

Bruksela, 24 kwietnia 2025 r.
(OR. en)

8259/25

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2025/0096(COD)

TRANS 146
CODEC 473
IA 31

WNIOSEK

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	24 kwietnia 2025 r.
Do:	Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2025) 179 final
Dotyczy:	Wniosek DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów i danych rejestracyjnych pojazdów zapisanych w krajowych rejestrach pojazdów oraz uchylająca dyrektywę Rady 1999/37/WE

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2025) 179 final.

Załącznik: COM(2025) 179 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 24.4.2025 r.
COM(2025) 179 final

2025/0096 (COD)

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów i danych rejestracyjnych pojazdów
zapisanych w krajowych rejestrach pojazdów oraz uchylająca dyrektywę Rady
1999/37/WE**

{SEC(2025) 119 final} - {SWD(2025) 96 final} - {SWD(2025) 97 final} -
{SWD(2025) 98 final} - {SWD(2025) 99 final}

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

Niniejsze uzasadnienie towarzyszy wnioskowi dotyczącemu dyrektywy uchylającej i zastępującej dyrektywę Rady 1999/37/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów⁽¹⁾.

Transport drogowy odgrywa kluczową rolę włączeniu przedsiębiorstw i konsumentów w całą UE, ułatwia handel oraz wspiera wzrost gospodarczy i zatrudnienie. Stanowi on jednak również źródło pewnych problemów, takich jak wypadki drogowe i zanieczyszczenie powietrza.

Wypadki drogowe należą do najbardziej tragicznych skutków transportu drogowego i pociągają za sobą znaczne koszty dla społeczeństwa. Do głównych przyczyn wypadków drogowych należą: przekroczenie dopuszczalnej prędkości, prowadzenie pojazdu pod wpływem alkoholu lub narkotyków, nieuważna jazda i różne błędy kierowcy (takie jak błędna ocena sytuacji lub prowadzenie pojazdu w stanie zmęczenia). Inne przyczyny to m.in. zły stan lub nieodpowiednie zaprojektowanie infrastruktury (śliskie nawierzchnie, nieodpowiednie oznakowanie i niewłaściwa konserwacja) oraz usterki pojazdu. Ze względu na przepisy dotyczące homologacji typu UE oraz dobrze rozwinięty system badań technicznych w całym okresie użytkowania, usterki pojazdu odpowiadają jedynie za niewielki odsetek wypadków drogowych w UE. Oznacza to jednak również, że nadal dochodzi do możliwych do uniknięcia wypadków spowodowanych ustawkami pojazdu. Podejście „bezpieczny system” wymaga działań we wszystkich tych obszarach, uznając, że poszczególne części całego systemu – w tym użytkownicy, pojazdy, infrastruktura i reagowanie kryzysowe – współdziałają jako całość⁽²⁾.

Inicjatywa ta opiera się na pakiecie dotyczącym zdatności do ruchu drogowego z 2014 r. (RWP), który składa się z trzech dyrektyw opisanych poniżej.

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE⁽³⁾ w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego, zgodnie z którą pojazdy użytkowane na drogach publicznych należy poddawać okresowym badaniom, aby zapewnić zgodność ze zbiorem wymogów minimalnych. Ma ona zastosowanie do wszystkich pojazdów osobowych, dostawczych, ciężarowych, autobusów, ciężkich przyczep, szybszych ciągników, a od stycznia 2022 r. – większych pojazdów dwu- i trzykołowych oraz czterokołowców.

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE⁽⁴⁾ w sprawie drogowej kontroli technicznej, która ma podobny cel jak dyrektywa 2014/45/UE, choć dotyczy kontroli drogowych ciężkich pojazdów osobowych i ciężarowych oraz ich przyczep.

⁽¹⁾ Dz.U. L 138 z 1.6.1999, s. 57, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj>.

⁽²⁾ Komisja Europejska (2020), Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu, kolejne kroki w kierunku realizacji „wizji zero” – ramy polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE na lata 2021–2030, Urząd Publikacji, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/391271>.

⁽³⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>).

⁽⁴⁾ 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>).

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/46/UE⁽⁵⁾ w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów.

W RWP z 2014 r. uzupełniono wymogi w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska, które muszą spełniać pojazdy, aby mogły poruszać się po drogach UE, zgodnie z odpowiednimi przepisami dotyczącymi homologacji typu UE⁽⁶⁾ w odniesieniu do pojazdów silnikowych. Przepisy te określają również wymogi w zakresie nadzoru rynku w odniesieniu do pojazdów silnikowych. W RWP uwagę skierowano jednak na innych kwestiach. Podczas gdy przepisy dotyczące nadzoru rynku mają na celu zapewnienie, aby pojazdy nadal spełniały wymogi dotyczące homologacji typu przy wprowadzaniu ich do obrotu, a także przez ograniczony okres po tym momencie – koncentrując się na obowiązkach producenta – RWP opiera się na tym, aby zapewnić utrzymanie minimalnych norm przez właścicieli przez cały okres eksploatacji pojazdu. Ponadto podczas gdy nadzór rynku wymaga badania ograniczonej liczby pojazdów danego modelu, okresowe badania techniczne dotyczą prawie wszystkich zarejestrowanych pojazdów. W związku z tym RWP uzupełnia ustawodawstwo dotyczące nadzoru rynku pod względem zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego i efektywności środowiskowej pojazdów w okresie ich użytkowania.

Jednak niebezpieczne pojazdy wciąż poruszają się po drogach UE. Dzieje się tak pomimo zmiany za pośrednictwem RWP w 2014 r., innych powiązanych przepisów UE i usprawnień w zakresie technologii stosowanej w pojazdach, w tym systemów bezpieczeństwa czynnego i inteligentnego wspomaganie kierowcy w nowych pojazdach. Dyrektywy przyjęte w ramach RWP z 2014 r. nie są skuteczne, jeżeli chodzi o przyczynienie się do egzekwowania przepisów dotyczących ruchu transgranicznego w UE i handlu pojazdami.

W kompleksowej strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności⁽⁷⁾ wezwano do dostosowania ram legislacyjnych dotyczących zdatności do ruchu drogowego, aby zapewnić zgodność pojazdu z normami emisji i bezpieczeństwa w całym okresie jego eksploatacji, przyczyniając się tym samym do realizacji ram polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE na lata 2021–2030⁽⁸⁾ i wspierając cele Europejskiego Zielonego Ładu.

Inicjatywa ta ma na celu dalszą poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w UE, wspierając mobilność zgodną z zasadami zrównoważonego rozwoju i ułatwiając swobodny przepływ osób i towarów w UE. W szczególności w odniesieniu do ram legislacyjnych dotyczących dowodów rejestracyjnych pojazdów i danych rejestracyjnych należy w pełni wykorzystać potencjał ram dotyczących zdatności do ruchu drogowego poprzez usprawnienie elektronicznego przechowywania i wymiany danych dotyczących identyfikacji i statusu pojazdu, co pozwoli rozwiązać problem ich niedostępności i ułatwi wzajemne uznawanie przez organy egzekwowania prawa. Co więcej, zapewnienie dokładniejszych danych dotyczących stanu (takich jak przebieg) i skuteczniejszej wymiany informacji między państwami członkowskimi pomoże również w identyfikacji pojazdów, w których ingerowano we wskazania drogomierzy.

Bardziej szczegółowe informacje na temat sposobu, w jaki inicjatywa uwzględnia te cele i związane z nimi problemy, przedstawiono w rozdziale 3.

⁽⁵⁾ 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>).

⁽⁶⁾ Zob. np. <https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/eu-approval-and-market-surveillance-measures-for-motor-vehicles-and-their-trailers.html>.

⁽⁷⁾ COM(2020) 789 final, EUR-Lex - 52020DC0789 - PL - EUR-Lex (europa.eu)

⁽⁸⁾ http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar%3A0e8b694e-59b5-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0003.02/DOC_2&format=PDF.

- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Proponowana zmiana RWP, w szczególności unijnych ram legislacyjnych dotyczących dokumentów rejestracyjnych pojazdów, jest spójna z celami określonymi w **ramach polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE**. Dzięki ograniczeniu liczby ofiar śmiertelnych przyczyni się ona do osiągnięcia celu, jakim jest zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych i poważnych uszkodzeń ciała o 50 % do 2030 r. Proponowana zmiana zapewni również zgodność z dyrektywami, które przyjęto w ramach pakietu dotyczącego bezpieczeństwa ruchu drogowego, tj. **wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie praw jazdy⁽⁹⁾ oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/3237 w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego⁽¹⁰⁾**. W dyrektywach tych określono przepisy dotyczące dowodów rejestracyjnych pojazdów, możliwej przyszłej cyfryzacji dokumentów oraz wymiany informacji dotyczących pojazdów między państwami członkowskimi w celu ich egzekwowania. Wniosek jest również dostosowany do wymogów związanych z **przepisami dotyczącymi pojazdów wycofanych z eksploatacji** poprzez zapewnienie organom rejestrującym innych państw członkowskich elektronicznego dostępu do danych oraz dodanie nowych danych do rejestru pojazdów, w tym danych dotyczących pojazdów wycofanych z eksploatacji.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Zmiana RWP, w szczególności unijnych ram legislacyjnych dotyczących dokumentów rejestracyjnych pojazdów, jest zgodna z **rozporządzeniem w sprawie jednolitego portalu cyfrowego⁽¹¹⁾**, ponieważ ułatwia dostęp online do informacji dotyczących pojazdów, odpowiednich procedur administracyjnych oraz usług wsparcia i rozwiązywania problemów. Przyczynia się ona również do realizacji celów **strategii UE w zakresie danych** na rzecz rozwoju europejskich przestrzeni danych dla administracji publicznych, które mogą wspierać egzekwowanie przepisów, w tym przepisów dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego i przepisów o ochronie środowiska. Przepisy dotyczące ochrony danych osobowych, w szczególności rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 (ogólne rozporządzenie o ochronie danych)⁽¹²⁾, będą miały zastosowanie do wymiany informacji na temat dowodów rejestracyjnych pojazdów i świadectw zdatności do ruchu drogowego, a także powiązanych danych rejestracyjnych pojazdów.

Inicjatywa jest zgodna z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2923/854 (**akt w sprawie danych⁽¹³⁾**), w którym ujednolicono odpowiednie zbiory danych

⁽⁹⁾ Wniosek dotyczący DYREKTYWY PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY w sprawie praw jazdy, zmieniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2561 i rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1724 oraz uchylającej dyrektywę 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzenie Komisji (UE) nr 383/2012 (COM/2023/127 final).

⁽¹⁰⁾ COM(2023) 127 and COM(2023) 126 final, https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/european-commission-proposes-updated-requirements-driving-licences-and-better-cross-border-2023-03-01_en.

⁽¹¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1724 z dnia 2 października 2018 r. w sprawie utworzenia jednolitego portalu cyfrowego w celu zapewnienia dostępu do informacji, procedur oraz usług wsparcia i rozwiązywania problemów, a także zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 (Dz.U. L 295 z 21.11.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1724/oj>).

⁽¹²⁾ 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 (Ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

⁽¹³⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2854 z dnia 13 grudnia 2023 r. w sprawie zharmonizowanych przepisów dotyczących sprawiedliwego dostępu do danych i ich wykorzystywania

i zapewniono skuteczny, niedyskryminacyjny i bezpieczny dostęp do rynku wtórnego i usług w zakresie mobilności.

Przepisy UE dotyczące opłat drogowych⁽¹⁴⁾ opierają się również na zharmonizowanych kodach unijnych określonych obecnie w dyrektywie 1999/37/WE, które ostatnio (nieznacznie) zmieniono w ramach przeglądu przepisów dotyczących opłat drogowych (dyrektywa w sprawie opłat drogowych)⁽¹⁵⁾.

W decyzji UE w sprawie programu polityki „Droga ku cyfrowej dekadzie” do 2030 r.⁽¹⁶⁾ określono ponadto, że Parlament Europejski, Rada, Komisja i państwa członkowskie powinny współpracować na rzecz osiągnięcia celów cyfrowych w UE do 2030 r. Obejmuje to cel dotyczący cyfryzacji usług publicznych. 100 % kluczowych usług użyteczności publicznej powinno być dostępnych online, a w stosownych przypadkach społeczeństwo i przedsiębiorstwa w UE powinny mieć możliwość interakcji online z administracjami publicznymi.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

• Podstawa prawna

Podstawę prawną niniejszego wniosku stanowi art. 91 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE). Art. 91 ust. 1 lit. c) TFUE stanowi, że UE posiada kompetencje w dziedzinie transportu do ustanawiania środków pozwalających polepszyć bezpieczeństwo transportu, w tym bezpieczeństwo ruchu drogowego.

• Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)

Dzięki dyrektywie 1999/37/WE UE posiada już kompetencje w dziedzinie dowodów rejestracyjnych pojazdów i danych rejestracyjnych pojazdów. Od czasu przyjęcia niniejszej dyrektywy na poziomie UE wprowadzono szereg środków w tej dziedzinie. Ostatnie zmiany wprowadzono wraz z przyjęciem RWP z 2014 r. i wraz z pewnymi zmianami w kodach unijnych wprowadzonymi dyrektywą (UE) 2022/362. Nowe przepisy, które mają zostać wprowadzone niniejszym wnioskiem, pozostają w zakresie kompetencji przyznanych Unii w drodze zastosowania art. 91 ust. 1 TFUE, a biorąc pod uwagę ich związek z już istniejącymi ramami dotyczącymi dowodów rejestracyjnych pojazdów, danych rejestracyjnych i zdolności do ruchu drogowego, mogą być osiągnięte w odpowiedni sposób jedynie na poziomie UE.

Ponieważ transport drogowy i przemysł motoryzacyjny są sektorami międzynarodowymi, rozwiązanie tych problemów na poziomie UE jest znacznie bardziej efektywne i skuteczne niż na poziomie państwa. Chociaż praktyki krajowe różnią się z historycznego punktu widzenia, pewien minimalny poziom harmonizacji w zakresie rejestracji pojazdów i wspólnie wypracowane rozwiązania w zakresie wymiany danych dotyczących pojazdów między państwami członkowskimi są skuteczniejsze niż liczne, nieskoordynowane rozwiązania

oraz w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) 2017/2394 i dyrektywy (UE) 2020/1828 (Dz.U. L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj>).

⁽¹⁴⁾ Dyrektywa (UE) 2019/520 w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat drogowych i ułatwiania transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłat drogowych w Unii (Dz.U. L 91 z 29.3.2019, s. 45, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/520/oj>).

⁽¹⁵⁾ Dyrektywa (UE) 2022/362 w sprawie zmiany dyrektyw 1999/62/WE, 1999/37/WE i (UE) 2019/520 w odniesieniu do pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy (Dz.U. L 69 z 4.3.2022, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

⁽¹⁶⁾ Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2481 z dnia 14 grudnia 2022 r. ustanawiająca program polityki „Droga ku cyfrowej dekadzie” do 2030 r. (Dz.U. L 323 z 19.12.2022, s. 4, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2481/oj>).

krajowe. Koordynacja warunków dostępu do danych dotyczących pojazdów i ich wymiany na poziomie UE jest nie tylko skuteczniejsza niż umowy dwustronne i negocjacje z poszczególnymi producentami, ale także tworzy równe warunki działania w państwach członkowskich.

