiero cztery lata po pierwszej rejestracji, a w wielu z nich następne badania przeprowadza się jedynie co dwa lata. Opierając się na dodatkowych doświadczeniach kilku państw członkowskich w odniesieniu do różnych kategorii pojazdów, państwa członkowskie powinny co najmniej zapewnić, aby wskazania drogomierza były rejestrowane za każdym razem, gdy podmioty przeprowadzające naprawy pojazdów upoważnione przez producentów pojazdów prowadzą prace konserwacyjne lub naprawcze w pojeździe kategorii M1 lub N1, oraz aby wskazania były rejestrowane w krajowej bazie danych lub rejestrze pojazdów. Autoryzowane podmioty przeprowadzające naprawy działają w systemie dystrybucji producenta. Aby jeszcze bardziej zwiększyć liczbę punktów danych w historii drogomierza pojazdów, państwa członkowskie mogą zapewnić rejestrowanie dostępu do tej samej krajowej bazy danych lub rejestru pojazdów innym usługodawcom, w szczególności niezależnym warsztatom napraw lub konserwacji pojazdów, a także mogą obejmować innych dostawców wiarygodnych wskazań drogomierza, takich jak zakłady ubezpieczeń lub wypożyczalnie samochodów. Państwa członkowskie powinny udostępniać te wskazania właściwym organom i posiadaczowi dowodu rejestracyjnego, a inspektorom powinny przekazywać historie drogomierza (dane lub ocenę).
- (12a) Ponadto państwa członkowskie powinny wymagać od producentów lub ich przedstawicieli przekazywania wskazań drogomierza z pojazdów podłączonych do internetu co trzy miesiące. Ponieważ państwa członkowskie nie mają bezpośredniego dostępu do tych danych, nie są odpowiedzialne za ich jakość. Aby umożliwić konsumentom wykrywanie oszustw związanych z fałszowaniem wskazań drogomierza przed zakupem pojazdu, państwa członkowskie powinny również informować konsumentów o tym, czy posiadacz dowodu rejestracyjnego ma dostęp do historii drogomierza, w szczególności w kontekście sprzedaży pojazdów. Przy przekazywaniu historii drogomierza posiadaczowi dowodu rejestracyjnego państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o nałożeniu opłaty administracyjnej. Z myślą o zwiększeniu dostępności statystyk dotyczących użytkowania pojazdów bez dodatkowych obciążeń sprawozdawczych dla administracji krajowych państwa członkowskie powinny udostępniać wskazania drogomierza krajowym urzędом statystycznym i Komisji (Eurostatowi).

- (13) Chociaż pojazdy elektryczne, w tym hybrydowe pojazdy elektryczne, znajdują się w eksploatacji od wielu lat, a ich liczba stale rośnie, nie istnieją zharmonizowane przepisy dotyczące badania zdolności do ruchu drogowego systemów wysokiego napięcia takich pojazdów, przez co państwa członkowskie opracowały różne protokoły badań. Aby zapewnić bezpieczną eksploatację takich pojazdów przez cały okres ich użytkowania i uniknąć sprzecznych praktyk badawczych w państwach członkowskich, do minimalnych wymogów dotyczących zakresu i zalecanych metod badań należy włączyć odpowiednie badane elementy.
- (13a) Aby zapewnić prawidłowe badanie pojazdów elektrycznych i hybrydowych pojazdów elektrycznych, w tym nowych zaawansowanych systemów elektronicznych, ważne jest, aby diagnostyci byli odpowiednio przeszkoleni zarówno podczas szkolenia wstępnego, jak i odświeżającego. Aby umożliwić badania różnych nowych typów pojazdów i systemów, państwa członkowskie powinny mieć możliwość upoważniania inspektorów, którzy specjalizują się w badaniach tylko określonych typów pojazdów lub w przeprowadzaniu tylko niektórych rodzajów badań. Państwa członkowskie, które chcą skorzystać z tej możliwości, powinny zapewnić, aby w świadectwie wydanym tym inspektorom wyraźnie wskazano ograniczenia w przeprowadzaniu badań przydatności do ruchu drogowego.

- (14) Obecnie nowoczesne pojazdy posiadają wiele nowych zaawansowanych systemów elektronicznych, co czyni je bezpieczniejszymi i wspomaga kierowcę. Systemy te mogą być nieobowiązkowe lub obowiązkowe w odniesieniu do homologacji typu, w przypadku gdy rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144¹² wymaga instalacji szeregu zaawansowanych systemów wspomagania kierowcy, które opracowano w taki sposób, aby uniknąć wypadków i ograniczyć liczbę ofiar i poważnych obrażeń. Oczekiwane korzyści nie zostaną jednak osiągnięte, jeżeli funkcjonowanie tych systemów będzie się z czasem pogarszać lub systemy te będą narażone na ingerencję. W związku z tym nowe systemy elektroniczne powinny zostać objęte okresowymi badaniami zdatności do ruchu drogowego i kontrolami drogowymi w celu zapewnienia, aby przynosiły one oczekiwane korzyści w zakresie bezpieczeństwa. Aby zapewnić bezpieczną eksploatację pojazdów zautomatyzowanych i testowanie elektronicznych systemów bezpieczeństwa przez cały okres ich użytkowania, do minimalnych wymogów dotyczących zakresu i zalecanych metod badań określonych w odpowiednich załącznikach do dyrektyw 2014/45/UE i 2014/47/UE należy włączyć odpowiednie badane elementy.
- (15) Chociaż transport drogowy przyczynia się w znacznym stopniu do szkodliwych emisji zanieczyszczeń powietrza, w szczególności NO_x i drobnych cząstek, obecne metody badania emisji spalin nie są dostosowane do nowszych pojazdów i technologii. Zalecenie Komisji (UE) 2023/688¹³ było pierwszym krokiem w kierunku harmonizacji pomiaru liczby cząstek stałych podczas badań zdatności do ruchu drogowego. W interesie zdrowia publicznego, ochrony środowiska i uczciwej konkurencji jest, aby odpowiednie elementy podlegające badaniu podczas okresowych badań technicznych określone w załącznikach do dyrektyw 2014/45/UE i 2014/47/UE obejmowały obecnie pomiar liczby cząstek stałych i pomiar NO_x.

¹² 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, zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 oraz uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 i (WE) nr 661/2009 oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 631/2009, (UE) nr 406/2010, (UE) nr 672/2010, (UE) nr 1003/2010, (UE) nr 1005/2010, (UE) nr 1008/2010, (UE) nr 1009/2010, (UE) nr 19/2011, (UE) nr 109/2011, (UE) nr 458/2011, (UE) nr 65/2012, (UE) nr 130/2012, (UE) nr 347/2012, (UE) nr 351/2012, (UE) nr 1230/2012 i (UE) 2015/166 (Dz.U. L 325 z 16.12.2019, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

¹³ Zalecenie Komisji (UE) 2023/688 z dnia 20 marca 2023 r. w sprawie pomiaru liczby cząstek stałych do celów okresowej kontroli technicznej pojazdów wyposażonych w silniki wysokoprężne (Dz.U. L 90 z 28.3.2023, s. 46, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2023/688/oj>).

- (15a) W odniesieniu do pomiaru emisji NO_x z pojazdów z silnikami wysokoprężnymi podczas okresowych badań zdatności do ruchu drogowego Komisja powinna w drodze aktów wykonawczych określić wymogi dotyczące kondycjonowania wstępnego pojazdów, na podstawie badań potwierdzających stosowność metod, oraz normy EURO, które należy włączyć w zakres badania, zanim pojazdy te będą mogły zostać włączone w zakres badania emisji. Pomiar emisji NO_x z pojazdów z silnikami wysokoprężnymi podczas kontroli drogowych można łatwiej przeprowadzić, ponieważ pojazdy są wybierane i ciepłe do badań. W przypadku gdy przewiduje się, że działania następcze będą miały miejsce w stacji kontroli pojazdów przeprowadzającej badania zdatności do ruchu drogowego, działania te zależą od wdrożenia odpowiednich metod badania emisji zgodnie z aktami wykonawczymi.
- (15b) W odniesieniu do pomiaru liczby cząstek stałych (PN) w przypadku pojazdów z silnikiem o zapłonie iskrowym Komisja powinna w drodze aktów wykonawczych określić metody pomiarów i wartości dopuszczalne, zanim będą mogły one zostać włączone do zakresu badań emisji. Komisja może w drodze aktów wykonawczych określić metodę, wartości dopuszczalne oraz normy EURO, które należy uwzględnić przy pomiarze NO_x z silników o zapłonie iskrowym.
- (15c) Skuteczność kampanii wycofywania pojazdów zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/858 w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz z rozporządzeniem (UE) 2023/988 w sprawie ogólnego bezpieczeństwa produktów zależy od działań następczych podejmowanych przez właścicieli pojazdów lub posiadaczy dowodu rejestracyjnego. Badania zdatności do ruchu drogowego mogłyby ułatwić kampanie wycofywania pojazdów, w przypadku gdy usterki, które doprowadziły do kampanii, stanowią poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa lub zdrowia osób znajdujących się w pojeździe, innych użytkowników dróg lub środowiska. W związku z tym należy ustanowić powiązanie między kampaniami wycofywania a badaniami zdatności do ruchu drogowego. Dzięki temu powiązaniu państwa członkowskie powinny mieć możliwość określenia, czy pojazdy objęte daną kampanią wycofywania mają zostać poddane badaniom zdatności do ruchu drogowego, oraz sklasyfikowania usterek, które spowodowały kampanię wycofywania, jako poważnych lub niebezpiecznych usterek. Klasyfikacja usterek może mieć wpływ na wynik badania zdatności do ruchu drogowego i może prowadzić do uznania, że pojazd nie przeszedł pomyślnie badania, dopóki usterka nie zostanie usunięta, a jej usunięcie nie zostanie zweryfikowane podczas późniejszego badania zdatności do ruchu drogowego.