Wśród organów krajowych i ekspertów branżowych panuje powszechna zgoda co do tego, że obowiązująca dyrektywa nie jest już dostosowana do najnowszych zmian przepisów i postępu technologicznego. W przypadku braku działań na poziomie UE stosowane byłyby różne i fragmentaryczne rozwiązania, co doprowadziłoby do jeszcze większych niż obecnie różnic w zakresie bezpieczeństwa i efektywności środowiskowej pojazdów. Groziłoby to zakłóceniem jednolitego rynku i stworzeniem kolejnych barier dla swobodnego przepływu. Inicjatywa dotyczy zatem potrzeb w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska mających „znaczenie dla Unii”.

- **Proporcjonalność**

Zgodnie z zasadą proporcjonalności, o której mowa w art. 5 ust. 4 Traktatu o Unii Europejskiej, środki przewidziane w niniejszym wniosku nie wykraczają poza to, co jest konieczne do osiągnięcia celów Traktatów, a mianowicie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, wspierania mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju oraz ułatwienia swobodnego przepływu osób i towarów w UE.

Ogólnie rzecz biorąc, zakres wniosku ogranicza się do tego, co można najlepiej osiągnąć na poziomie UE pod względem harmonizacji dowodów rejestracyjnych pojazdów i znalezienia wspólnych rozwiązań, aby zapewnić skuteczną wymianę danych dotyczących pojazdów i dostęp do nich.

Wybór dyrektywy umożliwia ponadto osiągnięcie celów poprzez podjęcie kolejnego logicznego kroku w procesie stopniowej harmonizacji w tej dziedzinie. Pozostawia on również państwom członkowskim wystarczające pole manewru, aby mogły one wprowadzać zmiany w sposób, który odpowiada konkretnemu kontekstowi krajowemu. Wybór ten, przy zastosowaniu minimalnych wymogów zamiast uniwersalnego podejścia, umożliwi również przemysłowi opracowanie najskuteczniejszych rozwiązań technicznych, których wymaga ta ciągle rozwijająca się dziedzina.

- **Wybór instrumentu**

Aby zapewnić jasną i spójną technikę prawodawczą, najodpowiedniejszym rozwiązaniem prawnym jest całkowita zmiana dyrektywy 1999/37/WE poprzez jej uchylenie i zastąpienie, ponieważ jest ona nieaktualna i nie została przekształcona.

3. WYNIKI OCEN EX POST, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

- **Oceny ex post/oceny adekwatności obowiązującego prawodawstwa**

W 2023 r. Komisja przeprowadziła ocenę całego RWP z 2014 r., oceniając jego adekwatność, unijną wartość dodaną, spójność, skuteczność i efektywność. W ocenie stwierdzono, że częściowo udało się osiągnąć cele RWP, co przyczyniło się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i pomogło ograniczyć emisje zanieczyszczeń powietrza z transportu drogowego. Wadliwe pojazdy nadal mogą pozostawać niewykryte, ponieważ niektóre kategorie pojazdów nie podlegają w niektórych państwach członkowskich okresowym badaniom zdadności do ruchu drogowego ani drogowym kontrolom technicznym lub częstotliwość lub zakres badań nie są dostosowane do wyższego ryzyka, jakie te pojazdy stwarzają dla środowiska i bezpieczeństwa. Niedociągnięcia stwierdzone w obowiązującym

RWP wymagają dostosowania dyrektyw, aby uwzględnić nie tylko obecne potrzeby, ale również przyszłe wyzwania.

Poniżej przedstawiono wnioski z oceny.

1. RWP nie jest dostosowany do najnowszych technologii, takich jak zaawansowane systemy wspomagania kierowcy i elektroniczne funkcje bezpieczeństwa. Brakuje w nim konkretnych protokołów badań, które zapewniłyby zgodność i konserwację pojazdów elektrycznych, hybrydowych i wodorowych, w tym aktualizacje oprogramowania. Badania zdolności do ruchu drogowego należałoby zaktualizować w celu skutecznego pozyskiwania ważnych danych związanych z bezpieczeństwem oraz monitorowania nowych czujników i funkcji.
2. W odniesieniu do emisji należy dostosować niektóre elementy okresowych badań zdolności do ruchu drogowego, a także wykorzystywane w ich trakcie urządzenia, ponieważ nie są już w stanie wykrywać awarii dotyczących emisji w najnowszych pojazdach wyposażonych w silniki spalinowe. Pomiar zadymienia spalin jest nieaktualny, ponieważ nie jest w stanie wykryć pojazdów z silnikami wysokoprężnymi z uszkodzonymi filtrami cząstek stałych lub pojazdów, w których ingerowano w katalizator, co prowadzi do wysokich emisji cząstek stałych (PN) i tlenku azotu (NO_x). Zamiast tego do sprawdzania nowszych pojazdów z silnikiem wysokoprężnym i benzynowym pod kątem usterek i ingerencji w układy sterowania emisją należy stosować pomiary NO_x i PN.
3. Obecne ramy wymiany informacji na temat wyników badania między państwami członkowskimi nie są skuteczne. Chociaż w przepisach wspomina się o elektronicznej wymianie danych między organami państw członkowskich jako o możliwości, nie wszystkie państwa członkowskie ją wdrażają. Nawet jeśli harmonizacja dowodów rejestracyjnych pojazdów ułatwiła rejestrację pojazdów z innych państw członkowskich i Europejskiego Obszaru Gospodarczego, istnieje pole do poprawy procesu transformacji cyfrowej. Ponowna rejestracja wciąż może być uciążliwa. Istnieje ponadto możliwość poprawy wzajemnego uznawania okresowych badań zdolności do ruchu drogowego między państwami członkowskimi.
4. RWP powinien lepiej wykorzystywać cyfrową wymianę danych i jeszcze bardziej harmonizować dokumenty pojazdów, aby zmniejszyć obciążenie administracyjne i koszty. Cyfrowe dowody rejestracyjne pojazdów mogłyby ponadto jeszcze bardziej ułatwić cyfryzację procesów rejestracji pojazdów i przechowywania danych oraz zmniejszyć koszty.
5. Spójność między RWP a odpowiednimi instrumentami UE można poprawić poprzez normalizację związanych z bezpieczeństwem danych dotyczących pojazdów oraz powiązanych obowiązków producentów w okresie eksploatacji pojazdu. Wyjaśnienie zakresu odpowiedzialności i zobowiązanie do udostępniania odpowiednich informacji na potrzeby okresowych badań zdolności do ruchu drogowego we wszystkich państwach członkowskich mogłoby zmniejszyć niepewność i czas poświęcony na wyszukiwanie informacji, co mogłoby poprawić ogólną dokładność i efektywność badań. RWP należy również lepiej dostosować do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144⁽¹⁷⁾.

⁽¹⁷⁾ 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)

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Konsultacje miały dwa cele. Pierwszym celem była ocena wyników RWP jako całości na podstawie pięciu kryteriów oceny, określenie możliwych problemów z obowiązującymi ramami prawnymi i na tej podstawie wyciągnięcie wniosków dla przyszłych działań. Drugim celem była współpraca z zainteresowanymi stronami, aby potwierdzić stanowisko Komisja w odniesieniu do przedmiotowych kwestii, sporządzić wykaz możliwych środków z zakresu polityki i ocenić ich prawdopodobny wpływ na poszczególne kategorie zainteresowanych stron. W ramach konsultacji zebrano również opinie na temat oczekiwanych kosztów i korzyści wynikających z projektowanych środków z zakresu polityki. Pomogły one w określeniu luk w logice interwencji lub obszarów wymagających dalszej uwagi. Działania konsultacyjne obejmowały konsultacje publiczne (poprzez wstępną ocenę skutków i otwarte konsultacje publiczne opublikowane na stronie internetowej Komisji „Wyraż swoją opinię”) oraz ukierunkowane konsultacje, w tym ankiety i wywiady. Ukierunkowane działania konsultacyjne prowadzono w trakcie całego procesu ewaluacji i oceny skutków. Obejmowały one wszystkie istotne aspekty. W ankietach i badaniach skupiono się na opracowaniu poszczególnych środków z zakresu polityki, aby osiągnąć cele w ramach zmiany RWP, w szczególności w celu zidentyfikowania i ilościowego określenia kosztów i potencjalnego wpływu tych środków. Czynniki stanowiące źródło problemów i możliwe środki z zakresu polityki w ramach RWP omówiono obszernie z zainteresowanymi stronami, np. w ramach grupy ekspertów ds. zdatności do ruchu drogowego i dowodów rejestracyjnych pojazdów (RWEK). Są one również wynikiem prowadzonych w ramach oceny konsultacji z zainteresowanymi stronami.

Przeprowadzono konsultacje z szerokim gronem zainteresowanych stron, w tym z (i) organami publicznymi odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo ruchu drogowego (również z ich stowarzyszeniami przedstawicielskimi, takimi jak EReg i CORTE); (ii) stowarzyszeniami branżowymi i przedsiębiorstwami (również z ich stowarzyszeniami przedstawicielskimi, takimi jak CITA i EGEA, producenci pojazdów i dostawcy części pojazdów); (iii) przedstawicielami grup użytkowników; (iv) organizacjami badawczymi i organizacjami pozarządowymi zajmującymi się bezpieczeństwem ruchu drogowego; oraz (v) ze społeczeństwem.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Podczas prac przygotowawczych przeprowadzono konsultacje z szerokim gronem ekspertów z państw członkowskich, przemysłu i innych grup zainteresowanych stron w kwestiach związanych z badaniami zdatności do ruchu drogowego, kontrolą drogową i rejestracją pojazdów. Odbyły się trzy specjalne warsztaty, podczas których członkowie grupy ekspertów ds. zdatności do ruchu drogowego i dowodów rejestracyjnych pojazdów omówili techniczne elementy wniosku. Komisja zleciła dwóm zewnętrznym konsultantom przeprowadzenie szczegółowych badań uzupełniających stanowiących podstawę oceny i oceny skutków. Wkład ten uzupełniono konsultacjami *ad hoc* z ekspertami branżowymi oraz własnym doświadczeniem Komisji w monitorowaniu i realizacji RWP.

- **Ocena skutków**

Niniejszemu wnioskowi towarzyszy sprawozdanie z oceny skutków, które obejmuje również zmiany dyrektyw 2014/45/UE i 2014/47/UE, którego projekt przedłożono Radzie ds. Kontroli Regulacyjnej dnia 20 listopada 2023 r. Następnie 15 grudnia 2023 r. Rada ds. Kontroli

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>).

Regulacyjnej wydała pozytywną opinię z zastrzeżeniami⁽¹⁸⁾. Sprawozdanie z oceny skutków dostosowano odpowiednio, aby uwzględnić uwagi Rady ds. Kontroli Regulacyjnej. Poniżej przedstawiono podsumowanie przeanalizowanych wariantów strategicznych.

Aby zaradzić problemom, opracowano cztery warianty strategiczne (WS1a, WS1b, WS2, WS3), aby zaradzić problemom. Wszystkie warianty strategiczne dostosowują okresowe badania zdatności do ruchu drogowego do pojazdów elektrycznych i obejmują nowe badane elementy za pośrednictwem elektronicznych okresowych badań zdatności do ruchu drogowego (w tym badanie integralności oprogramowania systemów istotnych z punktu widzenia bezpieczeństwa i emisji). Obejmują one również nowe metody badania emisji cząstek stałych i NO_x, które są niezbędne do dostosowania się do nowszych technologii sterowania emisją oraz do identyfikacji pojazdów o wysokiej emisji, w tym pojazdów, w których dokonano ingerencji. Wszystkie warianty strategiczne wymagają przeprowadzenia badania zdatności do ruchu drogowego po każdej istotnej modyfikacji, na przykład zmianie układu napędowego lub klasy emisji. We wszystkich wariantach strategicznych wymaga się również cyfryzacji świadectwa zdatności do ruchu drogowego, powiązania krajowych rejestrów pojazdów i rozszerzenia zbioru zharmonizowanych danych dotyczących pojazdów w tych rejestrach. Nakładają one również na państwa członkowskie obowiązek rejestrowania wskazań drogomierza w krajowych bazach danych oraz udostępniania tych rejestrów innym państwom członkowskim w przypadku ponownej rejestracji pojazdu.

Oprócz wspólnych środków wariant strategiczny WS1a koncentruje się na efektywniejszym wykorzystywaniu danych dotyczących pojazdów (rejestracji i stanu), w tym na wydawaniu dowodów rejestracyjnych w formacie cyfrowym. Wariant strategiczny WS1b koncentruje się na skuteczniejszych badaniach zdatności do ruchu drogowego z wykorzystaniem technologii teledetekcji, co pomaga zidentyfikować pojazdy o potencjalnie wysokim poziomie emisji i umożliwia: (i) poddanie ich badaniu podczas kolejnej kontroli drogowej niezwłocznie po zidentyfikowaniu; lub (ii) skierowanie ich do stacji kontroli pojazdów na badania emisji. Wariant ten obejmowałby również: (i) zniesienie możliwości zwolnienia motocykli z okresowych badań zdatności do ruchu drogowego; (ii) wymóg rocznego badania emisji lekkich pojazdów użytkowych; (iii) wprowadzenie obowiązkowej kontroli zabezpieczania ładunku; oraz (iv) wprowadzenie obowiązkowych rocznych okresowych badań zdatności do ruchu drogowego w odniesieniu do pojazdów starszych niż 10 lat. WS1b ułatwiłby swobodny przepływ osób dzięki wprowadzeniu wymogu, aby państwo członkowskie rejestracji uznawało świadectwo dotyczące okresowego badania zdatności do ruchu drogowego wydane przez inne państwo członkowskie na okres do sześciu miesięcy, pod warunkiem że kolejne okresowe badanie zdatności do ruchu drogowego przeprowadza się w państwie członkowskim rejestracji.

Wariant strategiczny WS2 łączy większość środków proponowanych w WS1a i WS1b. Obejmuje on dodatkowy środek dotyczący zarządzania danymi, mający na celu określenie procedur i sposobów dostępu do informacji technicznych dotyczących pojazdów (w tym do danych pokładowych). W WS2 wprowadzono również kontrole drogowe lekkich pojazdów użytkowych oraz, podobnie jak w WS1b, obowiązkowe roczne okresowe badania zdatności do ruchu drogowego dla pojazdów starszych niż 10 lat.

Wariant strategiczny WS3 jest najbardziej ambitnym wariantem strategicznym, ponieważ idzie jeszcze dalej w kwestii harmonizacji zakresu i metod badania zdatności do ruchu drogowego oraz wzajemnego uznawania świadectw dotyczących okresowych badań zdatności do ruchu drogowego. WS3, oprócz środków przewidzianych w WS2: (i) rozszerza zakres okresowego badania zdatności do ruchu drogowego na wszystkie motocykle, bez wyjątku,

⁽¹⁸⁾ Ares (2023)8616336.

i lekkie przyczepy; (ii) rozszerza zakres kontroli drogowej na wszystkie motocykle; oraz (iii) wymaga, aby świadectwa dotyczące okresowego badania zdatności do ruchu drogowego wydane w innym państwie członkowskim były uznawane bez ograniczeń przez państwo członkowskie rejestracji.

W sprawozdaniu z oceny skutków stwierdzono, że preferowanym wariantem jest wariant 2. Wariant ten uznaje się za skuteczny w osiąganiu zamierzonych celów polityki. Charakteryzuje się on dużą efektywnością i wysokimi korzyściami netto, a także jest wewnętrznie spójny i proporcjonalny do celów inicjatywy. Jest on również spójny z ugruntowanymi politykami krajowymi w tej dziedzinie.

Oczekuje się, że warianty strategiczne **poprawią bezpieczeństwo ruchu drogowego** w UE poprzez skuteczniejsze identyfikowanie pojazdów z poważnymi i niebezpiecznymi usterkami, co powinno doprowadzić do zmniejszenia liczby wypadków drogowych spowodowanych usterkami technicznymi. W związku z tym należy zmniejszyć liczbę ofiar śmiertelnych i uszkodzeń ciała (zarówno poważnych, jak i lekkich). Warianty strategiczne obejmują również inne środki przyczyniające się do bezpieczeństwa ruchu drogowego, które odnoszą się do lepszego wdrażania i egzekwowania przepisów dotyczących zdatności do ruchu drogowego (takie jak wymiana danych między organami państw członkowskich). W ramach preferowanego wariantu strategicznego WS2 szacuje się, że w latach 2026–2050 około 7 000 osób uniknie śmierci, a około 65 000 – poważnych uszkodzeń ciała w porównaniu ze scenariuszem bazowym. W ujęciu pieniężnym redukcję kosztów zewnętrznych związanych z wypadkami, wyrażoną jako wartość bieżąca w tym samym okresie w porównaniu ze scenariuszem bazowym, szacuje się na około 74,2 mld EUR. Wszystkie warianty strategiczne **przyczynią się również do mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju** poprzez ograniczenie emisji zanieczyszczeń powietrza i hałasu. Dzięki temu uda się zmniejszyć koszty zewnętrzne tych emisji: szacuje się, że oszczędności w ramach WS2 wyniosą 83,4 mld EUR.

Wszystkie warianty strategiczne **ułatwią swobodny przepływ osób i towarów w UE** poprzez usunięcie przeszkód w ponownej rejestracji pojazdów w innym państwie członkowskim. Oczekuje się, że WS1a, WS2 i WS3 będą równie skuteczne, natomiast WS1b będzie mniej skuteczny ze względu na brak środków dotyczących mobilnych dowodów rejestracyjnych pojazdów i dodatkowych danych zawartych w rejestrze pojazdów.

Jeżeli chodzi o usuwanie przeszkód związanych z badaniami zdatności do ruchu drogowego, oczekuje się, że WS3 będzie najskuteczniejszym wariantem, ponieważ rozszerza on uznawanie świadectw dotyczących okresowych badań zdatności do ruchu drogowego w całej UE na wszystkie pojazdy; kolejne miejsca zajmują WS2 i WS1b (ograniczone uznawanie świadectw dotyczących okresowych badań zdatności do ruchu drogowego w całej UE). Oczekuje się, że WS1a będzie najmniej skuteczny.

Bezpieczeństwo pojazdów jest podstawowym elementem podejścia „bezpieczny system” i podstawową zasadą deklaracji sztokholmskiej ONZ z 2020 r.⁽¹⁹⁾ Inicjatywa przyczynia się również do realizacji celu zrównoważonego rozwoju nr 3 ONZ (zapewnić wszystkim ludziom w każdym wieku zdrowe życie oraz promować dobrobyt), w tym celu 3.6 (zmniejszyć o połowę liczby uszkodzeń ciała i ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych) i 3.9 (istotnie zmniejszyć liczbę zgonów i chorób wywoływanych niebezpiecznymi chemikaliami oraz

⁽¹⁹⁾ <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf>.

zanieczyszczeniami i skażeniami powietrza, wody i gleby). Jest również spójny z celami środowiskowymi Europejskiego Zielonego Ładu i Europejskiego prawa o klimacie⁽²⁰⁾.

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

W ramach programu sprawności i wydajności regulacyjnej (REFIT)⁽²¹⁾ inicjatywa ta przyczynia się do zwiększenia skuteczności obowiązujących przepisów poprzez wzajemne połączenie krajowych baz danych, aby ułatwić wymianę danych dotyczących pojazdów i dostęp do nich, zamiast polegać na bardziej uciążliwych procedurach. Oczekuje się, że inicjatywa znacznie ograniczy oszustwa dotyczące emisji i systemów związanych z bezpieczeństwem, a także ingerowanie w przebieg pojazdów używanych, zwłaszcza w przypadku sprzedaży transgranicznej. Doprowadziłoby to do znacznych oszczędności kosztów zewnętrznych, a także do uniknięcia kosztów i szkód dla konsumentów.

Inicjatywa wpisuje się w zasadę „domyślnej cyfrowości”⁽²²⁾, wspierając w miarę możliwości transformację cyfrową. Na przykład obowiązkowy elektroniczny format dowodów rejestracyjnych pojazdów powinien mieć pozytywny wpływ na transformację cyfrową w UE. Jeżeli chodzi o proces ponownej rejestracji, organy i społeczeństwo zaoszczędzą czas i pieniądze odchodząc od wymiany informacji i danych za pośrednictwem poczty elektronicznej. Dzięki mobilnemu dowodowi rejestracyjnemu organy i społeczeństwo zaoszczędzą również czas i pieniądze, co ułatwi i przyspieszy dostęp do odpowiednich informacji i ich wymianę.

Zasada „jedno więcej – jedno mniej” *kompensuje wszelkie nowe obciążenia dla obywateli i przedsiębiorstw wynikające z wniosków Komisji przez usunięcie równoważnych obciążeń istniejących w tym samym obszarze polityki*. Oczekuje się, że zastąpienie dyrektywy 1999/37/WE pociągnie za sobą koszty administracyjne dla stacji kontroli pojazdów i producentów pojazdów ze względu na środki zarządzania danymi. Ogólnie rzecz biorąc, jednorazowe koszty administracyjne związane z zasadą „jedno więcej – jedno mniej” w preferowanym wariantcie szacuje się na 218 mln EUR w 2026 r., a stałe koszty administracyjne na 26,4 mln EUR rocznie.

- **Prawa podstawowe**

Wniosek gwarantuje pełne poszanowanie praw człowieka i praw podstawowych i nie będzie miał negatywnego wpływu na prawa podstawowe określone w Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej⁽²³⁾. Przepisy dotyczące dowodów rejestracyjnych pojazdu i danych rejestracyjnych pojazdów są również zgodne z obowiązującymi przepisami UE o ochronie danych.

Wniosek zawiera środki mające na celu zwalczanie oszustw polegających na fałszowaniu przebiegu, co przyczyni się do zwiększenia ochrony konsumentów (art. 38). Zapewnienie wzajemnego uznawania świadectw zdatności do ruchu drogowego i cyfryzacja procesu rejestracji (również dowodów) przyczynią się do większej swobody przemieszczania się

⁽²⁰⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999 (Dz.U. L 243 z 9.7.2021, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

⁽²¹⁾ Program prac Komisji na 2023 r. – kluczowe dokumenty (europa.eu), załącznik II: Inicjatywy REFIT, tytuł A – Europejski Zielony Ład.

⁽²²⁾ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Cyfrowy kompas na 2030 r.: europejska droga w cyfrowej dekadzie”, COM(2021) 118.

⁽²³⁾ https://commission.europa.eu/aid-development-cooperation-fundamental-rights/your-fundamental-rights-eu_en.

i pobytu (art. 45). Środki mające na celu zapewnienie, aby właściciele pojazdów, w które nie ingerowano, nie byli pokrzywdzeni w porównaniu z właścicielami pojazdów, w które ingerowano, przyczynią się do wspierania równości wobec prawa (art. 3).

Podczas konsultacji niektóre zainteresowane strony wyraziły obawy związane z kwestiami prywatności danych we wspólnych środkach dotyczących elektronicznych świadectw zdatości do ruchu drogowego i dostępu do nich. Z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego automatyczny dostęp do świadectw za pośrednictwem wspólnego systemu ma istotne zalety, zwłaszcza z uwagi na ułatwienie kontroli transgranicznych i poprawę wygody konsumentów. Wprowadzenie cyfrowego świadectwa zdatości do ruchu drogowego wymaga jednak dokładnego zbadania potencjalnych kwestii dotyczących prywatności i opracowania solidnych środków ochrony prywatności.

4. WPLYW NA BUDŻET

Wpływ na budżet UE jest związany głównie z rozszerzeniem funkcji informatycznego systemu wymiany danych (MOVE-HUB) w kontekście zmiany RWP. Obejmuje to jednorazowe koszty adaptacji oraz stałe aktualizacje i koszty utrzymania. Są one wymagane, aby dodać nowe elementy danych do rejestrów pojazdów i zapewnić elektroniczny dostęp do niektórych danych (w tym do zaświadczeń z okresowych badań zdatości do ruchu drogowego przechowywanych w krajowych bazach danych). Powiązane koszty szacuje się na 0,2 mln EUR w kosztach jednorazowych i 0,05 mln EUR rocznie w kosztach stałych.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

- **Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania**

Komisja będzie monitorować wdrażanie i skuteczność niniejszej inicjatywy za pomocą szeregu działań i zestawu podstawowych wskaźników, które posłużą do pomiaru postępów w osiąganiu celów operacyjnych. Aby zmierzyć powodzenie inicjatywy, określono następujące cele operacyjne: (i) wzajemne połączenie rejestrów pojazdów państw członkowskich za pośrednictwem wspólnego centrum; (ii) cyfryzację dokumentów pojazdów; oraz (iii) zmniejszenie liczby pojazdów wadliwych i pojazdów, w które ingerowano, na drogach UE. Dane służące do oceny tych celów operacyjnych będą opierać się na regularnym przekazywaniu informacji przez państwa członkowskie, a także na działaniach ad hoc w zakresie gromadzenia danych, również z wykorzystaniem systemów wymiany danych, takich jak MOVE-HUB.

Pięć lat po wejściu w życie zmienionych przepisów Komisja przeprowadzi ocenę w celu oceny, w jakim stopniu osiągnięto cele inicjatywy.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

Wniosek dotyczący nowej dyrektywy w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów i danych rejestracyjnych pojazdów zapisanych w krajowych rejestrach pojazdów opiera się na głównych celach polityki, o których mowa w rozdziale 1 niniejszego uzasadnienia. Jego celem jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w UE, przyczynienie się do mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju oraz ułatwienie swobodnego przepływu osób i towarów w UE. Poniżej przedstawiono najważniejsze przepisy dyrektywy:

W art. 1 zdefiniowano przedmiot dyrektywy i jej zakres stosowania, określając dziedziny, w odniesieniu do których ustanowiono w niej wspólne przepisy.

Art. 2 wprowadza definicje niektórych kluczowych pojęć stosowanych w niniejszym wniosku.

W art. 3 wprowadzono ogólne zasady mające zastosowanie do dowodów rejestracyjnych pojazdów, w szczególności poprzez rozróżnienie między fizycznymi i mobilnymi dowodami rejestracyjnymi pojazdów.

W art. 4 określono szczegółowe wymogi dotyczące fizycznych dowodów rejestracyjnych. Przewidziano w nim wydawanie fizycznych dowodów rejestracyjnych w formie karty elektronicznej. W art. 4 przewidziano również możliwość umieszczenia kodu QR na fizycznych dowodach rejestracyjnych, aby ułatwić i przyspieszyć sprawdzanie zawartych w nich informacji.

W art. 5 określono szczegółowe wymogi dotyczące wprowadzenia mobilnych dowodów rejestracyjnych pojazdów, w tym przepisy dotyczące europejskiego portfela tożsamości cyfrowej przewidzianego w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 910/2014⁽²⁴⁾. Specyfikacje techniczne dla mobilnych dowodów rejestracyjnych określono w załączniku III.

W art. 6 określono dane, które należy zapisać w krajowych rejestrach pojazdów. Dane te należy aktualizować. W artykule tym, oprócz określonego zbioru danych wymienionych w załączniku I, wskazano dodatkowe dane, które należy zapisać w tych rejestrach pojazdów, w tym wyniki obowiązkowych okresowych badań zdadności do ruchu drogowego, informacje na temat zmian własności pojazdów oraz informacje na temat przyczyn wyrejestrowania pojazdu.

W art. 7 wskazano, że żadne dane osobowe, które wykorzystuje się do weryfikacji statusu rejestracji pojazdu nie mogą być zatrzymywane przez weryfikatora, chyba że zezwala na to prawo UE lub prawo krajowe.

W art. 8 uregulowano elektroniczne zapisywanie w rejestrach krajowych informacji, że zatrzymano dopuszczenie pojazdu do ruchu na drogach publicznych po uzyskaniu przez pojazd wyniku negatywnego w badaniu zdadności do ruchu drogowego. Są to między innymi przepisy dotyczące: (i) ponownego badania takich pojazdów; (ii) elektronicznego zapisywania w rejestrach krajowych informacji, że zniesiono zatrzymanie dopuszczenia pojazdu do ruchu; oraz (iii) anulowania rejestracji pojazdu uznanego za pojazd wycofany z eksploatacji.

W art. 9 wymaga się wzajemnego uznawania fizycznych i mobilnych dowodów rejestracyjnych pojazdów w celu identyfikacji pojazdu w ruchu międzynarodowym lub ponownej rejestracji pojazdu w innym państwie członkowskim.

W art. 10 określono procedurę ponownej rejestracji pojazdów w innym państwie członkowskim, zarówno w przypadkach, w których wydano fizyczne, jak i w przypadkach, w których wydano mobilne dowody rejestracyjne pojazdów. Określono w nim również procedury wycofania lub unieważnienia dowodów rejestracyjnych.

W art. 11 zobowiązano państwa członkowskie do wyznaczenia punktów kontaktowych do wymiany informacji między sobą oraz z Komisją, aby ułatwić sprawne funkcjonowanie dyrektywy.

W art. 12 i 13 zawarto standardowe przepisy umożliwiające Komisji przyjmowanie aktów delegowanych, aby zmienić niektóre przepisy zawarte w załącznikach w przypadku rozszerzenia UE, zmian definicji lub treści świadectw zgodności w unijnym prawodawstwie dotyczącym homologacji typu lub zmian natury technicznej, operacyjnej lub naukowej.

⁽²⁴⁾ 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>).