- (15d) Ustanowienie związku między kampaniami wycofywania a badaniami zdatości do ruchu drogowego zależy od wiarygodnego i aktualnego przepływu informacji od producentów do właściwych organów, a następnie do stacji kontroli pojazdów. Związek ten pozostaje bez uszczerbku dla przepisów zapewniających, aby właściciel pojazdu lub posiadacz dowodu rejestracyjnego zostali odpowiednio poinformowani o kampanii wycofywania i mieli możliwość przedstawienia pojazdu do weryfikacji i naprawy; związek ten nie zmienia ani nie przenosi na organy publiczne obowiązków producentów i innych podmiotów gospodarczych w łańcuchu dostaw w zakresie podjęcia odpowiednich środków naprawczych, w tym wycofania pojazdów, w przypadku gdy pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny stwarza poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa lub zdrowia osób znajdujących się w pojeździe, innych użytkowników dróg lub dla środowiska.
- (16) [...].
- (17) [...]
- (18) Oprócz planowanych okresowych badań zdatości do ruchu drogowego pojazdy powinny również podlegać badaniu zdatości do ruchu drogowego, jeżeli układy i komponenty pojazdu związane z bezpieczeństwem lub ochroną środowiska zostały znacząco zmienione lub zmodyfikowane. Obejmuje to przypadki, w których następuje zmiana kategorii pojazdu lub poziomów emisji, na przykład po zainstalowaniu w pojeździe filtra cząstek stałych lub po przekształceniu go na pojazd zasilany paliwem alternatywnym, lub następuje zmiana układu napędowego. Nie uniemożliwia to ani nie ogranicza krajowych przepisów dotyczących homologacji zmodyfikowanych lub zmienionych pojazdów zarejestrowanych w danym państwie członkowskim.
- (19) Aby ułatwić transformację cyfrową i zmniejszyć koszty ponoszone przez stacje kontroli pojazdów, świadectwa zdatości do ruchu drogowego należy wydawać w standardowym formacie elektronicznym. Osobie, która przedstawiła pojazd do badania, należy również wydać na żądanie papierowy wydruk świadectwa zdatości do ruchu drogowego. Państwa członkowskie powinny akceptować oba formaty w przypadku zmiany właściciela pojazdu lub przerejestrowania pojazdu w innym państwie członkowskim. Ma to również zastosowanie do sprawozdania z bardziej szczegółowej kontroli drogowej.

- (20) Należy zapewnić, aby przetwarzanie danych osobowych w celu wdrożenia niniejszej dyrektywy było zgodne z ramami ochrony danych w Unii, w szczególności z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679¹⁴. Zgodnie z zasadą domyślnej ochrony danych do weryfikacji świadectw zdatności do ruchu drogowego należy stosować techniki weryfikacji niewymagające przekazywania danych osobowych w indywidualnych świadectwach.
- (21) W przypadku gdy z powodu co najmniej jednej poważnej lub niebezpiecznej usterki pojazd nie przeszedł okresowego badania zdatności do ruchu drogowego w państwie członkowskim innym niż państwo członkowskie rejestracji, aby zapewnić odpowiednie działania następcze po wykryciu usterek, należy powiadomić państwo członkowskie rejestracji o wynikach badania i terminie kolejnego badania i odnotować te informacje w rejestrze pojazdów. Kolejne badanie powinno odbyć się w terminie nieprzekraczającym dwóch miesięcy w dowolnym z tych państw członkowskich. Ponadto w przypadku gdy pojazd nie przeszedł okresowego badania zdatności do ruchu drogowego z powodu co najmniej jednej niebezpiecznej usterki, aby uniknąć bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego lub środowiska, państwo członkowskie lub właściwy organ powinny mieć możliwość podjęcia decyzji, że dany pojazd nie będzie użytkowany na drogach publicznych, i zwrócenia się do państwa członkowskiego rejestracji o zatrzymanie zezwolenia na użytkowanie pojazdu w ruchu drogowym, dopóki usterki nie zostaną usunięte, a ich usunięcie nie zostanie zweryfikowane podczas późniejszego badania zdatności do ruchu drogowego. Zawieszenie powinno zostać wpisane do rejestru pojazdów państwa członkowskiego rejestracji.
- (22) Ingerencje lub manipulacje w układzie kontroli emisji pojazdu, układzie wysokiego napięcia, w tym układzie zarządzania baterią, tłumiku lub systemach związanych z bezpieczeństwem mogą powodować poważne lub niebezpieczne usterki i powinny podlegać skutecznym, proporcjonalnym, odstraszającym i niedyskryminacyjnym karom. Ingerencje lub manipulacje obejmują między innymi celową dezaktywację, modyfikację lub dostosowanie układów i części pojazdu – w celu zmiany funkcji pierwotnie określonej przez producenta – z myślą o obejściu przepisów lub wymagań technicznych.

¹⁴ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

- (23) Obecne wymogi określone w dyrektywach 2014/45/UE i 2014/47/UE, zobowiązujące państwa członkowskie do współpracy ze sobą przy wdrażaniu tych dyrektyw, nie dają państwom członkowskim możliwości sprawdzania statusu prawnego i technicznego pojazdu w sytuacjach transgranicznych. Aby zapewnić większą skuteczność, również w takich sytuacjach, państwa członkowskie powinny wspierać się nawzajem w bardziej systematycznym wdrażaniu dyrektyw. W związku z tym konieczne jest ustanowienie przepisów dotyczących wymiany informacji i danych dotyczących pojazdów, aby umożliwić państwom członkowskim wzajemne przeglądanie rejestrów pojazdów i baz danych dotyczących zdolności do ruchu drogowego, w tym zawartości świadectw zdolności do ruchu drogowego i protokołów drogowej kontroli technicznej. Wymiana ta powinna obejmować również świadectwo zgodności wydane na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/858. Państwa członkowskie mogą zapewnić dostęp do danych zgodnie z przepisami dotyczącymi wymiany danych ustanowionymi w tym rozporządzeniu.
- (24) Na potrzeby wymiany informacji na temat pojazdów zarejestrowanych w Unii Komisja opracowała platformę wymiany komunikatów MOVE-HUB, która łączy krajowe elektroniczne rejestry państw członkowskich¹⁵. Platforma ta obsługuje obecnie połączenie rejestrów przedsiębiorców transportu drogowego (ERRU), rejestrów praw jazdy (RESPER), rejestrów szkoleń zawodowych kierowców (ProDriveNet), rejestrów tachografów kart kierowcy (TACHOnet) oraz zgłaszanie stwierdzonego podczas kontroli drogowej niezadowolającego stanu pojazdu (RSI)¹⁶.

¹⁵ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2016/480 z dnia 1 kwietnia 2016 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące połączenia krajowych rejestrów elektronicznych przedsiębiorców transportu drogowego i uchylające rozporządzenie (UE) nr 1213/2010 (Dz.U. L 87 z 2.4.2016, s. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/480/oj).

¹⁶ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/2205 z dnia 29 listopada 2017 r. w sprawie szczegółowych zasad dotyczących procedur zgłaszania pojazdów użytkowych wykazujących poważne lub niebezpieczne usterki stwierdzone podczas drogowej kontroli technicznej (Dz.U. L 314 z 30.11.2017, 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj).

- (25) Należy rozszerzyć funkcje MOVE-HUB, aby umożliwić niezbędną wymianę informacji i danych dotyczących pojazdów do celów dyrektyw 2014/45/UE i 2014/47/UE. Państwa członkowskie powinny zatem połączyć swoje systemy elektroniczne zawierające informacje na temat świadectw zdatności do ruchu drogowego, unijnych tymczasowych świadectw zdatności do ruchu drogowego i historii drogomiczy z systemem MOVE-HUB do celów wymiany komunikatów. Państwa członkowskie mogą nadal korzystać z własnych aplikacji lub aplikacji stron trzecich, w tym z europejskiego systemu informacji o pojazdach i prawach jazdy (EUCARIS), aby podłączyć się do systemu elektronicznego MOVE-HUB. Wymiana informacji i danych za pośrednictwem MOVE-HUB powinna rozpocząć się w ciągu dwóch lat od przyjęcia odpowiednich aktów wykonawczych zgodnie z art. 16 dyrektywy 2014/45/UE i art. 18a dyrektywy 2014/47/UE.
- (26) Kryzysy spowodowane poważnymi zdarzeniami, które miały miejsce w Unii lub poza jej granicami, mogą znacząco zakłócić funkcjonowanie jej systemu zdatności do ruchu drogowego. W czasach kryzysu państwa członkowskie powinny mieć możliwość przedłużenia ważności świadectw zdatności do ruchu drogowego, w tym unijnych tymczasowych świadectw zdatności do ruchu drogowego. Pod warunkiem uzyskania zezwolenia Komisji państwa członkowskie powinny mieć możliwość przedłużenia o sześć miesięcy administracyjnego okresu ważności świadectw zdatności do ruchu drogowego i unijnych tymczasowych świadectw zdatności do ruchu drogowego. W przypadku utrzymywania się kryzysu powinna istnieć możliwość dalszego przedłużenia okresu ważności.
- (27) Lekkie pojazdy użytkowe kategorii N1 są wykorzystywane intensywniej niż samochody prywatne, często na obszarach gęsto zaludnionych. Biorąc pod uwagę zwiększoną liczbę lekkich pojazdów użytkowych kategorii N1 znajdujących się w eksploatacji w Unii, w celu promowania równych warunków działania dla podmiotów gospodarczych w całej Unii oraz dalszej poprawy ich bezpieczeństwa i efektywności środowiskowej, lekkie pojazdy użytkowe kategorii N1 powinny również podlegać kontrolom drogowym.

- (28) W przypadku kontroli drogowych skutecznym środkiem identyfikacji pojazdów o wysokiej emisji spalin jest kontrola emisji spalin z dużej liczby pojazdów za pomocą urządzeń do teledetekcji. Doświadczenie w niektórych państwach członkowskich wykazało, że wskaźniki wykrywalności znacznie wzrastają w porównaniu z obowiązkowymi metodami badań. Urządzenia do teledetekcji mogą być systematycznie wykorzystywane w celu monitorowania dużych części parku samochodowego w rzeczywistych warunkach drogowych. Emisje z pojazdów są dynamiczne, a szczytowe poziomy emisji występują częściej w określonych warunkach, np. podczas zimnego rozruchu. Pojedynczy stacjonarny pomiar metodą teledetekcji może z powodzeniem wskazać pojazd wysokoemisyjny, który ma usterkę lub który poddano ingerencji. W zależności od wielkości zmierzonego przekroczenia może być wymagane przeprowadzenie wielu stacjonarnych pomiarów metodą teledetekcji w celu potwierdzenia, że pojazd jest pojazdem wysokoemisyjnym. Ponieważ takie usterki i modyfikacje powodują nadmierne emisje, które stanowią zagrożenie dla zdrowia ludzkiego i środowiska, należy je naprawić, a wszelkie ingerencje powinny podlegać sankcjom.
- (28a) Teledetekcja nie może zastąpić kontroli drogowej, ale może być wykorzystywana do wyboru pojazdów do dalszej kontroli drogowej. Weryfikacja pomiarów metodą teledetekcji może mieć miejsce albo w formie kontroli drogowej bezpośrednio po pomiarze metodą teledetekcji, albo w ośrodku kontroli przydatności do ruchu drogowego. Biorąc pod uwagę, że teledetekcja identyfikuje pojazdy o wysokiej emisji niezależnie od państwa członkowskiego ich rejestracji, państwo członkowskie, które zidentyfikowało pojazd, i państwo członkowskie rejestracji powinny współpracować w celu zapewnienia odpowiednich działań następczych w oparciu o zharmonizowane wartości dla pojazdów wysokoemisyjnych.