Art. 14 ustanawia komitet i zawiera odniesienia do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającego przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję⁽²⁵⁾. Umożliwia to Komisji przyjmowanie w razie potrzeby aktów wykonawczych.

W art. 15 zobowiązano państwa członkowskie do wzajemnej pomocy we wdrażaniu przedmiotowej dyrektywy, w szczególności poprzez zapewnienie dostępu do odpowiednich danych rejestracyjnych pojazdów, w tym do danych dotyczących zdolności do ruchu drogowego i zatrzymań dopuszczenia pojazdów do ruchu. Aby ułatwić tę wymianę danych, państwa członkowskie będą zobowiązane do wzajemnego połączenia rejestrów z systemem MOVE-HUB Komisji, tak aby informacje te można było wymieniać w czasie rzeczywistym.

W art. 16 zobowiązano państwa członkowskie do przysyłania Komisji określonych danych co trzy lata. Następnie Komisja przekaze te dane Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

Art. 17 zawiera przepis dotyczący transpozycji do prawa krajowego.

Art. 18 zawiera standardowy przepis określający warunki uchylecia dyrektywy 1999/37/WE.

Art. 19 zawiera standardowy przepis określający wejście przedmiotowej dyrektywy w życie.

Art. 20 zawiera standardowy przepis stanowiący, że dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Załącznik I określa wymogi dotyczące części I dowodu rejestracyjnego, w tym w formacie papierowym i w formacie karty elektronicznej. Określono w nim obowiązkowe i fakultatywne dane, które należy uwzględnić. Wskazano w nim również specyfikacje dotyczące formatu papierowego, w tym rozmiaru papieru i zabezpieczeń. Jeżeli chodzi o format karty elektronicznej, w załączniku I określono szczegółowe wymogi techniczne (w tym zabezpieczenia, wymogi dotyczące przechowywania i ochrony danych, weryfikacji danych i pojemności), a także wymieniono mające zastosowanie normy ISO.

W załączniku II określono równoważne wymogi dotyczące części II dowodu rejestracyjnego, ponownie w odniesieniu do formatu fizycznego i formatu karty elektronicznej.

W załączniku III określono specyfikacje mobilnych dowodów rejestracyjnych, w tym odpowiednią normę ISO, oraz wymogi umożliwiające przechowywanie i pobieranie mobilnego dowodu w europejskim portfelu tożsamości cyfrowej.

⁽²⁵⁾ Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>.

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów i danych rejestracyjnych pojazdów zapisanych w krajowych rejestrach pojazdów oraz uchylająca dyrektywę Rady 1999/37/WE**

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-Społecznego⁽¹⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów⁽²⁾,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rejestracja pojazdu zapewnia administracyjne upoważnienie na dopuszczenie go do ruchu drogowego.
- (2) W dyrektywie Rady 1999/37/WE⁽³⁾ ustanowiono wspólne normy dotyczące dowodów rejestracyjnych pojazdów dla państw członkowskich. Wymaga ona również, aby państwa członkowskie udzielały sobie pomocy we wdrażaniu dyrektywy, i wskazuje, że można tego dokonać poprzez wymianę informacji dotyczących pojazdów w formie elektronicznej, ale nie wymaga takiej wymiany danych, co utrudnia komunikację i wymianę informacji między państwami członkowskimi.
- (3) Konieczna jest dalsza harmonizacja formy i treści dowodów rejestracyjnych pojazdów, aby ułatwić ich kontrolę i weryfikację.
- (4) Harmonizacja dowodów rejestracyjnych oraz wymiana informacji zapisanych w rejestrze pojazdów ułatwią również ponowną rejestrację pojazdów uprzednio zarejestrowanych w innym państwie członkowskim i przyczynią się do należytego funkcjonowania rynku wewnętrznego.
- (5) Należy zharmonizować zarówno fizyczne, jak i mobilne dowody rejestracyjne, aby uwzględnić potrzebę cyfryzacji, zwiększać konkurencyjność Unii i zmniejszyć obciążenia administracyjne. Takie dowody powinny być w pełni równoważne i zawierać dokładnie te same informacje.

(1) Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

(2) Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

(3) [Dyrektywa Rady 1999/37/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów \(Dz.U. L 138 z 1.6.1999, s. 57, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj\).](http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj)

- (6) Państwa członkowskie powinny mieć możliwość umieszczania kodu QR na dowodach rejestracyjnych, również w formie karty elektronicznej, aby ułatwić i przyspieszyć sprawdzanie informacji zawartych w dowodach fizycznych. Powinna również istnieć możliwość wydawania fizycznych dowodów rejestracyjnych w formie karty elektronicznej z microchipem, pod warunkiem przestrzegania określonych specyfikacji technicznych.
- (7) Transformacja cyfrowa jest jednym z priorytetów Unii. Ważne jest, aby usunąć pozostałe bariery, w tym obciążenia administracyjne związane z ponowną rejestracją pojazdów. Mogą one utrudniać swobodny przepływ osób oraz ich prawo do swobodnego przemieszczania się w obrębie Unii i do osiedlenia się w innym państwie członkowskim niż państwo, w którym ich pojazd jest obecnie zarejestrowany. W związku z tym od dnia [data wejścia w życie +4 lata] r. mobilne dowody rejestracyjne należy wydawać domyślnie bez uszczerbku dla prawa wnioskodawcy do ubiegania się również o fizyczny dowód rejestracyjny. Aby zapewnić interoperacyjność mobilnych dowodów rejestracyjnych w całej Unii, należy określić specyfikacje techniczne, które ich dotyczą. Umożliwi to również kontrolę i weryfikację dowodów rejestracyjnych pojazdów.
- (8) Aby zmniejszyć koszty ponoszone przez mieszkańców i przedsiębiorstwa, mobilne dowody rejestracyjne należy wydawać bezpłatnie do europejskich portfeli tożsamości cyfrowej wydawanych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 910/2014⁽⁴⁾.
- (9) Aby ułatwić ruch transgraniczny, w szczególności ponowną rejestrację pojazdów, państwa członkowskie powinny elektronicznie zapisywać wszystkie wymagane dane dotyczące wszystkich pojazdów zarejestrowanych na ich terytorium i na bieżąco aktualizować te dane. Dane te pomogą: zwiększyć dokładność rejestrów pojazdów; zapewnić lepsze egzekwowanie prawa; zwalczać oszustwa i kradzieże pojazdów; poprawić wymianę informacji między państwami członkowskimi; oraz przeprowadzać kontrole stanu pojazdów przeznaczonych do wywozu.
- (10) Należy zapewnić, aby przetwarzanie danych osobowych do celów wykonania niniejszej dyrektywy było zgodne z unijnymi ramami ochrony danych. W szczególności weryfikator nie powinien zatrzymywać żadnych danych osobowych wykorzystywanych do weryfikacji danych rejestracyjnych pojazdu, chyba że takie zatrzymywanie jest dozwolone na podstawie prawa Unii lub prawa krajowego.
- (11) Badania zdatości do ruchu drogowego stanowią część szerszego systemu zapewniającego utrzymywanie pojazdów w bezpiecznym i akceptowalnym z punktu widzenia środowiska stanie w trakcie ich użytkowania. Ten system badań zdatości do ruchu drogowego wymaga zatrzymanie dopuszczenia pojazdu do ruchu drogowego, jeżeli taki pojazd stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Aby zmniejszyć obciążenie administracyjne wynikające z zatrzymania, po zniesieniu zatrzymania nie jest konieczne przejście nowego procesu rejestracji. Celem zapewnienia, aby rejestry pojazdów były dokładne i aktualne, w przypadku zatrzymania dopuszczenia pojazdu do ruchu na drogach publicznych w następstwie badania zdatości do ruchu drogowego zatrzymanie należy również zapisać

(4) 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>)

elektronicznie w rejestrze do momentu uzyskania wyniku pozytywnego w nowym badaniu zdolności do ruchu drogowego.

- (12) Celem zapewnienia, aby rejestry pojazdów były dokładne i aktualne, w przypadku uznania pojazdu za wycofany z eksploatacji na podstawie dyrektywy 2000/53/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁽⁵⁾, pojazd należy wycofać na stałe, a informację o tym fakcie wprowadzić do rejestru elektronicznego.
- (13) Do celów identyfikacji pojazdu w ruchu drogowym w okresie przejściowym państwa członkowskie mogą wymagać, aby kierowca posiadał przy sobie część I fizycznego dowodu rejestracyjnego. Później państwa członkowskie powinny uznawać do tego celu zarówno fizyczne, jak i mobilne dowody rejestracyjne.
- (14) Przy ponownej rejestracji pojazdu uprzednio zarejestrowanego w innym państwie członkowskim, właściwe organy powinny w okresie przejściowym wymagać przedłożenia części I fizycznego dowodu rejestracyjnego. Aby jednak ułatwić swobodny przepływ osób i zmniejszyć obciążenie administracyjne, właściwe organy powinny mieć również możliwość akceptowania przedstawionego mobilnego dowodu rejestracyjnego w tym okresie, jeżeli go wydano. Po upływie okresu przejściowego właściwe organy powinny, przy ponownej rejestracji pojazdu uprzednio zarejestrowanego w innym państwie członkowskim, akceptować zarówno część I fizycznego dowodu rejestracyjnego, jak i mobilny dowód rejestracyjny.
- (15) Celem zapewnienia, aby rejestry pojazdów były dokładne i aktualne, przy ponownej rejestracji pojazdu właściwe organy powinny sprawdzić w państwie członkowskim rejestracji, w jakim formacie lub formatach wydano dowód rejestracyjny. W przypadku gdy wydano fizyczny dowód rejestracyjny, właściwe organy powinny wycofać część lub części przedłożonego dowodu i bez zbędnej zwłoki poinformować o wycofaniu organy wydającego państwa członkowskiego. W przypadku przedstawienia mobilnego dowodu rejestracyjnego właściwe organy powinny również, bez zbędnej zwłoki, poinformować o tym organy wydającego państwa członkowskiego, a państwo to powinno niezwłocznie unieważnić taki dowód. Informacje dotyczące poprzedniego dowodu należy przechowywać w rejestrze pojazdów przez okres 12 miesięcy.
- (16) Aby ułatwić należyte funkcjonowanie systemu wprowadzonego na mocy niniejszej dyrektywy, w szczególności w kontekście transgranicznym, państwa członkowskie powinny wyznaczyć krajowy punkt kontaktowy odpowiedzialny za terminową wymianę informacji z pozostałymi państwami członkowskimi i Komisją.
- (17) Aby zapewnić aktualność załączników, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 TFUE w odniesieniu do zmiany niektórych części załączników I, II i III w przypadku rozszerzenia Unii, w odniesieniu do elementów nieobowiązkowych w związku ze zmianą treści świadectw zgodności w odpowiednich przepisach Unii dotyczących homologacji typu lub w celu uwzględnienia postępu technicznego, operacyjnego lub naukowego. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa⁽⁶⁾. W szczególności, aby

⁽⁵⁾ Dyrektywa 2000/53/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz.U. L 269 z 21.10.2000, s. 34, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2000/53/oj>)

⁽⁶⁾ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

- (18) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszej dyrektywy należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze, aby określić: elementy interoperacyjności i środki bezpieczeństwa mające zastosowanie do kodów QR wprowadzonych do fizycznych dowodów rejestracyjnych; interoperacyjność, bezpieczeństwo mobilnych dowodów rejestracyjnych i procedury testowania tych dowodów; w tym funkcje weryfikacji i interfejs z systemami krajowymi; odpowiednie dane ze świadectwa zgodności w formacie elektronicznym, jak przewidziano w art. 37 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858⁽⁷⁾; niezbędne ustalenia dotyczące wdrożenia funkcji elektronicznego systemu MOVE-HUB; oraz format danych, które państwa członkowskie mają przekazywać Komisji za pośrednictwem e-platformy. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011⁽⁸⁾.
- (19) Państwa członkowskie powinny wspierać się we wdrażaniu niniejszej dyrektywy, aby zwalczać nadużycia finansowe i nielegalny handel skradzionymi pojazdami. W związku z tym należy zapewnić dostęp do odpowiednich danych rejestracyjnych i informacji dotyczących zdolności do ruchu drogowego, w tym do zatrzymań, organom rejestrującym pozostałych państw członkowskich.
- (20) Aby ułatwić wymianę danych, państwa członkowskie powinny wzajemnie połączyć rejestry pojazdów i systemy elektroniczne dotyczące świadectw zdolności do ruchu drogowego z systemem MOVE-HUB Komisji. Dzięki temu właściwe organy będą mogły przeglądać rejestr innego państwa członkowskiego w czasie rzeczywistym.
- (21) Państwa członkowskie powinny przekazywać Komisji dane dotyczące pojazdów zarejestrowanych na ich terytorium, w tym liczbę wydanych fizycznych i mobilnych dowodów rejestracyjnych, liczbę ponownych rejestracji pojazdów, które uprzednio zarejestrowano w innym państwie członkowskim, a także liczbę zatrzymanych dowodów rejestracyjnych, aby umożliwić jej analizowanie aktualnej sytuacji w państwach członkowskich i proponowanie inicjatyw opartych na solidnych podstawach faktycznych. Komisja powinna przekazywać zebrane dane Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
- (22) Państwa członkowskie, działając samodzielnie, nie mogą w sposób wystarczający osiągnąć celów niniejszej dyrektywy, a mianowicie ustanowienia zharmonizowanych unijnych ram rejestracji pojazdów. Wynika to z faktu, że przepisy krajowe dotyczące dokumentów rejestracyjnych, danych rejestracyjnych i współpracy z innymi państwami członkowskimi skutkowałyby tak zróżnicowanymi wymaganiami, że nie można byłoby osiągnąć poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego i swobodnego

⁽⁷⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>).

⁽⁸⁾ 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>).

przepływu osób, jaki zakładają te zharmonizowane przepisy. W związku z tym cele te osiągnie się lepiej na poziomie Unii. Unia może zatem przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.

- (23) Zgodnie ze wspólną deklaracją polityczną państw członkowskich i Komisji z dnia 28 września 2011 r. dotyczącą dokumentów wyjaśniających⁽⁹⁾ państwa członkowskie zobowiązały się do złożenia, w uzasadnionych przypadkach, wraz z powiadomieniem o transpozycji, 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.
- (24) Należy uchylić dyrektywę 1999/37/WE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Rozdział I

Przepisy ogólne

Artykuł 1

Przedmiot i zakres stosowania

1. Niniejsza dyrektywa ustanawia wspólne przepisy dotyczące:
 - a) dowodów rejestracyjnych pojazdów wydanych przez państwa członkowskie;
 - b) niektórych danych, które należy zapisywać w krajowych rejestrach pojazdów;
 - c) wymiany takich danych między państwami członkowskimi.
2. Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do dokumentów do tymczasowej rejestracji pojazdów, chyba że dokumenty te spełniają wymogi niniejszej dyrektywy – w takim przypadku państwa członkowskie wzajemnie uznają je zgodnie z art. 9.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

- 1) „pojazd” oznacza każdy pojazd w rozumieniu [art. 3 pkt 15 rozporządzenia \(UE\) 2018/858](#) lub [art. 3 pkt 11 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady \(UE\) nr 167/2013](#)⁽¹⁰⁾ oraz każdy pojazd, o którym mowa w [art. 4 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady \(UE\) nr 168/2013](#)⁽¹¹⁾;

⁽⁹⁾ Dz.U. C 369 z 17.12.2011, s. 14.

⁽¹⁰⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych (Dz.U. L 60 z 2.3.2013, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/167/oj>).

⁽¹¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców (Dz.U. L 60 z 2.3.2013, s. 52, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj>).

- 2) „rejestracja” oznacza administracyjne zezwolenie na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu, obejmujące jego identyfikację i nadanie mu numeru seryjnego znanego jako numer rejestracyjny;
- 3) „dowód rejestracyjny” oznacza dokument potwierdzający, że pojazd jest zarejestrowany w państwie członkowskim, wydany w formie fizycznej, cyfrowej lub w obu tych formach;
- 4) „fizyczny dowód rejestracyjny” oznacza dowód rejestracyjny w formie papierowej lub w formie karty elektronicznej;
- 5) „mobilny dowód rejestracyjny” oznacza dowód rejestracyjny w formie cyfrowej;
- 6) „posiadacz dowodu rejestracyjnego” oznacza osobę prawną lub fizyczną, na której nazwisko lub nazwę pojazd jest zarejestrowany;
- 7) „zatrzymanie” oznacza ograniczony okres, w którym pojazd nie jest dopuszczony do ruchu drogowego przez państwo członkowskie, przy czym po upływie tego okresu – pod warunkiem że powód zatrzymania wygasł – możliwe jest ponowne uzyskanie dopuszczenia pojazdu do ruchu, bez konieczności nowego procesu rejestracji.

Rozdział II

Dowody rejestracyjne

Artykuł 3

Wymogi ogólne dotyczące dowodów rejestracyjnych

1. Państwa członkowskie wydają dowody rejestracyjne dla pojazdów, które podlegają rejestracji na mocy ich prawodawstwa krajowego. Dowody te są zgodne z wymogami określonymi w art. 4 w odniesieniu do fizycznych dowodów rejestracyjnych oraz w art. 5 w odniesieniu do mobilnych dowodów rejestracyjnych.
2. Nie wydaje się więcej niż jednego dowodu rejestracyjnego w odniesieniu do danego pojazdu, z wyjątkiem przypadków określonych w ust. 4 i 5. Mobilny dowód rejestracyjny można jednak wyświetlić na szeregu urządzeń mobilnych.
3. Do dnia [data wejścia w życie +4 lata] r. państwa członkowskie wydają fizyczne dowody rejestracyjne. Oprócz fizycznych dowodów rejestracyjnych mogą one również wydawać mobilne dowody rejestracyjne.
4. Ze skutkiem od dnia [data wejścia w życie +4 lata +1 dzień] r. państwa członkowskie wydają wyłącznie mobilne dowody rejestracyjne. Na wniosek wnioskodawcy państwa członkowskie wydają jednak również fizyczny dowód rejestracyjny.
5. Państwa członkowskie zapewniają, aby fizyczne i mobilne dowody rejestracyjne wydane dla tego samego pojazdu wydano tej samej osobie i aby zawierały one identyczne informacje, jak określono w załącznikach I i II.
6. Państwa członkowskie bez zbędnej zwłoki przekazują Komisji i pozostałym państwom członkowskim wszelkie nowe wzory fizycznego dowodu rejestracyjnego pojazdu oraz opis zbioru danych dotyczących mobilnych dowodów rejestracyjnych pojazdów. Komisja publikuje te wzory i opisy zbiorów danych na specjalnej stronie internetowej.

Artykuł 4

Fizyczne dowody rejestracyjne

1. Fizyczne dowody rejestracyjne składają się albo z jednej części, zgodnie z załącznikiem I, albo z dwóch części, zgodnie z załącznikami I i II. Państwa członkowskie mogą upoważnić odpowiednie służby, które powołają, w szczególności służby producentów, do wypełnienia technicznych części dowodu rejestracyjnego.
2. W przypadku wydania nowego fizycznego dowodu rejestracyjnego dla pojazdu zarejestrowanego przed wdrożeniem dyrektywy [1999/37/WE](#) państwa członkowskie mogą ograniczyć zawarte w tym dowodzie informacje szczegółowe do tych, w odniesieniu do których dostępne są wymagane dane.
3. Dane podane w fizycznym dowodzie rejestracyjnym, zgodnie z załącznikami I i II są przedstawione za pomocą zharmonizowanych kodów unijnych określonych w tych załącznikach.
4. Państwa członkowskie mogą drukować kod QR na wydawanych fizycznych dowodach rejestracyjnych w formacie papierowym. Kod QR musi pozwalać na weryfikację autentyczności informacji zawartych w fizycznym dowodzie rejestracyjnym.
5. Fizyczne dowody rejestracyjne wydawane w formacie karty elektronicznej mogą zawierać microchip zgodnie z wymogami określonymi w załącznikach I i II. W przeciwnym razie państwa członkowskie mogą drukować lub grawerować kod QR, w miejscu przeznaczonym do tego celu, na wydanych przez nie dowodach rejestracyjnych.
6. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące elementów interoperacyjności w odniesieniu kodów QR drukowanych na fizycznych dowodach rejestracyjnych oraz środki bezpieczeństwa, z którymi kody te mają być zgodne. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 14 [ust. 2](#).
7. Państwa członkowskie informują Komisję o każdym środku służącym umieszczeniu kodu QR na wydanych przez nie dowodach rejestracyjnych, bądź o każdej zmianie takiego środka, w terminie trzech miesięcy od przyjęcia takiego środka lub jego zmiany.

Artykuł 5

Mobilne dowody rejestracyjne

1. Mobilne dowody rejestracyjne muszą być zgodne ze specyfikacjami określonymi w załączniku III.
2. Państwa członkowskie zapewniają, aby mobilne dowody rejestracyjne wydawano bezpłatnie jako elektroniczne poświadczenia atrybutów do europejskich portfeli tożsamości cyfrowej zgodnie z [rozporządzeniem \(UE\) nr 910/2014](#). Portfele te zapewniają upoważnionym osobom możliwość wykonywania co najmniej następujących czynności:
 - a) pobierania i przechowywania danych w celu weryfikacji dopuszczenia pojazdu do ruchu drogowego;
 - b) wyświetlania i przekazywania danych, o których mowa w lit. a).

3. Państwa członkowskie przekazują Komisji wykaz zaufanych podmiotów wydających mobilne dowody rejestracyjne pojazdów. Aktualizują one ten wykaz. Komisja udostępnia publicznie takie wykazy w elektronicznie podpisanej lub opatrzonej pieczęcią elektroniczną postaci przeznaczonej do automatycznego przetwarzania, używając w tym celu zabezpieczonego kanału komunikacji.
4. Do dnia [data wejścia w życie +2 lata] r. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące specyfikacji technicznych mobilnych dowodów rejestracyjnych, obejmujące funkcje dotyczące weryfikacji i interfejs z systemami krajowymi, oraz procedury powiadamiania zaufanych podmiotów wydających mobilne dowody rejestracyjne. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 14 [ust. 2](#).

Rozdział III

Zobowiązania ogólne

Artykuł 6

Dane zapisywane w rejestrach pojazdów

1. Państwa członkowskie zapisują elektronicznie w rejestrach pojazdów wszystkie dane wymienione w załączniku I pkt 2 lit. e), f) i g), które dotyczą wszystkich pojazdów zarejestrowanych na ich terytorium.

Rejestry pojazdów obejmują ponadto:

- a) odpowiednie dane pochodzące ze świadectwa zgodności w formacie elektronicznym, jak przewidziano w [art. 37 rozporządzenia \(UE\) 2018/858](#).
- b) wyniki obowiązkowych okresowych badań zdatności do ruchu drogowego zgodnie z [dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE](#)¹²⁾ oraz okres ważności świadectwa zdatności do ruchu drogowego, w tym wyniki okresowych badań zdatności do ruchu drogowego przeprowadzonych w państwie członkowskim innym niż państwo członkowskie rejestracji, a także ważność dowodu wydanego przez to państwo zgodnie z art. 4 ust. 3 i 4 [dyrektywy 2014/45/UE](#).
- c) informacje na temat wszelkich istotnych zmian w układach i komponentach pojazdu związanych z bezpieczeństwem lub środowiskiem;
- d) informacje na temat poprzedniego posiadacza oraz, o ile są dostępne, poprzedniego właściciela pojazdu;
- e) informacje o wszelkich zmianach własności pojazdów, w tym pojazdów, które nie są dopuszczone do ruchu drogowego ze względu na zatrzymanie zgodnie z art. [8](#) lub ze względu na czasowe wyrejestrowanie pojazdu;
- f) informacje o państwie, w którym pojazd został zarejestrowany po raz pierwszy;
- g) informacje o powodach wyrejestrowania pojazdu, w przypadku gdy pojazd ten:

¹²⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>).

- i) uznano za wycofany z eksploatacji i wydano świadectwo złomowania zgodnie z art. 5 ust. 3 [dyrektywy 2000/53/WE](#);
- (ii) ponownie zarejestrowano w innym państwie członkowskim po potwierdzeniu przez państwo członkowskie nowej rejestracji;
- (iii) wywieziono poza Unię po przedstawieniu dokumentów celnych;
- (iv) skradziono lub w inny sposób przejęto niezgodnie z prawem, co potwierdza raport policji wydany ostatniemu właścicielowi pojazdu;
- v) zarejestrowano z naruszeniem wymogów dotyczących rejestracji pojazdów wynikających z prawa Unii lub prawa krajowego;
- (vi) zarejestrowano pod nieprawidłowym numerem identyfikacyjnym pojazdu; oraz
- (vii) wyrejestrowano w drodze anulowania rejestracji z innych powodów.

Informacje, o których mowa w akapitach pierwszym i drugim niniejszego ustępu, są aktualizowane.

2. Komisja może przyjmować akty wykonawcze określające odpowiednie dane, o których mowa w ust. 1 akapit drugi lit. a). Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 14 ust. 2.

Artykuł 7

Weryfikacja danych rejestracyjnych pojazdu

Państwa członkowskie zapewniają, aby weryfikator nie zatrzymywał danych osobowych niezbędnych do weryfikacji informacji zgłoszonych w fizycznym lub mobilnym dowodzie rejestracyjnym, chyba że zatrzymywanie jest dozwolone na podstawie prawa Unii lub prawa krajowego. Zapewniają również, aby organu wydającego dowód rejestracyjny nie powiadamiano o procesie weryfikacji fizycznych dowodów rejestracyjnych pojazdów oraz aby organ ten przetwarzał informacje otrzymane w drodze powiadomienia wyłącznie w celu udzielenia odpowiedzi na wniosek o weryfikację mobilnych dowodów rejestracyjnych pojazdów.

Artykuł 8

1. W przypadku gdy właściwy organ państwa członkowskiego w otrzymanym zgłoszeniu o wynikach okresowego badania zdatności do ruchu drogowego został poinformowany, że dopuszczenie danego pojazdu do ruchu drogowego zatrzymano zgodnie z [art. 9 dyrektywy 2014/45/UE](#), zatrzymanie to jest ewidencjonowane elektronicznie w rejestrze pojazdów.
2. Zatrzymanie obowiązuje do momentu przeprowadzenia nowego badania zdatności do ruchu drogowego z pozytywnym skutkiem. Po przeprowadzeniu badania zdatności do ruchu drogowego z wynikiem pozytywnym właściwy organ niezwłocznie ponownie dopuszcza pojazd do ruchu drogowego, a zakończenie zatrzymania zapisuje się elektronicznie w rejestrze pojazdów. Nowy proces rejestracji nie jest konieczny.
3. Państwa członkowskie mogą przyjąć środki ułatwiające przeprowadzenie ponownego badania pojazdu, którego dopuszczenie do ruchu drogowego zatrzymano. Środki te mogą obejmować zezwolenie na korzystanie z dróg

publicznych między miejscem naprawy a stacją kontroli pojazdów w celu przeprowadzenia badania zdatności do ruchu drogowego.

4. W przypadku gdy właściwy organ państwa członkowskiego otrzymał zgłoszenie o uznaniu pojazdu za wycofany z eksploatacji zgodnie z art. 5 [dyrektywy 2000/53/WE](#), pojazd zostaje wyrejestrowany na stałe, a informacja o tym fakcie zostaje wprowadzona do rejestru pojazdów.

Artykuł 9

Wzajemne uznawanie

1. Fizyczny dowód rejestracyjny wydany przez państwo członkowskie zgodnie z art. 4 jest uznawany przez pozostałe państwa członkowskie do celów identyfikacji pojazdu w ruchu międzynarodowym lub jego ponownej rejestracji w innym państwie członkowskim.
2. Mobilny dowód rejestracyjny wydany przez państwo członkowskie zgodnie z art. 5 jest uznawany przez pozostałe państwa członkowskie do celów identyfikacji pojazdu w ruchu międzynarodowym lub jego ponownej rejestracji w innym państwie członkowskim ze skutkiem od dnia [data wejścia w życie +4 lata +1 dzień] r.

Artykuł 10

Identyfikacja i ponowna rejestracja pojazdów

1. Do dnia [data wejścia w życie +4 lata] r. państwa członkowskie mogą wymagać, aby kierowca posiadał część I fizycznego dowodu rejestracyjnego w celu identyfikacji pojazdu w ruchu drogowym. Po tej dacie państwa członkowskie akceptują do tego celu zarówno fizyczne, jak i mobilne dowody rejestracyjne.
2. Do dnia [data wejścia w życie +4 lata] r. właściwe organy wymagają przedłożenia wyłącznie części I fizycznego dowodu rejestracyjnego przy ponownej rejestracji pojazdu uprzednio zarejestrowanego w innym państwie członkowskim. Do tego dnia mogą one również akceptować przedstawienie mobilnego dowodu rejestracyjnego, w stosownych przypadkach.
3. Od dnia [data wejścia w życie +4 lata +1 dzień] r. państwa członkowskie akceptują zarówno część I fizycznego dowodu rejestracyjnego, jak i przedstawienie mobilnego dowodu rejestracyjnego do celów ponownej rejestracji pojazdu uprzednio zarejestrowanego w innym państwie członkowskim. Państwo członkowskie ponownej rejestracji weryfikuje wraz z państwem członkowskim rejestracji, w jakim formacie lub formatach wydano dowody rejestracyjne.
4. W przypadku gdy wydano tylko fizyczny dowód rejestracyjny, właściwe organy państwa członkowskiego ponownej rejestracji wycofują część lub części przedłożonych dowodów rejestracyjnych i przechowują wycofane części przez okres 12 miesięcy. Bez zbędnej zwłoki:
 - a) informują organy państwa członkowskiego, które wydało dowód o takim wycofaniu;
 - b) zwracają odpowiednią część lub odpowiednie części tym organom na ich wniosek.
5. W przypadku gdy wydano tylko mobilny dowód rejestracyjny, właściwe organy państwa członkowskiego ponownej rejestracji bez zbędnej zwłoki informują organy

państwa członkowskiego, w którym wydano ten dowód. Właściwe organy tego państwa członkowskiego niezwłocznie unieważniają poprzedni mobilny dowód rejestracyjny i przechowują informacje z poprzedniego dowodu w rejestrze pojazdów przez okres 12 miesięcy.