- (28b) Weryfikacja na drodze lub w stacji kontroli powinna przebiegać zgodnie z metodami badań określonymi, odpowiednio, w pkt 8.1 i 8.2 załącznika II do dyrektywy 2014/47/UE i w załączniku I do dyrektywy 2014/45/UE. Oznacza to na przykład, że w przypadku gdy istnieje podejrzenie, że samochód z silnikiem wysokoprężnym lub lekki pojazd użytkowy kategorii N1 wyposażony w silnik Euro 5b lub nowszy lub ciężki pojazd użytkowy lub autokar Euro VI emitują drobne cząstki powyżej określonego w przepisach limitu w momencie ich homologacji, ich emisje należy weryfikować za pomocą pomiaru liczby cząstek stałych zgodnie z ppkt 8.2.3.1 odpowiedniego załącznika. W przypadku pojazdów z silnikiem wysokoprężnym bez filtra cząstek stałych emisje będą sprawdzane za pomocą pomiaru zadymienia. Weryfikacja emisji NO_x z pojazdów z silnikiem wysokoprężnym odbywa się przy zastosowaniu nowej metody pomiaru zgodnie z ppkt 8.2.3.3 odpowiedniego załącznika. Państwa członkowskie powinny określić metodę weryfikacji emisji spalin z pojazdów kategorii L. Emisję hałasu należy weryfikować za pomocą miernika poziomu dźwięku.
- (29) [...]
- (30) W dyrektywie 2014/47/UE określono minimalny udział ciężkich pojazdów użytkowych, które mają być badane każdego roku na drogach w Unii, ale nie określono żadnego celu na poziomie państw członkowskich, w związku z czym trudno jest zapewnić egzekwowanie tego minimalnego udziału. W celu zapewnienia, aby kontrole drogowe pojazdów użytkowych przyczyniały się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza w całej Unii, każde państwo członkowskie powinno co roku przeprowadzać całkowitą liczbę wstępnych drogowych kontroli technicznych odpowiadającą co najmniej 5 % całkowitej liczby ciężkich pojazdów użytkowych. Ponadto państwa członkowskie powinny przeprowadzać wstępne drogowe kontrole techniczne lekkich pojazdów użytkowych kategorii N₁, odpowiadające co najmniej 10 % całkowitej liczby wstępnych drogowych kontroli technicznych ciężkich pojazdów użytkowych.
- (31) Aby promować transformację cyfrową i zmniejszyć koszty w sektorze transportu, państwa członkowskie powinny wymagać od swoich właściwych organów akceptowania elektronicznych dowodów kontroli drogowych.

- (32) Zabezpieczenie ładunku ma podstawowe znaczenie dla bezpieczeństwa drogowego. Wzrokowa ocena zabezpieczania ładunku powinna stanowić obowiązkowy element wstępnych kontroli drogowych we wszystkich państwach członkowskich. Na podstawie wyników wstępnej kontroli drogowej można przeprowadzić bardziej szczegółową kontrolę zabezpieczenia ładunku.
- (33) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszej dyrektywy należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze, aby określić: a) zestaw informacji technicznych i danych niezbędnych do badań zdatności do ruchu drogowego, które należy udostępnić właściwym organom, b) elementy interoperacyjności i środki bezpieczeństwa mające zastosowanie do kodów QR wprowadzonych do świadectw zdatności do ruchu drogowego, c) niezbędne cechy i wymogi dotyczące formatu i zakresu wymienianych informacji i danych, d) format, w jakim mają być przekazywane dane dotyczące badań okresowych i kontroli drogowych, e) wymogi dotyczące kondycjonowania wstępnego pojazdów oraz normy EURO, które należy uwzględnić do celów pomiaru tlenków azotu (NO_x) w przypadku silników wysokoprężnych, w stacjach kontroli pojazdów przeprowadzających badania zdatności do ruchu drogowego, f) metody pomiaru i wartości dopuszczalne w odniesieniu do liczby cząstek stałych (PN) oraz w odniesieniu do tlenków azotu (NO_x) w przypadku silników o zapłonie iskrowym oraz g) wspólne wartości graniczne dla emisji spalin lub hałasu lub dla obu tych elementów, które należy stosować do identyfikacji, za pomocą teledetekcji, pojazdów wysokoemisyjnych, gdy taka identyfikacja powinna prowadzić do transgranicznych działań następczych. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011¹⁷.
- (34) [...]

¹⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (35) Cele niniejszej dyrektywy, a mianowicie poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, ułatwienie swobodnego przepływu osób i ograniczenie emisji zanieczyszczeń, nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie działające samodzielnie, ponieważ przepisy krajowe regulujące te kontrole pojazdów prowadziłyby do rozbieżnych wymogów. W związku z tym cele te można skuteczniej osiągnąć na poziomie Unii dzięki ustanowieniu minimalnych wspólnych wymogów i zharmonizowanych przepisów dotyczących okresowych badań zdatności do ruchu drogowego i drogowych kontroli technicznych pojazdów poruszających się w Unii. Unia może zatem przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (36) Przy wdrażania dyrektywy 2014/45/UE państwa członkowskie powinny regularnie przekazywać Komisji kluczowe dane dotyczące całkowitej liczby skontrolowanych pojazdów w podziale na kategorie, skontrolowanych obszarów oraz pozycji, w odniesieniu do których wykryto usterki. W odniesieniu do kontroli drogowych wymagana jest mniejsza częstotliwość sprawozdań.
- (37) Aby zminimalizować obciążenie administracyjne przy jednoczesnym zapewnieniu użyteczności zgłaszanych informacji, państwa członkowskie powinny co trzy lata składać sprawozdania z wdrażania dyrektyw 2014/45/UE i 2014/47/UE.
- (38) System zdatności do ruchu drogowego ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, hałas i emisje, w związku z czym należy go poddawać okresowym badaniom. Na podstawie informacji przekazanych przez organy państw członkowskich Komisja powinna przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat skuteczności przepisów dyrektywy 2014/45/UE, w tym przepisów dotyczących zakresu, częstotliwości badań i uznawania unijnych tymczasowych świadectw zdatności do ruchu drogowego, oraz dyrektywy 2014/47/UE. Szczególny nacisk należy położyć na doświadczenia zdobyte w związku z teledetekcją w celu jej ogólnego włączenia do systemu zdatności do ruchu drogowego, w stosownych przypadkach.

- (39) Zgodnie z art. 42 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1725 skonsultowano się z Europejskim Inspektorem Ochrony Danych, który wydał opinię w dniu [DD/MM/RRRR].
- (40) Zgodnie ze wspólną deklaracją polityczną państw członkowskich i Komisji z dnia 28 września 2011 r. dotyczącą dokumentów wyjaśniających¹⁸ państwa członkowskie zobowiązały się do złożenia, w uzasadnionych przypadkach, wraz z powiadomieniem o transpozycji środków, jednego lub większej liczby dokumentów wyjaśniających związki między elementami dyrektywy a odpowiadającymi im częściami krajowych instrumentów transpozycyjnych. W odniesieniu do niniejszej dyrektywy prawodawca uznaje, że przekazanie takich dokumentów jest uzasadnione.
- (41) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywy 2014/45/UE i 2014/47/UE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

¹⁸ Dz.U. C 369 z 17.12.2011, s. 14.

Artykuł 1

Zmiany w dyrektywie 2014/45/UE

W dyrektywie 2014/45/UE wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) ust. 1 tiret szóste otrzymuje brzmienie:

„– pojazdy dwu- lub trzykołowe – kategorie pojazdów L3e, L4e, L5e i L7e wyposażone w silnik o pojemności powyżej 125 cm³ lub o maksymalnej ciągłej mocy znamionowej lub mocy netto powyżej 11 kW;

– ciągniki kołowe kategorii T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b i T4.3b, użytkowane głównie na drogach publicznych do celów komercyjnego drogowego transportu towarów.”;
 - b) ust. 2 tiret siódme otrzymuje brzmienie: „

– pojazdy kategorii L3e, L4e, L5e i L7e o pojemności silnika przekraczającej 125 cm³ lub o maksymalnej ciągłej mocy znamionowej lub mocy netto powyżej 11 kW, w przypadku gdy państwo członkowskie wprowadziło skuteczne alternatywne środki bezpieczeństwa ruchu drogowego dla pojazdów dwu- lub trzykołowych, ze szczególnym uwzględnieniem odpowiednich statystyk bezpieczeństwa ruchu drogowego z ostatnich pięciu lat. Państwa członkowskie informują Komisję o takich wyłączeniach.”;
- 2) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) »pojazd« oznacza każdy nieporuszający się po szynach pojazd silnikowy lub jego przyczepę, z wyjątkiem trolejbusów, tj. pojazdów podłączonych do przewodu elektrycznego;”

b) dodaje się pkt 6a w brzmieniu:

„6a) »pojazd podłączony do internetu« oznacza każdy pojazd wyprodukowany z połączeniem bezprzewodowym zdolnym do przekazywania wskazań drogomierza;”;

c) pkt 10 otrzymuje brzmienie:

„10) »homologacja« oznacza procedurę, za pomocą której państwo członkowskie poświadcza, że pojazd spełnia odpowiednie przepisy administracyjne i wymogi techniczne, o których mowa w rozporządzeniach (UE) nr 167/2013, (UE) nr 168/2013 i (UE) 2018/858;”;

d) pkt 12 otrzymuje brzmienie:

„12) »świadcstwo zdatności do ruchu drogowego« oznacza sprawozdanie z badania zdatności do ruchu drogowego w formacie cyfrowym lub jego wydruk, które można zweryfikować zgodnie z art. 8 ust. 2 i które jest wydawane przez właściwy organ lub stację kontroli pojazdów;”;

e) dodaje się pkt 12a w brzmieniu:

„12a) »unijne tymczasowe świadectwo zdatności do ruchu drogowego« oznacza świadectwo zdatności do ruchu drogowego wydane przez właściwy organ lub stację kontroli pojazdów z siedzibą w państwie członkowskim innym niż państwo członkowskie rejestracji pojazdu zgodnie z art. 8;”;

3) art. 4 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 4

Obowiązki

1. Każde państwo członkowskie zapewnia, aby pojazdy zarejestrowane na jego terytorium były okresowo badane zgodnie z niniejszą dyrektywą.
2. Bez uszczerbku dla ust. 4 badania zdatności do ruchu drogowego są przeprowadzane przez państwo członkowskie rejestracji pojazdu, przez organ publiczny, któremu to państwo członkowskie powierzyło to zadanie, lub przez wyznaczone organy lub podmioty nadzorowane przez to państwo członkowskie, w tym upoważnione podmioty publiczne lub prywatne.

3. Państwa członkowskie mogą uznać świadectwo zdatności do ruchu drogowego wydane przez państwo członkowskie inne niż państwo członkowskie rejestracji pojazdu. W takich przypadkach świadectwo zdatności do ruchu drogowego uznaje się za równoważne ze świadectwem zdatności do ruchu drogowego wydanym przez państwo członkowskie rejestracji. Państwa członkowskie, które podejmują decyzję o uznaniu świadectwa zdatności do ruchu drogowego wydanego przez inne państwo członkowskie, informują o tym odpowiednio Komisję i pozostałe państwa członkowskie.
4. W przypadku pojazdów kategorii M₁ i N₁ badania zdatności do ruchu drogowego można, zgodnie z art. 8, przeprowadzać również w państwie członkowskim innym niż państwo członkowskie rejestracji pojazdu. Państwo członkowskie rejestracji uznaje ważność unijnego tymczasowego świadectwa zdatności do ruchu drogowego wydanego w tym innym państwie członkowskim.
5. Producenci pojazdów udostępniają odpowiednim właściwym organom informacje techniczne w formacie określonym w aktach wykonawczych, o których mowa w ust. 6, nieodpłatnie i bez zbędnej zwłoki, w sposób niedyskryminacyjny i w formacie nadającym się do odczytu maszynowego. Te właściwe organy mogą podjąć decyzję o zleceniu scentralizowanym organom danych organizacji przepływu danych od producentów i zarządzania dostępem do informacji technicznych. Właściwe organy lub wyznaczone scentralizowane organy danych udostępniają te informacje techniczne stacjom kontroli pojazdów.
6. Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu określenia zestawu informacji technicznych, które mają być wykorzystywane do badania zdatności do ruchu drogowego elementów podlegających badaniu, w sprawie stosowania zalecanych metod badań oraz w celu ustanowienia szczegółowych przepisów dotyczących formatu danych i procedur dostępu do odpowiednich informacji technicznych, zapewniając, aby informacje te umożliwiały jasną identyfikację pojazdu i wynikającego z nich wykazu opcji instalowanych fabrycznie. Takie informacje techniczne mogą obejmować w szczególności instrukcje i dane dotyczące korzystania z elektronicznego interfejsu pojazdu, diagnostyczne kody błędów, identyfikację integralności i prawidłowych wersji oprogramowania oraz opisy i ilustracje wskaźników ostrzegawczych lub kontrolnych.

Te akty wykonawcze uwzględniają warunki i środki dotyczące dostępu do informacji z pokładowego układu diagnostycznego (OBD) ustanowione zgodnie z dodatkiem 4 do załącznika X do rozporządzenia (UE) 2018/858; dostarczanie informacji technicznych zidentyfikowanych przez Komisję zgodnie z akapitem pierwszym jest jednak nieodpłatne.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 19 ust. 2.

7. Państwa członkowskie zapewniają, aby prawo krajowe określało odpowiedzialność za utrzymanie pojazdu w stanie gwarantującym jego bezpieczeństwo i zdolność do ruchu drogowego.”;

4) dodaje się artykuł 4a w brzmieniu:

„Artykuł 4a

Rejestrowanie wskazań drogomierza

1. Każde państwo członkowskie zapewnia, aby wskazania drogomierza były rejestrowane w krajowej bazie danych lub rejestrze pojazdów w związku z okresowymi badaniami zdolności do ruchu drogowego pojazdów kategorii M₁ i N₁ oraz w przypadku gdy podmioty przeprowadzające naprawy upoważnione przez producentów pojazdów prowadzą prace naprawcze lub konserwacyjne w takim pojeździe. Państwa członkowskie wymagają również, aby producenci pojazdów lub ich przedstawiciele przekazywali wskazania drogomierza w pojazdach podłączonych do internetu, które wyprodukowali, co trzy miesiące, począwszy od daty pierwszej rejestracji pojazdu. Wskazania drogomierza zapisuje się w tej krajowej bazie danych lub w tym krajowym rejestrze pojazdów.
2. Państwa członkowskie mogą również wymagać, aby inni usługodawcy, jak np. ci, którzy zajmują się naprawą lub konserwacją takiego pojazdu, rejestrowali wskazania drogomierza w bazie danych lub krajowym rejestrze pojazdów, o których mowa w ust. 1.

3. Państwa członkowskie udostępniają historię drogomierza z zarejestrowanych przez siebie pojazdów diagnostom, posiadaczowi dowodu rejestracyjnego i właściwym organom w państwach członkowskich odpowiedzialnym za badania zdatności do ruchu drogowego, ponowną rejestrację pojazdów, homologację pojazdów oraz rejestr lub bazę danych, o których mowa w ust. 1. Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o udostępnieniu oceny historii drogomierza wyłącznie diagnostom.
4. Państwa członkowskie stosują odpowiednie środki w celu powiadamiania potencjalnych nabywców pojazdów używanych o dostępie posiadacza dowodu rejestracyjnego do historii drogomierza, o której mowa w ust. 3.
5. Państwa członkowskie udostępniają również dane z drogomierzy przechowywane w krajowych bazach danych i krajowych rejestrach pojazdów, o których mowa w ust. 1, krajowym urzędowi statystycznym i Komisji (Eurostatowi) zgodnie z art. 17a i 17b rozporządzenia (WE) nr 223/2009*.
6. Stwierdzone ingerencje lub manipulacje w drogomierzu w celu zmniejszenia lub zafałszowania przebiegu pojazdu podlegają skutecznym, proporcjonalnym, odstrasżającym i niedyskryminującym sankcjom.

* Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 223/2009 z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie statystyki europejskiej oraz uchylające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE, Euratom) nr 1101/2008 w sprawie przekazywania do Urzędu Statystycznego Wspólnot Europejskich danych statystycznych objętych zasadą poufności, rozporządzenie Rady (WE) nr 322/97 w sprawie statystyk Wspólnoty oraz decyzję Rady 89/382/EWG, Euratom w sprawie ustanowienia Komitetu ds. Programów Statystycznych Wspólnot Europejskich (Dz.U. L 87 z 31.3.2009, s. 164, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/223/oj>).”;

5) art. 5 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 5

Terminy i częstotliwość badań

1. Pojazdy są poddawane badaniu zdatności do ruchu drogowego co najmniej w następujących odstępach czasu, bez uszczerbku dla okresu elastyczności stosowanego przez państwa członkowskie na mocy ust. 4:
 - a) pojazdy kategorii M1 i N1: cztery lata po dacie pierwszej rejestracji pojazdu, a następnie co dwa lata;
 - b) pojazdy kategorii M₁ użytkowane jako taksówki lub karetki pogotowia ratunkowego, pojazdy kategorii M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ i O₄: rok po dacie pierwszej rejestracji pojazdu, a następnie co rok;
 - c) ciągniki kołowe kategorii T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b i T4.3b, użytkowane głównie na drogach publicznych do celów komercyjnego drogowego transportu towarów: cztery lata po dacie pierwszej rejestracji pojazdu, a następnie co dwa lata.

Do celów akapitu pierwszego lit. a) w przypadku badań zdatności do ruchu drogowego, o których mowa w art. 4 ust. 4, państwa członkowskie planują następne badanie zdatności do ruchu drogowego w taki sposób, aby przestrzegano okresu ważności tymczasowego świadectwa zdatności do ruchu drogowego.
2. Państwa członkowskie określają odpowiednią częstotliwość, z jaką pojazdy kategorii L3e, L4e, L5e i L7e, o pojemności silnika przekraczającej 125 cm³ lub o maksymalnej ciągłej mocy znamionowej lub mocy netto powyżej 11 kW, należy poddawać badaniu zdatności do ruchu drogowego.
3. Niezależnie od daty ostatniego badania zdatności do ruchu drogowego pojazd poddaje się badaniu zdatności do ruchu drogowego, jeżeli systemy i części pojazdu związane z bezpieczeństwem i ochroną środowiska zostały znacząco zmienione lub zmodyfikowane.

4. Państwo członkowskie lub właściwe organy mogą określić rozsądny okres, w którym należy przeprowadzić badanie zdatności do ruchu drogowego, nieprzekraczający częstotliwości określonych w ust. 1.”;

6) w art. 6 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Państwa członkowskie zapewniają, aby w odniesieniu do kategorii pojazdów objętych niniejszą dyrektywą, z wyjątkiem kategorii L3e, L4e, L5e i L7e badania zdatności do ruchu drogowego obejmowały co najmniej obszary, o których mowa w załączniku I pkt 2.”;

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W odniesieniu do każdego obszaru, o którym mowa w ust. 1, właściwe organy państwa członkowskiego lub stacja kontroli pojazdów przeprowadzają badanie zdatności do ruchu drogowego, uwzględniając przynajmniej elementy, o których mowa w załączniku I pkt 3, oraz stosując zalecaną lub równoważną metodę zatwierdzoną przez właściwy organ, mającą zastosowanie do badań tych elementów, zgodnie z załącznikiem I pkt 3. Badanie może także objąć sprawdzenie, czy odpowiednie części i elementy tego pojazdu odpowiadają wymaganym charakterystykom dotyczącym bezpieczeństwa i środowiska, które obowiązywały w momencie homologacji lub, w stosownych przypadkach, w momencie modernizacji.

Badania są wykonywane z wykorzystaniem aktualnie dostępnych technik i sprzętu bez demontażu czy usuwania jakichkolwiek części pojazdu za pomocą narzędzi.