6. W przypadku wydania zarówno fizycznego, jak i mobilnego dowodu rejestracyjnego należy podjąć kroki określone w ust. 4 i 5.

Artykuł 11

Współpraca administracyjna między państwami członkowskimi

1. Państwa członkowskie wyznaczają krajowy punkt kontaktowy odpowiedzialny za wymianę informacji z pozostałymi państwami członkowskimi i z Komisją w odniesieniu do wdrożenia niniejszej dyrektywy. Państwa członkowskie zapewniają, aby ich odpowiednie krajowe punkty kontaktowe współpracowały ze sobą, by wszystkie niezbędne informacje udostępniano w odpowiednim czasie.
2. Państwa członkowskie przekazują Komisji nazwy i dane kontaktowe swoich krajowych punktów kontaktowych do dnia [*data transpozycji*] r. oraz niezwłocznie informują ją o wszelkich zmianach w tym zakresie. Komisja sporządza wykaz wszystkich punktów kontaktowych i przekazuje go państwom członkowskim.

Rozdział IV

Akty wykonawcze i akty delegowane

Artykuł 12

Akty delegowane

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. [13](#) w celu zmiany:

- a) pkt 2 lit. d) ppkt (ii) i pkt 3 lit. a) ppkt (i) tiret drugie załącznika I oraz pkt 2 lit. d) ppkt (ii) i pkt 3 lit. a) ppkt (i) tiret drugie załącznika II w przypadku rozszerzenia Unii;
- b) pkt 2 lit. f) załącznika I i załącznika II w odniesieniu do elementów nieobowiązkowych w przypadku zmian treści lub definicji świadectw zgodności w odpowiednich przepisach Unii dotyczących homologacji typu, jak również w celu uwzględnienia postępu technicznego, operacyjnego lub naukowego;
- c) tabeli 2 i 3 zarówno w załączniku I, jak i w załączniku II, w celu wyszczególnienia znaczników identyfikujących obiekty danych odpowiadające obowiązkowym i fakultatywnym danym rejestracyjnym;
- d) załącznika III, aby uwzględnić postęp techniczny, operacyjny lub naukowy.

Artykuł 13

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. [12](#), powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia [*data wejścia w życie*] r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. [12](#), może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.
5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. [12](#) wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 14

Procedura komitetu

1. Komisję wspomaga komitet. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu [rozporządzenia \(UE\) nr 182/2011](#).
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się [art. 5 rozporządzenia \(UE\) nr 182/2011](#). W przypadku gdy opinia komitetu ma zostać uzyskana w drodze procedury pisemnej, procedura ta kończy się bez osiągnięcia rezultatu, gdy – przed upływem terminu na wydanie opinii – zdecyduje o tym przewodniczący komitetu lub wniesie o to zwykła większość członków komitetu. W przypadku gdy komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie przyjmuje aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci [rozporządzenia \(UE\) nr 182/2011](#).

Rozdział V

Przepisy końcowe

Artykuł 15

Wymiana danych

1. Państwa członkowskie wspierają się nawzajem w wykonywaniu niniejszej dyrektywy. Wymieniają one informacje dotyczące danych rejestracyjnych pojazdów,

danych dotyczących ostatniego świadectwa zdatności do ruchu drogowego, wszelkich protokołów drogowej kontroli technicznej oraz historii wskazań drogomierza pojazdu przechowywanych w krajowych bazach danych, w szczególności w celu sprawdzenia, przed każdą rejestracją pojazdu, jego statusu prawnego, w razie potrzeby w państwie członkowskim, w którym pojazd był wcześniej zarejestrowany.

W szczególności państwa członkowskie zapewniają organom rejestrującym pozostałych państw członkowskich dostęp do odpowiednich danych rejestracyjnych, [zgodnie z art. 6, w tym informacji zawartych w najbardziej aktualnym świadectwie zdatności do ruchu drogowego wydanym na podstawie [dyrektywy 2014/45/UE](#), zatrzymań na podstawie art. 8 oraz wszelkich dostępnych informacji na temat ograniczeń wpływających na ponowną rejestrację, które przechowuje się w krajowych rejestrach pojazdów.

2. Państwa członkowskie łączą wzajemnie krajowe rejestry pojazdów i systemy elektroniczne dotyczące świadectw zdatności do ruchu drogowego za pośrednictwem systemu elektronicznego MOVE-HUB opracowanego przez Komisję w taki sposób, aby właściwy organ dowolnego państwa członkowskiego mógł w czasie rzeczywistym przeglądać rejestr pojazdów dowolnego innego państwa członkowskiego. To wzajemne połączenie jest uruchamiane w ciągu jednego roku od przyjęcia aktu wykonawczego, o którym mowa w ust. 4.
3. Dostęp do sieci MOVE-HUB jest zabezpieczony. Państwa członkowskie mogą połączyć wyłącznie organy właściwe do celów, o których mowa w ust. 1.
4. Do dnia [data wejścia w życie +2 lata] r. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające rozwiązania niezbędne do wdrożenia funkcji systemu elektronicznego, o których mowa w ust. 2, oraz określające minimalne wymogi dotyczące formatu i treści wiadomości, które mają być stosowane przez państwa członkowskie. Komisja określa organ odpowiedzialny za dostęp do danych oraz ich dalsze wykorzystywanie. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 14 [ust. 2](#).

Artykuł 16

Przekazywanie informacji Komisji

1. Do dnia 31 marca 2030 r., a następnie do dnia 31 marca co trzy lata, państwa członkowskie przekazują Komisji – za pośrednictwem platformy sprawozdawczości online, o której mowa w art. 28 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1999¹³⁾ („e-platforma”) – dane dotyczące pojazdów zarejestrowanych na ich terytorium w każdym z trzech poprzednich lat kalendarzowych. Dane obejmują (na rok kalendarzowy):
 - a) liczbę wydanych fizycznych dowodów rejestracyjnych w podziale na kategorie pojazdów;

¹³⁾ 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 uchylenia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 525/2013 (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 1).

- b) liczbę wydanych mobilnych dowodów rejestracyjnych w podziale na kategorie pojazdów;
- c) liczbę ponownych rejestracji pojazdów uprzednio zarejestrowanych w innym państwie członkowskim w podziale na kategorie pojazdów;
- d) liczbę zatrzymanych dowodów rejestracyjnych w podziale na kategorie pojazdów.

Pierwsze sprawozdanie obejmuje oddzielnie lata 2027, 2028 i 2029.

Komisja przekazuje zebrane dane Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

2. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające format, w jakim dane, o których mowa w ust. 1, mają być przekazywane za pośrednictwem e-platformy. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 14 [ust. 2](#).

Artykuł 17

Transpozycja

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia *[data wejścia w życie + 2 lata]* r. Niezwłocznie przekazują 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 określone są przez państwa członkowskie.

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

Artykuł 18

Uchylenie

1. [Dyrektywa 1999/37/WE](#) traci moc ze skutkiem od dnia *[data wejścia w życie + 2 lata]* r.
2. Odniesienia do [dyrektywy 1999/37/WE](#) interpretowane są jako odniesienia to niniejszej dyrektywy i odczytywane są zgodnie z tabelą korelacji w załączniku IV.

Artykuł 19

Wejście w życie

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

Artykuł 20

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.
Sporządzono w Brukseli dnia r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodnicząca
[...]

W imieniu Rady
Przewodniczący
[...]

OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH I CYFROWYCH REGULACJI

1. STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY

1.1. Tytuł wniosku/inicjatywy

Wniosek dotyczący dyrektywy zmieniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zgodności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE oraz zmieniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zgodności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylającej dyrektywę 2000/30/WE;

wniosek dotyczący dyrektywy uchylającej i zastępującej dyrektywę Rady 1999/37/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów.

1.2. Obszary polityki, których dotyczy wniosek/inicjatywa

Transport, bezpieczeństwo ruchu drogowego

1.3. Cel(e)

1.3.1. Cel(e) ogólny(-e)

Celem ogólnym inicjatywy jest dalsza poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w UE, przyczynienie się do mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju oraz ułatwienie swobodnego przepływu osób i towarów w UE poprzez uwolnienie pełnego potencjału pakietu dotyczącego zgodności do ruchu drogowego (RWP).

1.3.2. Cel(e) szczegółowy(-e)

Cel szczegółowy nr:

Cele szczegółowe inicjatywy obejmują:

zapewnienie spójności, obiektywności i jakości badań zgodności do ruchu drogowego pojazdów obecnie i w przyszłości;

znaczne ograniczenie ingerencji i poprawa wykrywania wadliwych pojazdów, aby umożliwić wykrywanie wadliwych/zmanipulowanych systemów kontroli bezpieczeństwa i emisji (tj. zanieczyszczenia powietrza i emisji hałasu), a także oszustw polegających na fałszowaniu przebiegu;

poprawa elektronicznego przechowywania i wymiany odpowiednich danych dotyczących identyfikacji i statusu pojazdu.

1.3.3. Oczekiwane wyniki i wpływ

Należy wskazać, jakie efekty przyniesie wniosek/inicjatywa beneficjentom/grupie docelowej.

Wniosek przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego w UE, wskutek czego szacuje się, że uda się uratować 6 912 osób, a 64 885 osób uniknie poważnych uszkodzeń ciała. Przyczyni się on również do mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju poprzez ograniczenie emisji zanieczyszczeń powietrza i hałasu, co przełoży się na oszczędności kosztów zewnętrznych, szacowane na 83,4 mld EUR. Przyczyni się on do ułatwienia swobodnego przepływu osób i towarów w UE poprzez usunięcie przeszkód w ponownej rejestracji pojazdów w innym państwie członkowskim oraz (ograniczone) uznawanie świadectw

dotyczących okresowych badań zdatności do ruchu drogowego w całej UE. Oczekuje się również, że przyniesie on znaczne korzyści dzięki wprowadzeniu metod badań na potrzeby kontroli pojazdów elektrycznych, udoskonaleniu badań emisji (takich jak pomiary NO_x i PN) oraz wprowadzeniu metod badania zaawansowanego systemu wspomagania kierowcy i innych systemów bezpieczeństwa. Oczekuje się również korzyści wynikających z wprowadzenia obowiązkowych kontroli zabezpieczenia ładunku i nowych sposobów badania, takich jak pomiar emisji metodą mobilnej teledetekcji i teledetekcja, aby monitorować emisje zanieczyszczeń i hałasu, a także środków zarządzania danymi. Oczekuje się, że inicjatywa doprowadzi do poprawy wykrywania, a tym samym do zmniejszenia liczby pojazdów wadliwych i pojazdów, w które ingerowano, również poprzez rozszerzenie kontroli drogowych na lekkie pojazdy użytkowe. Oczekuje się, że doprowadzi to do znacznego ograniczenia ingerencji w drogomierz ze względu na obowiązek rejestrowania wskazań drogomierza i udostępniania zapisów w przypadku ponownej rejestracji. Powinno to również przynieść korzyści wynikające z obowiązku posiadania elektronicznego świadectwa zdatności do ruchu drogowego, wprowadzenia dowodu rejestracyjnego pojazdu w formacie cyfrowym, dostępu do zaświadczeń z okresowych badań zdatności do ruchu drogowego w krajowych bazach danych oraz rozszerzenia zakresu danych zawartych w krajowych rejestrach pojazdów. Łączne korzyści szacuje się na 391,6 mld EUR, wyrażone jako wartość bieżąca w latach 2026–2050 w porównaniu ze scenariuszem bazowym.

1.3.4. Wskaźniki dotyczące realizacji celów

Należy wskazać wskaźniki stosowane do monitorowania postępów i osiągnięć.

Jeżeli chodzi o cel w postaci bezpieczeństwa ruchu drogowego, Komisja regularnie monitoruje kluczowe wskaźniki bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym zmiany liczby ofiar śmiertelnych, poważnych i lekkich uszkodzeń ciała w podziale na państwa członkowskie oraz kategorie pojazdów, wiek i niektóre właściwości pojazdów. Jest mało prawdopodobne, aby szczegółowe informacje na temat przyczyn wypadków, w szczególności na temat usterek pojazdów, zostały wkrótce udostępnione na dużą skalę. W przyszłości analiza rejestratorów danych na temat zdarzeń wymagana na mocy rozporządzenia w sprawie bezpieczeństwa ogólnego może zapewnić bardziej szczegółowy wgląd w przyczyny znacznej części wypadków. Do tego czasu należy zaktualizować obowiązujące wymogi sprawozdawcze, aby lepiej odpowiadały obecnym potrzebom w zakresie monitorowania.

Jeżeli chodzi o ograniczenie zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem, EEA stale monitoruje rozwój tych zanieczyszczeń. Część redukcji oczekiwanej w nadchodzących latach będzie związana z tą inicjatywą poprzez lepszą konserwację pojazdów i ograniczenie ingerencji w układy sterowania emisją. Postępy w realizacji celu, jakim jest przyczynianie się do mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju, można mierzyć za pomocą zmian wyników okresowych badań zdatności do ruchu drogowego i kontroli drogowych, a także na podstawie danych z teledetekcji.

Jeżeli chodzi o cel polegający na ułatwieniu swobodnego przepływu, wskaźnikami sukcesu będzie liczba państw członkowskich uznających okresowe badania zdatności do ruchu drogowego wykonane za granicą.

Aby zmierzyć powodzenie inicjatywy, określono następujące cele operacyjne: 1) zastosowanie nowych dostępnych metod badania bezpieczeństwa i emisji; 2)

wzajemne połączenie rejestrów pojazdów i baz danych drogomicz państw członkowskich za pośrednictwem wspólnego centrum; 3) cyfryzacja dokumentów pojazdu; 4) zmniejszenie liczby pojazdów wadliwych i pojazdów, w które ingerowano, na drogach UE.

Służby Komisji będą monitorować wdrażanie i skuteczność niniejszej inicjatywy za pomocą szeregu działań i zestawu podstawowych wskaźników, które posłużą do pomiaru postępów w osiąganiu celów operacyjnych. Pięć lat po wejściu w życie zmienionych przepisów służby Komisji powinny przeprowadzić ocenę w celu sprawdzenia, w jakim stopniu osiągnięto cele inicjatywy.