Do dnia [PROSZĘ WSTAWIĆ DATĘ: 24 miesiące po wejściu w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej] Komisja przyjmie akty wykonawcze określające:

a) metody kondycjonowania wstępnego pojazdu do pomiaru emisji tlenków azotu (NO_x) z silników wysokoprężnych oraz klasy emisji EURO związane z tymi metodami,

b) metody i wartości dopuszczalne w odniesieniu do pomiaru emisji liczby cząstek stałych (PN) z silników o zapłonie iskrowym,

o których mowa w załączniku I pkt 3 ppkt 8.2. Procedury badań zostaną uruchomione w stacjach kontroli pojazdów w ciągu czterech lat od przyjęcia aktów wykonawczych.

Komisja może przyjąć akty wykonawcze w celu określenia wymienionych w załączniku I pkt 3 ppkt 8.2 metod i wartości dopuszczalnych oraz w celu określenia klas emisji EURO związanych z tymi metodami w odniesieniu do pomiaru emisji NO_x z silników o zapłonie iskrowym. Procedury badań zostaną uruchomione w stacjach kontroli pojazdów w ciągu czterech lat od przyjęcia aktów wykonawczych.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 19 ust. 2.”;

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Państwa członkowskie określają obszary, elementy i właściwe metody badania w odniesieniu do kategorii pojazdów L3e, L4e, L5e i L7e, o pojemności silnika przekraczającej 125 cm³ lub o maksymalnej ciągłej mocy znamionowej lub mocy netto powyżej 11 kW.”;

d) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„4. Do celów wydania unijnego tymczasowego świadectwa zdatności do ruchu drogowego zgodnie z art. 4 ust. 4, w przypadku gdy pojazd jest produkowany do jazdy po drugiej stronie drogi, nie podlega on badaniom pozycji w załączniku I, których nie wyprodukowano w celu spełnienia wymagań w państwie członkowskim podejmującym się badania.”;

7) art. 8 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 8

Świadectwo zdatności do ruchu drogowego i unijne tymczasowe świadectwo zdatności do ruchu drogowego

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby stacje kontroli pojazdów lub, w stosownych przypadkach, właściwy organ, które przeprowadziły badanie zdatności do ruchu drogowego danego pojazdu, wydały dla tego pojazdu świadectwo zdatności do ruchu drogowego lub – w przypadku, o którym mowa w art. 4 ust. 4 – unijne tymczasowe świadectwo zdatności do ruchu drogowego, w którym znajdują się co najmniej znormalizowane elementy odpowiednich zharmonizowanych kodów Unii określonych w załączniku II.

Ze skutkiem od dnia [data wejścia w życie +4 lata + 1 dzień] państwa członkowskie zapewniają wydawanie świadectw zdatności do ruchu drogowego i unijnych tymczasowych świadectw zdatności do ruchu drogowego jako elektronicznych poświadczeń atrybutów do europejskich portfeli tożsamości cyfrowej zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 910/2014**.

Państwa członkowskie zapewniają, aby świadectwa zdatności do ruchu drogowego i unijne tymczasowe świadectwa zdatności do ruchu drogowego zawierały informacje niezbędne do ich uwierzytelnienia i walidacji.

Państwa członkowskie przekazują Komisji i na bieżąco aktualizują informacje o zaufanych podmiotach wydających świadectwa zdatności do ruchu drogowego i unijne tymczasowe świadectwo zdatności do ruchu drogowego. Komisja udostępnia publicznie wykaz tych podmiotów za pośrednictwem bezpiecznego kanału oraz w formie elektronicznie podpisanej lub opatrzonej pieczęcią elektroniczną przeznaczoną do automatycznego przetwarzania.

- 1a. Unijne tymczasowe świadectwo zdatności do ruchu drogowego jest ważne przez sześć miesięcy. Właściwy organ bez zbędnej zwłoki, a najpóźniej w ciągu pięciu dni kalendarzowych, przekazuje wynik badania państwu członkowskiemu rejestracji.

Jeżeli państwo członkowskie rejestracji nie uzna świadectw zdatności do ruchu drogowego wydanych przez dane państwo członkowskie zgodnie z art. 4 ust. 3, kolejne badanie zdatności do ruchu drogowego odbywa się w państwie członkowskim rejestracji pojazdu; unijne tymczasowe świadectwo zdatności do ruchu drogowego zawiera odpowiednie informacje.

2. Państwa członkowskie wymagają, aby stacje kontroli pojazdów lub, w stosownych przypadkach, właściwe organy przekazywały, na żądanie, wydruk świadectwa zdatności do ruchu drogowego lub unijnego tymczasowego świadectwa zdatności do ruchu drogowego osobie, która przedstawiła pojazd do badania. Wydruki te muszą być przyjazne dla użytkownika i zawierać interoperacyjny kod QR umożliwiający weryfikację ich autentyczności, ważności i integralności. W terminie roku od przyjęcia aktów wykonawczych, o których mowa w ust. 8, kod QR musi spełnić specyfikacje techniczne określone w tych aktach wykonawczych. Informacje zawarte w zaświadczeniu przedstawiane są również w formie czytelnej dla człowieka, co najmniej w języku urzędowym lub językach urzędowych wydającego państwa członkowskiego.

3. Niezależnie od art. 5 przypadku przerejestrowania pojazdu już zarejestrowanego w innym państwie członkowskim każde państwo członkowskie uznaje świadectwo zdatności do ruchu drogowego wydane przez to inne państwo członkowskie, w formie elektronicznej lub papierowej, tak jak gdyby samo wydało to świadectwo, pod warunkiem że świadectwo zdatności do ruchu drogowego jest wciąż ważne w granicach częstotliwości ustanowionych dla okresowych badań zdatności do ruchu drogowego przez państwo członkowskie, które dokonuje przerejestrowania.
- 3a. Państwa członkowskie bez zbędnej zwłoki przekazują Komisji i pozostałym państwom członkowskim wszelkie nowe wzory świadectwa zdatności do ruchu drogowego lub unijnego tymczasowego świadectwa zdolności do ruchu drogowego oraz opis zbioru danych wydanych w odniesieniu do świadectw zdatności do ruchu drogowego jako elektronicznych poświadczeń atrybutów. Komisja publikuje te wzory i opisy zbiorów danych.
4. W uzupełnieniu przepisów ust. 3 państwa członkowskie uznają ważność świadectwa zdatności do ruchu drogowego, w formie cyfrowej lub papierowej, w przypadku zmiany właściciela pojazdu, dla którego wydano ważne poświadczenie przeprowadzenia okresowego badania zdatności do ruchu drogowego.
5. Stacje kontroli pojazdów przekazują drogą elektroniczną właściwemu organowi danego państwa członkowskiego informacje zawarte w wydanych przez nie świadectwach zdatności do ruchu drogowego lub unijnych tymczasowych świadectwach zdatności do ruchu drogowego. Informacje te przekazuje się bez zbędnej zwłoki po wydaniu każdego świadectwa zdatności do ruchu drogowego lub unijnego tymczasowego świadectwa zdatności do ruchu drogowego. Państwa członkowskie określają okres, przez jaki właściwy organ ma przechowywać te informacje. Okres ten nie może być krótszy niż 36 miesięcy bez uszczerbku dla krajowych systemów podatkowych państw członkowskich.
6. Państwa członkowskie mogą zdecydować, aby informacje zawarte w poprzednim świadectwie zdatności do ruchu drogowego lub unijnym świadectwie zdatności do ruchu drogowego były udostępniane funkcjonariuszom służb kontrolnych.
7. Państwa członkowskie zapewniają, aby wyniki badania zdatności do ruchu drogowego były niezwłocznie przekazywane lub udostępniane drogą elektroniczną organowi odpowiedzialnemu za rejestrację pojazdu. Powiadomienie to zawiera informacje zawarte w świadectwie zdatności do ruchu drogowego.

8. W terminie do dnia [data wejścia w życie + 2 lata] r. Komisja przyjmie akty wykonawcze w celu określenia specyfikacji technicznych i przepisów dotyczących następujących kwestii:
- a) bezpiecznego wydawania i weryfikowania świadectw, o których mowa w ust. 1 i 2;
 - b) zapewnienia ochrony i bezpieczeństwa danych osobowych;
 - c) określenia wspólnej struktury danych świadectw zdatności do ruchu drogowego i unijnych tymczasowych świadectw zdatności do ruchu drogowego;
 - d) wydawania i weryfikacji ważnego, bezpiecznego i interoperacyjnego kodu QR;
 - e) powiadamiania zaufanych podmiotów wydających świadectwa zdatności do ruchu drogowego i unijne tymczasowe świadectwa zdatności do ruchu drogowego.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 19 ust. 2.

** Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 910/2014 z dnia 23 lipca 2014 r. w sprawie identyfikacji elektronicznej i usług zaufania w odniesieniu do transakcji elektronicznych na rynku wewnętrznym oraz uchylające dyrektywę 1999/93/WE (Dz.U. L 257 z 28.8.2014, s. 73, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj>).”;

8) art. 9 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 9

Działania następcze w przypadku usterek

1. W przypadku jedynie drobnych usterek uznaje się, że badanie zostało przeprowadzone z wynikiem pozytywnym, usterki zostają usunięte, a pojazd nie wymaga ponownego badania.
2. W przypadku poważnych usterek wynik badania uznaje się za negatywny. Państwo członkowskie lub właściwy organ decyduje o okresie, przez który dany pojazd może być użytkowany zanim wymagane będzie poddanie go ponownemu badaniu zdolności do ruchu drogowego, które odbędzie się nie później niż dwa miesiące od pierwotnego badania. Informację o wynikach badania i terminie ponownego badania przekazuje się państwu członkowskiemu rejestracji i wpisuje do rejestru pojazdów zgodnie z art. 3a ust. 1 dyrektywy Rady 1999/37/WE***. Ponowne badanie może odbyć się w państwie członkowskim, w którym pojazd nie przeszedł pierwotnego badania, lub w państwie członkowskim rejestracji.
3. W przypadku niebezpiecznych usterek wynik badania uznaje się za negatywny. Państwo członkowskie lub właściwy organ mogą postanowić, że dany pojazd nie może być użytkowany na drogach publicznych oraz zatrzymać dopuszczenie do ruchu drogowego na czas określony, bez obowiązku ponownej rejestracji. O takim wniosku o zatrzymanie powiadamia się państwo członkowskie rejestracji, a zatrzymanie odnotowuje się w rejestrze pojazdów zgodnie z art. 3a ust. 1 dyrektywy 1999/37/WE. Po usunięciu usterek właściwy organ w państwie członkowskim rejestracji wydaje niezwłocznie nowe świadectwo zdolności do ruchu drogowego potwierdzające zdolność pojazdu do ruchu drogowego.