1.4. Wniosek/inicjatywa dotyczy:

- ☐ **nowego działania**
- ☐ **nowego działania, będącego następstwem projektu pilotażowego/działania przygotowawczego¹⁾**
- ☒ **przedłużenia bieżącego działania**
- ☐ **połączenia lub przekształcenia co najmniej jednego działania pod kątem innego/nowego działania**

1.5. Uzasadnienie wniosku/inicjatywy

1.5.1. Potrzeby, które należy zaspokoić w perspektywie krótko- lub długoterminowej, w tym szczegółowy terminarz przebiegu realizacji inicjatywy

Krajowe organy publiczne będą musiały utworzyć bazę danych na potrzeby rejestrowania historii wskazań drogomicz pojazdów zarejestrowanych na ich terytorium, połączyć wzajemnie istniejące krajowe rejestry pojazdów za pośrednictwem platformy komunikacyjnej MOVE-HUB, dodać do tych rejestrów nowe elementy danych i wprowadzić teledetekcję, co wymaga zakupu i instalacji nowych urządzeń przydrożnych oraz systemu monitorowania.

Stacje przeprowadzające okresowe badania zdatności do ruchu drogowego będą musiały zaktualizować wymogi dotyczące badań i wprowadzić pewne nowe wymogi, co będzie niosło za sobą dodatkowe inwestycje w sprzęt, zdolności w zakresie wykonywania badań i szkolenia diagnostów. Oczekuje się jednak, że stacje przeprowadzające okresowe badania zdatności do ruchu drogowego będą w stanie odzyskać przynajmniej część dodatkowych kosztów dzięki dodatkowym możliwościom rynkowym (zwiększona liczba badań), a w niektórych przypadkach (w zależności od państwa członkowskiego) dzięki nieco zwiększonym opłatom za okresowe badania zdatności do ruchu drogowego.

Warsztaty naprawcze, dealerzy pojazdów silnikowych oraz inne warsztaty samochodowe będą musieli zaktualizować oprogramowanie biurowe, aby móc przekazywać dane do centralnej krajowej bazy danych, ze względu na wymóg utworzenia systemu rejestrowania wskazań drogomicz z pojazdów osobowych i dostawczych.

Producenci samochodów będą musieli dostosować systemy do ram zarządzania, aby zapewnić stacjom kontroli pojazdów i właściwym organom dostęp do danych pokładowych niezbędnych do przeprowadzenia okresowego badania zdatności do

¹⁾ O którym mowa w art. 58 ust. 2 lit. a) lub b) rozporządzenia finansowego.

ruchu drogowego i kontroli drogowej oraz dostosować systemy informatyczne w celu zapewnienia dostępu do odpowiednich danych i kosztów utrzymania.

Niektórzy właściciele pojazdów będą również podlegać dodatkowemu okresowemu badaniu zdatności do ruchu drogowego lub dodatkowym kontrolom drogowym. Ze względu na nowe wymagania dotyczące badań w zakresie bezpieczeństwa, emisji zanieczyszczeń powietrza i hałasu, niektórzy właściciele pojazdów mogą być zmuszeni do naprawy pojazdów celem zapewnienia, aby pojazdy te uzyskały pozytywny wynik okresowego badania zdatności do ruchu drogowego i pozostały w eksploatacji.

- 1.5.2. Wartość dodana z tytułu zaangażowania Unii Europejskiej (może wynikać z różnych czynników, na przykład korzyści koordynacyjnych, pewności prawa, większej efektywności lub komplementarności). Na potrzeby tej sekcji „wartość dodana z tytułu zaangażowania Unii Europejskiej” należy rozumieć jako wartość wynikającą z unijnej interwencji, wykraczającą poza wartość, która zostałaby wytworzona przez same państwa członkowskie.

Powody działania na poziomie unijnym (*ex ante*) i oczekiwana wygenerowana unijna wartość dodana (*ex post*)

Chociaż rozwój technologiczny prawdopodobnie przyczyni się do dalszej poprawy bezpieczeństwa pojazdów, wprowadzenie nowych technologii w pojazdach w UE może być dość czasochłonne, a niektóre z tych nowych funkcji mogą również pociągać za sobą nowe zagrożenia. Podobnie, chociaż ingerencje mogą być utrudnione przez rozwiązania techniczne, ich wyeliminowanie jest mało prawdopodobne bez umożliwienia badania pojazdu w celu wykrycia nielegalnych modyfikacji, w szczególności w oprogramowaniu do sterowania silnikiem, np. poprzez zagwarantowanie lepszego dostępu do danych pokładowych. W związku z tym, wobec braku interwencji na poziomie UE, problem prawdopodobnie się utrzyma. Państwa członkowskie mogą wprowadzać jednostronne środki; środki te nie mogą jednak zastąpić skutku koordynującego i harmonizacyjnego trzech dyrektyw, co wiąże się z ryzykiem ewentualnych zakłóceń na rynku wewnętrznym i jedynie częściowo rozwiązuje problem.

Problem niewystarczającej kontroli emisji zanieczyszczeń powietrza przez pojazdy będzie się utrzymywał, dopóki na drogach będą obecne pojazdy wyposażone w silniki spalinowe wewnętrznego spalania. Chociaż dzięki surowszym normom emisji i stopniowej elektryfikacji liczba pojazdów emitujących spaliny zmniejszy się, to jednak jeszcze przez dziesięciolecia będą one poruszać się po drogach UE. Bez aktualizacji obecnych wymogów dotyczących badań emisji na poziomie UE państwa członkowskie nie mogą jednak wprowadzić najbardziej skutecznych i efektywnych metod badawczych, które już są dostępne. Podobnie, chociaż więcej państw członkowskich rozpocząć testowanie drogowych kontroli hałasu, jest mało prawdopodobne, aby problem pojazdów emitujących hałas znacznie się zmniejszył bez bardziej systematycznego i skoordynowanego podejścia.

Bez interwencji na szczeblu UE niektóre państwa członkowskie mogą wprowadzać jednostronne lub dwustronne środki, takie jak systematyczne rejestrowanie wskazań drogomierza (i ewentualnie wymiana informacji w tym zakresie), lub opracowywać porozumienia, aby wzajemnie uznawać świadectwa zdatności do ruchu drogowego. Systemowy problem niewystarczającej i nieefektywnej wymiany związanych ze zdatnością do ruchu drogowego danych dotyczących pojazdów pozostałby jednak

nierozwiązany, co utrudniałoby skuteczne wykonanie i egzekwowanie obowiązujących przepisów.

Ponieważ transport drogowy i przemysł motoryzacyjny są sektorami międzynarodowymi, rozwiązanie tych problemów na poziomie UE jest znacznie bardziej efektywne i skuteczne niż na poziomie państw członkowskich. Chociaż praktyki krajowe różnią się z historycznego punktu widzenia, pewien minimalny poziom harmonizacji w zakresie badania pojazdów i wspólnie wypracowane rozwiązania w zakresie wymiany danych dotyczących pojazdów między państwami członkowskimi są skuteczniejsze niż liczne, nieskoordynowane rozwiązania krajowe. Dzięki wspólnym przepisom mającym zastosowanie do badania nowoczesnych technologii pojazdów (samochodów elektrycznych, zaawansowanych systemów wspomagania kierowcy i najnowszych urządzeń sterowania emisją) państwa członkowskie osiągną korzyści skali, a producenci wyposażenia badawczego będą mogli działać na bardziej jednorodnym rynku. Funkcjonowanie rynku wewnętrznego poprawiłoby się również, gdyby pojazdy poddawano podobnym badaniom w podobnych warunkach, a przewoźnicy ponosili podobne koszty. Koordynacja warunków dostępu do danych dotyczących pojazdów i ich wymiany na poziomie UE będzie nie tylko skuteczniejsza niż umowy dwustronne i negocjacje z poszczególnymi producentami, ale także tworzy równe warunki działania w państwach członkowskich i wspólnie zapewni im silniejszą pozycję wobec przemysłu motoryzacyjnego.

1.5.3. Główne wnioski wyciągnięte z podobnych działań

Od 1977 r. na poziomie UE wprowadzono szereg środków, ponieważ państwa członkowskie zaczęły tworzyć własne przepisy krajowe dotyczące badań zdatności pojazdów do ruchu drogowego, co doprowadziło do braku harmonizacji. RWP z 2014 r. opierał się na wymogach zawartych w poprzednich dyrektywach dotyczących badań zdatności do ruchu drogowego, kontroli drogowych oraz przepisów dotyczących dokumentów rejestracyjnych pojazdów. Aby osiągnąć cel, jakim jest zwiększenie bezpieczeństwa pojazdów na drogach, zaostrożono unijne minimalne normy dotyczące okresowych badań zdatności do ruchu drogowego (okresowe badanie techniczne) i wprowadzono obowiązkowe normy wraz z wprowadzeniem wyrywkowych kontroli drogowych (kontrola drogowa). Działania te uznano za niezbędne, aby zapobiec zmniejszeniu skuteczności egzekwowania przepisów dotyczących zdatności do ruchu drogowego. Aby osiągnąć cel, jakim jest udostępnienie danych niezbędnych do przeprowadzenia badań zdatności do ruchu drogowego i danych z tych badań, dyrektywa w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego zachęca również do współpracy i wymiany informacji między państwami członkowskimi, w tym rejestrów badań zdatności do ruchu drogowego.

Adekwatność RWP zmniejszyła się w ostatnich latach ze względu na powiększającą się lukę między istniejącymi wymogami w zakresie zdatności do ruchu drogowego a nowymi systemami instalowanymi w nowoczesnych pojazdach. W odniesieniu do zaawansowanych systemów wspomagania kierowcy (ADAS), inteligentnych systemów transportowych (ITS), interfejsu człowiek-maszyna (HMI) i elektronicznych elementów bezpieczeństwa wydaje się, że trzy dyrektywy nie zapewniają wystarczająco kompleksowych ram. Obecnie RWP nie obejmuje szczegółowych protokołów badań w celu zapewnienia zgodności i konserwacji pojazdów elektrycznych i hybrydowych, w tym aktualizacji oprogramowania, w sposób bezpieczny i wydajny.

Jeżeli chodzi o cel RWP, jakim jest przyczynienie się do redukcji emisji z transportu drogowego, niektóre metody stosowane w okresowym badaniu zdatności do ruchu drogowego nie są już wystarczająco czułe, aby wykrywać awarie dotyczące emisji w pojazdach wyposażonych w silnik spalinowy wewnętrznego spalania. Silniki i układy wydechowe w nowoczesnych pojazdach mają krytyczne kryteria wykrywania, których nie ujęto w obecnie zalecanych metodach badawczych, a obecny wkład RWP w zmniejszenie liczby pojazdów o wysokim poziomie emisji na drogach stał się mniej istotny. Obecnie nie istnieją ponadto unijne przepisy dotyczące zdatności do ruchu drogowego w odniesieniu do badania pojazdów pod kątem wady/ingerencji w emisję lub wady/ingerencji w filtr cząstek stałych w silnikach wysokoprężnych.

Jeżeli chodzi o poprawę wymiany informacji na temat wyników badań między państwami członkowskimi, obecne ramy wymiany informacji nie są skuteczne. Chociaż przepisy stanowią, że istnieje możliwość elektronicznej wymiany danych między organami państw członkowskich, nie wszystkie państwa z niej korzystają. Nawet jeśli harmonizacja dowodów rejestracyjnych pojazdów ułatwiła obywatelom rejestrowanie pojazdów z innych państw członkowskich i EOG, istnieje pole do poprawy procesu cyfryzacji, aby jeszcze bardziej go ułatwić.

1.5.4. Spójność z wieloletnimi ramami finansowymi oraz możliwa synergia z innymi właściwymi instrumentami

Wniosek jest spójny z celami i priorytetami określonymi w kompleksowej strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności z 2020 r. oraz w Europejskim Zielonym Ładzie, gdyż zapewnia, że pojazdy poruszające się po drogach utrzymują odpowiedni poziom bezpieczeństwa i efektywności środowiskowej w dłuższej perspektywie. Jest on zgodny z celami określonymi w ramach polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE i oczekuje się również, że wniesie znaczący wkład w realizację celów polityki czystego powietrza UE, w tym celów dyrektywy w sprawie jakości powietrza i dyrektywy w sprawie redukcji krajowych emisji, dzięki lepszemu określeniu i ograniczeniu obecności pojazdów emitujących duże ilości zanieczyszczeń, którzy odpowiadają za bardzo duży odsetek całkowitych emisji z transportu drogowego. Wniosek ułatwi dostęp online do informacji dotyczących pojazdów, odpowiednich procedur administracyjnych oraz usług wsparcia i rozwiązywania problemów, co jest zgodne z rozporządzeniem w sprawie jednolitego portalu cyfrowego. Wymiana informacji dotyczących zdatności do ruchu drogowego i danych rejestracyjnych zostanie dostosowana do odpowiednich przepisów dotyczących ochrony danych (RODO). Wniosek jest również zgodny z wymogami w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska określonymi w przepisach w sprawie homologacji typu, w tym z rozporządzeniem w sprawie bezpieczeństwa ogólnego. Obejmuje on środki, które zapewnią utrzymanie minimalnych standardów przez właścicieli przez cały okres eksploatacji pojazdu. Wniosek zapewnia dostosowanie między okresowym badaniem zdatności do ruchu drogowego i kontrolą drogową a procesem homologacji typu, w tym w odniesieniu do stosowania elektronicznych okresowych badań zdatności do ruchu drogowego. Wniosek jest również spójny z wymogami przepisów dotyczących pojazdów wycofanych z eksploatacji poprzez zapewnienie organom rejestrującym innych państw członkowskich UE elektronicznego dostępu do danych oraz dodanie do rejestru pojazdów nowych danych, w tym danych dotyczących pojazdów wycofanych z eksploatacji. Wniosek uznaje się zatem za spójny z odpowiednimi

strategiami i instrumentami prawnymi UE. Przyczynia się on do realizacji priorytetów polityki UE.

1.5.5. Ocena różnych dostępnych możliwości finansowania, w tym możliwości przegrupowania środków

Koszty jednorazowe w 2027 r. i bieżące koszty dostosowania ponoszone przez Komisję są związane głównie z modernizacją systemu informatycznego służącego jako wspólny interfejs wspierający interakcje między organami/organizacjami rządowymi, w szczególności związane z wymianą informacji dotyczących pojazdów. Funkcja informacyjna będzie opierać się na istniejącej platformie (MOVE-HUB), którą Komisja opracowała i prowadzi do celów wymiany różnych informacji związanych z transportem drogowym między państwami członkowskimi. Aktualizacja tego systemu pozwoliłaby jak najlepiej wykorzystać obecną organizację i zaangażowane do tej pory środki.

Pełne wdrożenie zmienionego pakietu dotyczącego zdolności do ruchu drogowego będzie również wymagało dodatkowych zasobów ludzkich na poziomie 1 EPC/rok, począwszy od 2027 r., w związku z pracami nad przepisami wykonawczymi, w tym wsparcia dla państw członkowskich w ustanowieniu wymaganych ram technicznych i cyfrowych.

1.6. Czas trwania wniosku/inicjatywy i jego/jej wpływu finansowego

☒ **Ograniczony czas trwania**

☐ Czas trwania wniosku/inicjatywy: od [DD/MM]RRRR r. do [DD/MM]RRRR r.