4. Ingerencje lub manipulacje w układzie kontroli emisji pojazdu, układzie wysokiego napięcia, w tym układzie zarządzania baterią, tłumiku lub systemach związanych z bezpieczeństwem, które powodują poważne lub niebezpieczne usterki, podlega skutecznym, proporcjonalnym, odstrasżającym i niedyskryminacyjnym karom.

*** 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj>);

- 8a) art. 10 ust. 1 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„1. Stacja kontroli pojazdów lub, w stosownych przypadkach, właściwy organ państwa członkowskiego, który przeprowadził badanie zdatności do ruchu drogowego pojazdu zarejestrowanego na jego terytorium lub badanie zdatności do ruchu drogowego zgodnie z art 4 ust. 4, wydaje dla każdego pojazdu, który pozytywnie przeszedł takie badanie, poświadczenie na przykład w postaci wzmianki w dowodzie rejestracyjnym pojazdu, naklejki, świadectwa, weryfikacji w formie elektronicznej lub jakiegokolwiek innej łatwo dostępnej informacji. Poświadczenie wskazuje termin, w jakim należy przeprowadzić następne badanie zdatności do ruchu drogowego.”;

9) art. 16 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 16

Wymiana danych między organami państw członkowskich

1. Państwa członkowskie wspierają się nawzajem w wykonywaniu niniejszej dyrektywy. Wymieniają one informacje i dane, w szczególności w celu sprawdzenia, w czasie badania zdatności do ruchu drogowego, statusu prawnego i technicznego pojazdu, w stosownych przypadkach, w państwie członkowskim, w którym pojazd jest zarejestrowany.
 - a. Państwa członkowskie zapewniają właściwym organom i stacjom kontroli pojazdów upoważnionym przez inne państwa członkowskie dostęp do danych rejestracyjnych pojazdów, danych dotyczących zawartości świadectw zgodności, jeżeli są dostępne, wynik określony w ostatnim świadectwie zdatności do ruchu drogowego lub, w przypadku, o którym mowa w art. 4 ust. 4, w unijnym tymczasowym świadectwie zdatności do ruchu drogowego wydanym w ciągu ostatnich trzech lat, protokołów drogowej kontroli technicznej z co najmniej ostatnich trzech lat oraz historii drogomierza pojazdu przechowywanych w krajowych bazach danych i obejmujących co najmniej ostatnie trzy lata.
 - b. Państwa członkowskie łączą swoje systemy elektroniczne w odniesieniu do danych zawartych w świadectwach zdatności do ruchu drogowego i unijnych tymczasowych świadectwach zdatności do ruchu drogowego oraz do historii drogomierza za pośrednictwem systemu elektronicznego MOVE-HUB opracowanego przez Komisję w taki sposób, aby właściwe organy i upoważnione stacje kontroli pojazdów dowolnego państwa członkowskiego mogły w czasie rzeczywistym przeglądać odpowiednią bazę danych lub krajowy rejestr pojazdów każdego innego państwa członkowskiego.
 - c. Obowiązek określony w lit. b) uznaje się za spełniony, jeżeli państwa członkowskie wykorzystują własne aplikacje lub aplikacje stron trzecich, w tym europejski system informacji o pojazdach i prawach jazdy (EUCARIS), do wymiany danych i do podłączenia się do systemu elektronicznego MOVE-HUB.

2. W terminie do dnia [PROSZĘ WSTAWIĆ DATE: 2 lata po wejściu w życie niniejszej dyrektywy] r. Komisja przyjmie akty wykonawcze określające rozwiązania niezbędne do wdrożenia funkcji systemu elektronicznego MOVE-HUB oraz określające minimalne wymagania dotyczące formatu i zawartości informacji i danych, które mają być wymieniane przez państwa członkowskie w odniesieniu do pojazdów podlegających badaniom zdatowności do ruchu drogowego. Te akty wykonawcze zapewniają ochronę danych osobowych i przyjmuje się je zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 19 ust. 2.
3. Połączenia systemów elektronicznych, o których mowa w ust. 1, zostaną uruchomione w ciągu dwóch lat od przyjęcia aktów wykonawczych, o których mowa w ust. 2.”;
- 10) w art. 17 wprowadza się następujące zmiany:
- a) tiret pierwsze otrzymuje brzmienie:
- „– aktualizacji jedynie oznaczeń kategorii pojazdów, o których mowa odpowiednio w art. 2 ust. 1, art. 5 ust. 1 i 2 oraz art. 6 ust. 1 i 2, w przypadku zmian kategorii pojazdów wynikających ze zmian przepisów dotyczących homologacji typu, o których mowa w art. 2 ust. 1, bez zmiany zakresu i częstotliwości badań;”;
- b) tiret trzecie otrzymuje brzmienie:
- „– dostosowania załącznika I pkt 3, w następstwie pozytywnej analizy kosztów i korzyści, w odniesieniu do wykazu badanych elementów, metod, kryteriów uznania stanu technicznego za niezadawalający i oceny usterek.”;

(11) art. 20 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 20

Składanie sprawozdań

Do dnia 31 marca 2032 r. Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące wykonania i skutków niniejszej dyrektywy, ze szczególnym uwzględnieniem skuteczności przepisów dotyczących jej zakresu – w szczególności w odniesieniu do pojazdów kategorii L – częstotliwości badań, wzajemnego uznawania świadectw zdatności do ruchu drogowego w przypadku przerejestrowania pojazdów pochodzących z innego państwa członkowskiego oraz uznawania unijnych tymczasowych świadectw zdatności do ruchu drogowego. W sprawozdaniu tym zawarta jest również analiza potrzeby aktualizacji załączników, w szczególności w świetle postępu technicznego i praktyk.”;

12) dodaje się art. 20a w brzmieniu:

„Artykuł 20a

Przekazywanie informacji Komisji

1. Do dnia 31 marca 2030 r., a następnie co trzeci rok do dnia 31 marca, państwa członkowskie, za pośrednictwem platformy sprawozdawczości online, o której mowa w art. 28 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1999**** („e-platforma”), przekazują Komisji zgromadzone dane w odniesieniu do każdego z poprzednich trzech lat kalendarzowych, odnoszące się do pojazdów skontrolowanych na ich terytorium. Dane te obejmują następujące informacje (dla każdego roku kalendarzowego):
 - a) łączną liczbę skontrolowanych pojazdów;
 - b) liczbę skontrolowanych pojazdów w poszczególnych kategoriach;
 - c) obszary kontroli i pozycje, w odniesieniu do których wykryto usterki, zgodnie z pkt 3 załącznika I do niniejszej dyrektywy.

2. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające format, który ma być stosowany przez państwa członkowskie do przekazywania danych, o których mowa w ust. 1, za pośrednictwem e-platformy. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 19 ust. 2.
3. Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące danych zgromadzonych zgodnie z ust. 1.

**** Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1999 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie zarządzania unią energetyczną i działaniami w dziedzinie klimatu, zmiany rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 663/2009 i (WE) nr 715/2009, dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady 94/22/WE, 98/70/WE, 2009/31/WE, 2009/73/WE, 2010/31/UE, 2012/27/UE i 2013/30/UE, dyrektyw Rady 2009/119/WE i (UE) 2015/652 oraz uchylecia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 525/2013 (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).”;

- 13) art. 22 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 22

Przedłużenie ważności świadectw zdatności do ruchu drogowego w przypadku kryzysu

1. Do celów niniejszego artykułu stosuje się następujące definicje:
 - a) „sytuacja kryzysowa” oznacza wyjątkowe, niespodziewane i nagłe zdarzenie naturalne lub spowodowane przez człowieka, o nadzwyczajnym charakterze i skali, które ma miejsce w Unii lub poza nią, wywierające znaczące bezpośrednie lub pośrednie skutki w obszarze transportu drogowego, i które ponadto uniemożliwia lub znacznie utrudnia właścicielom lub posiadaczom pojazdów zarejestrowanych w państwach członkowskich lub odpowiednim organom krajowym przeprowadzenie badań zdatności do ruchu drogowego;
 - b) „okres kryzysu” oznacza okres, w którym państwo członkowskie jest upoważnione przez Komisję, zgodnie z procedurą, o której mowa w ust. 2, do przyjęcia środków, o których mowa w niniejszym artykule.

2. W przypadku sytuacji kryzysowej obejmującej całość lub część terytorium państwa członkowskiego dane państwo członkowskie może, w drodze należycie uzasadnionego wniosku, skierować sprawę do Komisji w celu przyjęcia decyzji upoważniającej to państwo członkowskie do przyjęcia środków, o których mowa w niniejszym artykule, w odniesieniu do całości lub części jego terytorium. Środki takie mogą być stosowane przez okres maksymalnie sześciu miesięcy. Komisja może zezwolić na przedłużenie obowiązywania środków, na wniosek państwa członkowskiego, o dodatkowe okresy sześciu miesięcy, o ile utrzymuje się sytuacja kryzysowa.
 3. Komisja może stwierdzić, że okres kryzysu rozpoczął się przed przekazaniem sprawy przez dane państwo członkowskie zgodnie z ust. 2.
 4. Jeżeli Komisja otrzyma od co najmniej dwóch państw członkowskich należycie uzasadnione wnioski dotyczące jednej sytuacji kryzysowej obejmującej całość lub część ich terytoriów, może ona przyjąć jedną decyzję mającą zastosowanie do wszystkich tych państw członkowskich.
 5. Niezależnie od art. 5 ust. 1, art. 10 ust. 1 i załącznika II pkt 8 właściwe organy państw członkowskich mogą przedłużyć ważność świadectw zdatności do ruchu drogowego wszystkich lub niektórych kategorii pojazdów, która upłynęła lub która w przeciwnym razie upłynęłaby w okresie kryzysu, o maksymalnie sześć miesięcy. Okres ten może zostać przedłużony na kolejne dodatkowe okresy sześciu miesięcy, o ile trwa kryzys, a Komisja na to zezwoli.
 6. O środkach przyjętych przez państwa członkowskie na podstawie niniejszego artykułu niezwłocznie powiadamia się Komisję, która informuje o tym pozostałe państwa członkowskie i publikuje zawiadomienie w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.”;
- 14) w załącznikach I, III i IV wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

Zmiany w dyrektywie 2014/47/UE

W dyrektywie 2014/47/UE wprowadza się następujące zmiany:

- 1) art. 1 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsza dyrektywa ustanawia wymogi minimalne mające zastosowanie do systemu drogowych kontroli technicznych zdolności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych i stopniowego używania teledetekcji pojazdów, poruszających się po terytorium państw członkowskich.”;

- 2) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

- a) w ust. 1 dodaje się lit. aa) w brzmieniu:

„aa) pojazdy silnikowe zaprojektowane i skonstruowane głównie do przewozu towarów, o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony – kategoria pojazdów N1;”;

- b) dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Państwa członkowskie, które przeprowadzają roczne okresowe badania zdolności do ruchu drogowego zgodnie z dyrektywą 2014/45/UE w pojazdach zarejestrowanych na ich terytorium kategorii N1, począwszy od dwóch lat po pierwszej rejestracji pojazdu, mogą wyłączyć tę kategorię pojazdów z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy.”;

- c) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Niniejsza dyrektywa nie wpływa na prawo państw członkowskich do przeprowadzania drogowych kontroli technicznych pojazdów niewymienionych w ust. 1, a także do kontrolowania innych aspektów związanych z bezpieczeństwem w ramach transportu drogowego lub przeprowadzania kontroli w miejscach innych niż drogi publiczne. Żaden przepis niniejszej dyrektywy nie uniemożliwia państwu członkowskiemu ograniczenia możliwości użytkowania konkretnego typu pojazdu do określonych części jego sieci drogowej z przyczyn bezpieczeństwa ruchu drogowego.”;

3) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 13 otrzymuje brzmienie:

„13) »świadectwo zdatności do ruchu drogowego« oznacza zaświadczenie badania zdatności do ruchu drogowego zgodnie z definicją w art. 3 pkt 12 dyrektywy 2014/45/UE;”;

b) uchyla się pkt 18;

c) dodaje się pkt 21 i 22 w brzmieniu:

„21) »teledetekcja« oznacza kontrolę przesiewową pojazdów poprzez pomiar emisji spalin w ruchu drogowym, w tym tlenków azotu i cząstek stałych, lub poziomu hałasu pojazdów przejeżdżających w pobliżu stacjonarnych lub ruchomych urządzeń na poboczu, lub poprzez pomiar emisji zanieczyszczeń podczas jazdy w przypadku kontroli pojazdów pod kątem emisji zanieczyszczeń powietrza;

22) »pomiar emisji metodą mobilnej teledetekcji (ang. plume chasing)« oznacza pomiar emisji zanieczyszczeń powietrza w ruchu drogowym z pojazdów, za którymi podąża pojazd dokonujący pomiaru, wyposażony w odpowiednie urządzenie do pobierania próbek i przyrząd pomiarowy.”;

6) art. 5 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. W odniesieniu do pojazdów, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. a), b) c) i d), łączna liczba wstępnych drogowych kontroli technicznych przeprowadzanych przez państwa członkowskie w roku kalendarzowym musi odpowiadać co najmniej 5 % łącznej liczby tych pojazdów, które są zarejestrowane na ich terytorium.

2. W odniesieniu do pojazdów, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. aa), łączna liczba wstępnych drogowych kontroli technicznych przeprowadzanych przez państwa członkowskie w roku kalendarzowym musi odpowiadać co najmniej 10 % łącznej liczby wstępnych drogowych kontroli technicznych pojazdów, o których mowa w ust. 1.”;

7) art. 6 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„Do celów przypisania profilu ryzyka przedsiębiorcom państwa członkowskie mogą stosować kryteria określone w załączniku I. Informacje te są wykorzystywane w celu ściślejszego i częstszego przeprowadzania kontroli przedsiębiorców o wysokim profilu ryzyka. Systemem oceny ryzyka zarządzają właściwe organy państw członkowskich.

W odniesieniu do pojazdów, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. a)–c), państwa członkowskie zapewniają, aby określone w załączniku II oraz, w stosownych przypadkach, w załączniku III do niniejszej dyrektywy informacje dotyczące liczby i wagi usterek wykrytych w pojazdach użytkowanych przez poszczególnych przedsiębiorców zostały wprowadzone do systemu oceny ryzyka ustanowionego zgodnie z art. 9 dyrektywy 2006/22/WE.”;

8) art. 7 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Państwa członkowskie wymagają, aby kierowcy mieli do dyspozycji świadectwo zdatności do ruchu drogowego odpowiadające ostatniemu okresowemu badaniu zdatności do ruchu drogowego oraz sprawozdanie z ostatniej szczegółowej drogowej kontroli technicznej. Państwa członkowskie wymagają, aby ich organy akceptowały elektroniczny dowód takich badań zdatności do ruchu drogowego i kontroli drogowych.”;

9) art. 9 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 9

Wybór pojazdów do wstępnej drogowej kontroli technicznej

Identyfikując pojazdy, które mają zostać poddane wstępnej drogowej kontroli technicznej, funkcjonariusze służb kontrolnych mogą wybrać, jako priorytet, pojazdy użytkowane przez przedsiębiorców o wysokim stopniu ryzyka zgodnie z kryteriami określonymi w załączniku I do niniejszej dyrektywy lub w dyrektywie 2006/22/WE. Pojazdy mogą również zostać wybrane do kontroli losowo lub gdy zachodzi uzasadnione podejrzenie, że pojazd stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa drogowego lub środowiska.”;

9a) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 9a

Teledetekcja

1. Państwa członkowskie mogą stosować technologię teledetekcji do kontroli pojazdów silnikowych pod kątem ich emisji zanieczyszczeń powietrza i hałasu oraz mogą na podstawie teledetekcji wybrać pojazdy do wstępnej drogowej kontroli technicznej. Państwa członkowskie mogą również stosować teledetekcję w celu identyfikacji pojazdów potencjalnie wysokoemisyjnych, których emisje można zweryfikować w stacji kontroli pojazdów zdefiniowanej w dyrektywie 2014/45/UE. Państwa członkowskie stosujące technologię teledetekcji powiadamiają o tym Komisję.
2. Komisja może, na podstawie informacji dostarczonych przez państwa członkowskie stosujące teledetekcję zgodnie z art. 20 ust. 3, przyjąć akty wykonawcze ustanawiające zestaw wspólnych wartości granicznych teledetekcji w odniesieniu do emisji spalin lub hałasu lub w odniesieniu do obu tych elementów oraz powiązane wymagania dotyczące dokładności, takie jak wielokrotne pomiary, które mają być stosowane do identyfikacji pojazdów wysokoemisyjnych, które wymagają działań następczych w innym państwie członkowskim zgodnie z art. 18 ust. 3; można ustanowić różne wymagania dotyczące stałych lub ruchomych urządzeń teledetekcyjnych lub pomiaru emisji metodą mobilnej teledetekcji, a także można ustalić wartości graniczne w celu identyfikacji pojazdów z wadliwymi układami kontroli emisji spalin oraz pojazdów z poddanymi ingerencji układami kontroli emisji spalin.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 23 ust. 2.”;

10) w art. 10 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1 akapit drugi wprowadza się następujące zmiany:

aa) lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) sprawdza ostatecznie świadectwo zdatności do ruchu drogowego i protokół drogowej kontroli technicznej, jeżeli jest dostępny, zgodnie z art. 7 ust. 1 i art. 18a ust. 1;”;

bb) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) przeprowadza wzrokową ocenę stanu technicznego pojazdu. Ocenę wzrokową można uzupełnić przy użyciu specjalnego sprzętu;”;

cc) lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) przeprowadza wzrokową ocenę zabezpieczenia ładunku pojazdu;”;

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Na podstawie wyników wstępnej kontroli funkcjonariusz służb kontrolnych decyduje, czy pojazd lub jego przyczepę należy poddać bardziej szczegółowej kontroli drogowej oraz kontroli zabezpieczenia ładunku zgodnie z art. 13.”;

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Bardziej szczegółowa drogowa kontrola techniczna obejmuje te pozycje wymienione w załączniku II, które uznano za niezbędne i istotne, w szczególności z uwzględnieniem bezpieczeństwa hamulców, opon, kół i podwozia, a także uciążliwości pojazdu, oraz zalecane metody badania tych pozycji.

Do dnia [PROSZĘ WSTAWIĆ DATĘ: 24 miesiące po wejściu w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej] Komisja przyjmie akty wykonawcze określające wymienione w załączniku II pkt 3 ppkt 8.2 metody i wartości dopuszczalne w odniesieniu do pomiaru emisji liczby cząstek stałych (PN) z silników o zapłonie iskrowym. Procedury badań zostaną uruchomione w punktach przeprowadzania kontroli pojazdów w ciągu czterech lat od przyjęcia aktów wykonawczych.

Komisja może przyjąć akty wykonawcze w celu określenia wymienionych w załączniku II pkt 3 ppkt 8.2 metod i wartości dopuszczalnych oraz w celu określenia klas emisji EURO związanych z tymi metodami w odniesieniu do pomiaru emisji NO_x z silników o zapłonie iskrowym. Procedury badań zostaną uruchomione w punktach przeprowadzania kontroli pojazdów w ciągu czterech lat od przyjęcia aktów wykonawczych.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 23 ust. 2.”;

11) art. 13 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 13

Kontrola zabezpieczenia ładunku

1. Podczas kontroli drogowych pojazdy mogą zostać poddane bardziej szczegółowej kontroli pod względem zabezpieczenia ich ładunku zgodnie z załącznikiem III w celu zapewnienia, aby ładunek został zabezpieczony w taki sposób, aby nie zagrażał bezpieczeństwu jazdy ani nie stanowił zagrożenia dla zdrowia i życia ludzi, mienia oraz środowiska. Zostaje przeprowadzona kontrola w celu zweryfikowania, czy we wszystkich warunkach ruchu pojazdu, w tym podczas sytuacji nadzwyczajnych lub ruszania pod górę:
 - a) ładunki mogą tylko nieznacznie zmienić swoje położenie względem siebie, względem ścian lub innych powierzchni pojazdu;
 - b) ładunek nie może się przemieścić poza przestrzeń ładunkową lub przesunąć poza powierzchnię załadunkową.
2. Bez uszczerbku dla wymogów mających zastosowanie do transportu pewnych kategorii towarów, takich jak towary objęte dyrektywą 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady*****, zabezpieczenie ładunku i kontrolę zabezpieczenia ładunku przeprowadza się zgodnie z zasadami i w razie potrzeby zgodnie z normami określonymi w sekcji I załącznika III do niniejszej dyrektywy. Można wykorzystać najnowszą wersję norm określonych w pkt 5 tej sekcji.

3. Działania następcze, o których mowa w art. 14, stosuje się również w przypadku niebezpiecznych usterek związanych z zabezpieczeniem ładunku.
4. Państwa członkowskie zapewniają, aby personel zaangażowany w kontrole zabezpieczenia ładunku był do tego celu odpowiednio przeszkolony.

***** Dyrektywa 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz.U. L 260 z 30.9.2008, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/68/oj>).”;

- 12) w art. 14 dodaje się ustęp 4 w brzmieniu:

„4. Ingerencje lub manipulacje w układzie kontroli emisji pojazdu, układzie wysokiego napięcia, w tym układzie zarządzania baterią, tłumiku lub systemach związanych z bezpieczeństwem, które powodują poważne lub niebezpieczne usterki, podlega skutecznym, proporcjonalnym, odstrasżającym i niedyskryminacyjnym karom.”;

- 13) art. 16 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Po dokonaniu bardziej szczegółowej kontroli funkcjonariusz służb kontrolnych sporządza protokół zgodnie z załącznikiem IV. Państwa członkowskie zapewniają, aby kierowca pojazdu otrzymał kopię elektroniczną protokołu kontroli.”;

14) w art. 18 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W przypadku stwierdzenia w pojeździe niezarejestrowanym w państwie członkowskim kontroli poważnych lub niebezpiecznych usterek bądź usterek prowadzących do ograniczenia lub zakazu użytkowania pojazdu punkt kontaktowy powiadamia o wynikach kontroli punkt kontaktowy państwa członkowskiego, w którym pojazd jest zarejestrowany. Zgłoszenie to obejmuje elementy protokołu kontroli drogowej określone w załączniku IV i może zostać przekazane do punktu kontaktowego państwa członkowskiego, w którym pojazd jest zarejestrowany, za pośrednictwem systemu wymiany komunikatów (systemu RSI), o którym mowa w art. 3 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/2205*****.

Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące procedur zgłaszania pojazdów wykazujących poważne lub niebezpieczne usterki punktowi kontaktowemu państwa członkowskiego rejestracji, zgodnie z akapitem pierwszym niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 23 ust. 2.

***** Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/2205 z dnia 29 listopada 2017 r. w sprawie szczegółowych zasad dotyczących procedur zgłaszania pojazdów użytkowych wykazujących poważne lub niebezpieczne usterki stwierdzone podczas drogowej kontroli technicznej (Dz.U. L 314 z 30.11.2017, 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj).”;

b) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„3. W przypadku gdy państwo członkowskie stosujące teledetekcję zgodnie z art. 9a zidentyfikowało pojazd zarejestrowany w innym państwie członkowskim jako pojazd wysokoemisyjny, stosując progi i poziomy dokładności ustanowione w akcie wykonawczym, o którym mowa w art. 9a ust. 2, państwo członkowskie powiadamia właściwy organ państwa członkowskiego rejestracji za pośrednictwem punktu kontaktowego, o którym mowa w art. 17, o wynikach pomiarów teledetekcji oraz, w stosownych przypadkach, o późniejszej drogowej kontroli technicznej. W przypadku gdy nie przeprowadzono kolejnej kontroli drogowej, państwo członkowskie, które dokonało pomiaru emisji, może zwrócić się do właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji o podjęcie działań następczych uznanych za odpowiednie przez państwo członkowskie rejestracji, takich jak poddanie pojazdu kontroli drogowej lub badaniu zdatności do ruchu drogowego obejmującemu pomiar odpowiednich emisji.”;

15) dodaje się art. 18a w brzmieniu:

„Artykuł 18a

Wymiana danych między organami państw członkowskich

1. Państwa członkowskie wspierają się nawzajem w wykonywaniu niniejszej dyrektywy. Wymieniają one informacje i dane, w szczególności w celu sprawdzenia, podczas kontroli drogowej pojazdu, jego statusu prawnego i technicznego, w stosownych przypadkach, w państwie członkowskim, w którym pojazd jest zarejestrowany.
 - (a) Państwa członkowskie zapewniają właściwym organom i stacjom kontroli pojazdów upoważnionym przez inne państwa członkowskie dostęp do danych rejestracyjnych pojazdów, danych dotyczących zawartości świadectw zgodności, jeżeli są dostępne, ostatniego świadectwa zdatności do ruchu drogowego, wszelkich unijnych tymczasowych świadectw zdatności do ruchu drogowego wydanych w ciągu ostatnich trzech lat, protokołów drogowej kontroli technicznej z co najmniej ostatnich trzech lat oraz historii drogomierza pojazdu przechowywanych w krajowych bazach danych.

- (b) Państwa członkowskie łączą swoje systemy elektroniczne w odniesieniu do danych zawartych w świadectwach zdatości do ruchu drogowego i do historii drogomierza za pośrednictwem systemu elektronicznego MOVE-HUB opracowanego przez Komisję w taki sposób, aby właściwe organy dowolnego państwa członkowskiego mogły w czasie rzeczywistym przeglądać odpowiednią bazę danych lub krajowy rejestr pojazdów każdego innego państwa członkowskiego.
- (c) Obowiązek określony w lit. b) uznaje się za spełniony, jeżeli państwa członkowskie wykorzystują własne aplikacje lub aplikacje stron trzecich, w tym europejski system informacji o pojazdach i prawach jazdy (EUCARIS), do wymiany danych i do podłączenia się do systemu elektronicznego MOVE-HUB.
2. W terminie do dnia [PROSZĘ WSTAWIĆ DATĘ: 2 lata po wejściu w życie niniejszej dyrektywy] r. Komisja przyjmie akty wykonawcze określające rozwiązania niezbędne do wdrożenia funkcji systemu elektronicznego MOVE-HUB oraz określające minimalne wymagania dotyczące formatu i zawartości informacji i danych, które mają być wymieniane przez państwa członkowskie w odniesieniu do pojazdów podlegających badaniom kontroli drogowej. Te akty wykonawcze zapewniają ochronę danych osobowych i przyjmuje się je zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 23 ust. 2.
3. Połączenia systemów elektronicznych, o których mowa w ust. 1, zostaną uruchomione w ciągu dwóch lat od przyjęcia aktów wykonawczych, o których mowa w ust. 2.”;

- 16) art. 20 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 20

Przekazywanie informacji Komisji

1. Do dnia 31 marca 2030 r., a następnie co trzeci rok do dnia 31 marca, państwa członkowskie, za pośrednictwem platformy sprawozdawczości online, o której mowa w art. 28 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1999***** („e-platforma”), przekazują Komisji zgromadzone dane w odniesieniu do każdego z poprzednich trzech lat kalendarzowych, odnoszące się do pojazdów skontrolowanych na ich terytorium. Dane te obejmują następujące informacje, przedstawione dla każdego roku kalendarzowego:
 - a) łączną liczbę skontrolowanych pojazdów;
 - b) liczbę skontrolowanych pojazdów w poszczególnych kategoriach;
 - c) kraj rejestracji każdego skontrolowanego pojazdu;
 - d) w przypadku bardziej szczegółowych kontroli – obszary kontroli i pozycje, w odniesieniu do których wykryto usterki, zgodnie z załącznikiem IV pkt 10 do niniejszej dyrektywy.

Komisja przedstawia sprawozdanie dotyczące zebranych danych Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

2. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące formatu przekazywania danych, o których mowa w ust. 1, za pośrednictwem e-platformy. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 23 ust. 2. Do czasu wejścia w życie takich przepisów państwa członkowskie stosują standardowy formularz sprawozdawczy określony w załączniku V.

3. Państwa członkowskie, które powiadomiły Komisję o zastosowaniu teledetekcji zgodnie z art. 9a ust. 1, w terminie jednego roku od takiego powiadomienia przekazują Komisji poziomy emisji spalin lub hałasu, w stosownych przypadkach, w podziale na kategorie pojazdów, a także wymogi dotyczące dokładności, takie jak wielokrotne pomiary, które ustanowiły w celu identyfikacji pojazdów wysokoemisyjnych, wraz z podsumowaniem powiązanych wyników pomiarów. Państwa członkowskie informują Komisję o wszelkich zmianach tych poziomów i wymogów.

***** Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1999 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie zarządzania unią energetyczną i działaniami w dziedzinie klimatu, zmiany rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 663/2009 i (WE) nr 715/2009, dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady 94/22/WE, 98/70/WE, 2009/31/WE, 2009/73/WE, 2010/31/UE, 2012/27/UE i 2013/30/UE, dyrektyw Rady 2009/119/WE i (UE) 2015/652 oraz uchylecia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 525/2013 (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).”;

- 17) w art. 21 tiret drugie i trzecie otrzymują brzmienie:

„– aktualizacji załącznika II pkt 3 w odniesieniu do metod w przypadku dostępności skuteczniejszych i efektywniejszych metod badania, bez rozszerzania wykazu elementów podlegających badaniu;

– dostosowania załącznika II pkt 3, w następstwie pozytywnej oceny kosztów i korzyści, w odniesieniu do wykazu badanych elementów, metod, kryteriów uznania stanu technicznego za niezadowalający i oceny usterek, w przypadku zmiany obowiązkowych wymogów w zakresie homologacji typu w przepisach Unii dotyczących bezpieczeństwa lub środowiska;”;

18) art. 24 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 24

Składanie sprawozdań

Do dnia 31 marca 2032 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wdrożenia i skutków niniejszej dyrektywy. W sprawozdaniu poddane zostaną analizie zwłaszcza jej skutki w zakresie poprawy bezpieczeństwa drogowego i zmniejszenia emisji.”;

18a) dodaje się art. 24a w brzmieniu:

„Artykuł 24a

Przegląd

Po otrzymaniu powiadomień dotyczących teledetekcji zgodnie z art. 20 ust. 3 od co najmniej pięciu państw członkowskich Komisja ocenia skuteczność teledetekcji zgodnie z art. 9a.”;

19) w załącznikach II, III, IV i V wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 3

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia ... r. [PROSZE WSTAWIĆ DATE: 3 lata od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy] r. Niezwłocznie przekazują one Komisji tekst tych przepisów.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określane są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 5

Niniejsza dyrektywa jest skierowana do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.