☐ Czas trwania wpływu finansowego: od RRRR r. do RRRR r. w odniesieniu do środków na zobowiązania oraz od RRRR r. do RRRR r. w odniesieniu do środków na płatności.

☐ **Nieograniczony czas trwania**

Wprowadzenie w życie z okresem rozruchu od RRRR r. do RRRR r., po którym następuje faza operacyjna.

1.7. Planowane metody wykonania budżetu²⁾

☒ **Bezpośrednie zarządzanie przez Komisję**

☒ w ramach jej służb, w tym za pośrednictwem jej pracowników w delegaturach Unii;

☐ przez agencje wykonawcze

☐ **Zarządzanie dzielone z państwami członkowskimi**

☐ **Zarządzanie pośrednie przez przekazanie zadań związanych z wykonaniem budżetu:**

☐ państwom trzecim lub organom przez nie wyznaczonym

☐ organizacjom międzynarodowym i ich agencjom (wyszczególnić)

²⁾ Szczegóły dotyczące metod wykonania budżetu oraz odniesienia do rozporządzenia finansowego znajdują się na stronie BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

- ☐ Europejskiemu Bankowi Inwestycyjnemu i Europejskiemu Funduszowi Inwestycyjnemu
- ☐ organom, o których mowa w art. 70 i 71 rozporządzenia finansowego
- ☐ organom prawa publicznego
- ☐ podmiotom podlegającym prawu prywatnemu, które świadczą usługi użyteczności publicznej, w zakresie, w jakim są im zapewnione odpowiednie gwarancje finansowe
- ☐ podmiotom podlegającym prawu prywatnemu państwa członkowskiego, którym powierzono realizację partnerstwa publiczno-prywatnego i zapewniono odpowiednie gwarancje finansowe
- ☐ podmiotom lub osobom odpowiedzialnym za wykonanie określonych działań w dziedzinie wspólnej polityki zagranicznej i bezpieczeństwa na mocy tytułu V Traktatu o Unii Europejskiej oraz określonym we właściwym podstawowym akcie prawnym
- ☐ podmiotom mającym siedzibę w państwie członkowskim, podlegającym prawu prywatnemu państwa członkowskiego lub prawu Unii i kwalifikującym się, zgodnie z przepisami sektorowymi, do powierzenia im wykonywania środków finansowych Unii lub gwarancji budżetowych, w zakresie, w jakim podmioty te są kontrolowane przez podmioty prawa publicznego lub podmioty podlegające prawu prywatnemu świadczące usługi użyteczności publicznej, a także posiadają odpowiednie gwarancje finansowe w formie odpowiedzialności solidarnej organów kontrolnych lub równoważne gwarancje finansowe, które mogą być ograniczone, w odniesieniu do każdego działania, do maksymalnej kwoty wsparcia Unii.

Uwagi

Wdrożenie wniosku wymaga aktualizacji i utrzymania istniejącego systemu informatycznego. System ten powinien łączyć istniejące sieci krajowych systemów informatycznych z interoperacyjnymi punktami dostępu, za działanie których i za zarządzanie którymi odpowiadają indywidualnie poszczególne państwa członkowskie, aby zapewnić bezpieczną i niezawodną wymianę informacji dotyczących pojazdów. Komisja określi w aktach wykonawczych odpowiednie rozwiązania informatyczne, w tym projekt/architekturę i specyfikacje techniczne dotyczące platformy interfejsu umożliwiającej wzajemne połączenie systemów krajowych w celu wymiany informacji. Oczekuje się, że na koszty dostosowania ponoszone przez Komisję będą się składać dwa następujące główne elementy kosztów (obliczone w bieżącej wartości netto): – jednorazowe (niepowtarzające się) koszty dostosowania w 2027 r. poniesione w związku z niezbędną aktualizacją techniczną platformy informatycznej i testowaniem przez nią wymiany informacji dotyczących pojazdów między państwami członkowskimi, które szacuje się na 200 000 EUR; – bieżące koszty dostosowania (utrzymanie i wsparcie specjalnej platformy) szacowane na około 50 000 EUR rocznie na interaktywną wymianę informacji między organami państw członkowskich. Prace nad wdrożeniem RWP, w tym późniejsze wsparcie dla państw członkowskich, aby ustanowić wymagane ramy techniczne i cyfrowe, wymagają zwiększenia zasobów ludzkich na poziomie 1 EPC/rok począwszy od 2027 r. przez okres co najmniej trzech lat.

2. ŚRODKI ZARZĄDZANIA

2.1. Zasady nadzoru i sprawozdawczości

Zadania realizowane bezpośrednio przez DG MOVE są zgodne z realizowanym przez Komisję i agencje wykonawcze rocznym cyklem planowania i monitorowania, w tym w zakresie sprawozdawczości na temat wyników za pośrednictwem rocznego sprawozdania z działalności DG MOVE. W odniesieniu do okresowych badań zdatności do ruchu drogowego, zgodnie z art. 20a dyrektywy w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego, państwa członkowskie przekazują Komisji za pośrednictwem platformy sprawozdawczości online³⁾ („e-platforma”) zgromadzone dane z każdego z trzech poprzednich lat kalendarzowych i dotyczące pojazdów, które poddano badaniu na ich terytorium. Dane te wskazują (na rok kalendarzowy):

liczbę stacji kontroli pojazdów w poszczególnych państwach członkowskich; łączną liczbę skontrolowanych pojazdów; liczbę skontrolowanych pojazdów w podziale na kategorie; obszary kontroli i pozycje, w odniesieniu do których wykryto usterki, zgodnie z załącznikiem I pkt 3; w przypadku gdy badane były pojazdy zarejestrowane w innym państwie członkowskim – liczbę, kategorię i wyniki badań tych pojazdów.

W odniesieniu do kontroli drogowych, zgodnie z art. 20 dyrektywy dotyczącej kontroli drogowej, państwa członkowskie przekazują Komisji, za pośrednictwem internetowej platformy sprawozdawczości („e-platforma”, tak jak powyżej), zgromadzone dane dotyczące każdego z trzech poprzednich lat kalendarzowych i dotyczące pojazdów poddanych kontroli na ich terytorium. Dane te wskazują (na rok kalendarzowy):

liczbę stacji kontroli pojazdów w poszczególnych państwach członkowskich; łączną liczbę skontrolowanych pojazdów; kraj rejestracji każdego skontrolowanego pojazdu; w przypadku bardziej szczegółowych kontroli – obszary kontroli i pozycje, w odniesieniu do których wykryto usterki, zgodnie z załącznikiem IV pkt 10; wyniki pomiarów teledetekcji przeprowadzonych zgodnie z art. 4a.

W odniesieniu do dowodów rejestracyjnych pojazdów, zgodnie z art. 16 dyrektywy w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów, państwa członkowskie przekazują Komisji, za pośrednictwem platformy sprawozdawczości online, zgromadzone dane dotyczące pojazdów zarejestrowanych na ich terytorium, odnoszące się do każdego z trzech poprzednich lat kalendarzowych. Dane te wskazują (na rok kalendarzowy):

liczbę wydanych fizycznych dowodów rejestracyjnych w podziale na kategorie pojazdów; liczbę wydanych mobilnych dowodów rejestracyjnych w podziale na kategorie pojazdów; liczbę ponownych rejestracji pojazdów uprzednio zarejestrowanych w innym państwie członkowskim w podziale na kategorie pojazdów; liczbę zatrzymanych dowodów rejestracyjnych w podziale na kategorie pojazdów. oraz wykaz elementów danych zapisywanych w rejestrach krajowych.

Nowy okres sprawozdawczy państw członkowskich przedłuża się z obecnych dwóch do trzech lat, aby pomóc zmniejszyć obciążenie administracyjne organów krajowych.

³⁾ 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 uchylenia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 525/2013 (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 1).

E-platforma ma ułatwiać automatyczne zestawianie danych za pomocą specjalnych funkcji sprawozdawczych.

2.2. System zarządzania i kontroli

2.2.1. Uzasadnienie dla proponowanych metod wykonania budżetu, mechanizmów finansowania wykonania, sposobów dokonywania płatności i strategii kontroli

Wdrażaniem dyrektywy będzie zarządzać dział DG MOVE odpowiedzialny za tę dziedzinę polityki.

Wydatki będą realizowane w ramach zarządzania bezpośredniego, przy pełnym zastosowaniu przepisów rozporządzenia finansowego. Strategia kontroli zamówień i dotacji w DG MOVE obejmuje szczegółowe prawne, operacyjne i finansowe kontrole *ex ante* procedur (w tym, w odniesieniu do zamówień, przegląd przeprowadzany przez komitet doradczy ds. zamówień i umów), a także podpisywania umów i porozumień. Ponadto wydatki poniesione na zakup towarów i usług podlegają kontroli *ex ante* oraz, w razie konieczności, kontroli *ex post* i kontroli finansowej.

2.2.2. Informacje dotyczące zidentyfikowanego ryzyka i systemów kontroli wewnętrznej ustanowionych w celu jego ograniczenia

Jeżeli chodzi o realizację zadań związanych z ustanowieniem mechanizmu, zidentyfikowane ryzyko związane jest z korzystaniem z procedur udzielania zamówień: opóźnieniem, dostępnością danych, terminowym informowaniem rynku itp. Ryzyko to jest objęte rozporządzeniem finansowym i ogranicza je zestaw kontroli wewnętrznych wdrożonych przez DG MOVE w odniesieniu do zamówień o tej wartości.

2.2.3. Oszacowanie i uzasadnienie efektywności kosztowej kontroli (relacja kosztów kontroli do wartości zarządzanych funduszy powiązanych) oraz ocena prawdopodobnego ryzyka błędu (przy płatności i przy zamykaniu)

Wnioskowane zwiększenie budżetu dotyczy modernizacji i utrzymania systemu informatycznego. Jeżeli chodzi o działania kontrolne związane z systemami informatycznymi opracowanymi lub zarządzanymi przez dyrekcję odpowiedzialną za wnioski, komitet sterujący ds. technologii informacyjnych regularnie monitoruje bazy danych dyrekcji i poczynione postępy, biorąc pod uwagę uproszczenie i oszczędność kosztową zasobów informatycznych Komisji.

W rocznym sprawozdaniu z działalności DG MOVE przedstawia co roku sprawozdanie na temat kosztów kontrolowania swoich działań. Profil ryzyka i koszty kontroli w odniesieniu do działań związanych z zamówieniami publicznymi są zgodne z wymogami.

2.3. Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom

Stosowane będą standardowe środki zapobiegania i ochrony Komisji, w szczególności:

przed dokonaniem płatności pracownicy Komisji dokonują weryfikacji płatności za dowolne usługi, z uwzględnieniem zobowiązań umownych, zasad gospodarczych oraz dobrej praktyki finansowej lub zarządczej. Postanowienia dotyczące zwalczania nadużyć finansowych (odnoszące się do nadzoru, wymogów sprawozdawczych itp.) będą umieszczane we wszystkich umowach zawieranych przez Komisję z beneficjentami płatności i składanych przez nią u nich zamówieniach; oraz

W celu zwalczania nadużyć finansowych, korupcji i innych działań bezprawnych stosuje się bez ograniczeń przepisy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) nr 883/2013 z dnia 25 maja 1999 r. dotyczącego dochodzeń prowadzonych przez Europejski Urząd ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych (OLAF).

W 2020 r. DG MOVE przyjęła zmienioną strategię zwalczania nadużyć finansowych (AFS). Strategia zwalczania nadużyć finansowych DG MOVE opiera się na strategii Komisji w zakresie zwalczania nadużyć finansowych oraz szczegółowej ocenie ryzyka przeprowadzonej wewnętrznie w celu określenia obszarów najbardziej narażonych na nadużycia finansowe, istniejących już kontroli oraz działań niezbędnych do poprawy zdolności DG MOVE do zapobiegania nadużyciom finansowym, ich wykrywania i korygowania. Postanowienia umowne mające zastosowanie do zamówień publicznych dają służbom Komisji, w tym OLAF, możliwość przeprowadzania audytów i kontroli na miejscu w oparciu o zalecane przez OLAF standardowe przepisy.

3. SZACUNKOWY WPLYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY

3.1. Działy wieloletnich ram finansowych i linie budżetowe po stronie wydatków, na które wniosek/inicjatywa ma wpływ Istniejące linie budżetowe

Według działów wieloletnich ram finansowych i linii budżetowych

Dział wieloletnich ram finansowych	Linia budżetowa	Rodzaj środków	Wkład			
	Numer	Zróżn. / niezróżn. ⁴⁾	państw EFTA ⁵⁾	krajów kandydujących i potencjalnych kandydatów ⁶⁾	innych państw trzecich	pochodzący z pozostałych dochodów przeznaczonych na określony cel
01	02.20.04.01	Zróżn.	NIE	NIE	NIE	NIE

Proponowane nowe linie budżetowe

Według działów wieloletnich ram finansowych i linii budżetowych

Dział wieloletnich ram finansowych	Linia budżetowa	Rodzaj środków	Wkład			
	Numer	Zróżn. / niezróżn.	państw EFTA	krajów kandydujących i potencjalnych	innych państw trzecich	pochodzący z pozostałych dochodów przeznaczonych

⁴⁾ Środki zróżnicowane/środki niezróżnicowane.

⁵⁾ EFTA: Europejskie Stowarzyszenie Wolnego Handlu.

⁶⁾ Kraje kandydujące oraz, w stosownych przypadkach, potencjalni kandydaci z Bałkanów Zachodnich.

				ch kandydatów		ych na określony cel
	[XX.YY.YY .YY]	Zrózn. / niezrózn.	TAK/ NIE	TAK/ NIE	TAK/ NIE	TAK/ NIE

3.2. Szacunkowy wpływ finansowy wniosku na środki

3.2.1. Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki operacyjne

- ☐ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych
- ☒ Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych, jak określono poniżej:

3.2.1.1. Środki z uchwalonego budżetu

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Dział wieloletnich ram finansowych			Numer 01			Jednolity rynek, innowacje i gospodarka cyfrowa	
Dyrekcja Generalna: MOVE			Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027⁷⁾	OGÓŁE M WRF 2021–2027
Środki operacyjne							
Pozycja w budżecie 02 20 04 01	Zobowiąza nia	(1a)	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
	Środki na płatności	(2a)	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250

⁷⁾ Rok 2027 jest rokiem, w którym rozpoczyna się wprowadzanie w życie wniosku/inicjatywy. W kolejnych latach bieżące koszty dostosowania szacuje się na poziomie 0,05 mln EUR, nie przesądzając struktury następnych WRF.

Linia budżetowa	Zobowiązania	(1b)					0,000
	Środki na płatności	(2b)					0,000
Środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy ⁽⁸⁾							
Linia budżetowa		3)					0,000
OGÓŁE M środki dla DG MOVE	Zobowiązania	=1 a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
	Środki na płatności	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
			Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	OGÓŁE M WRF 2021–2027
OGÓŁE M środki operacyjne (wszystkie działy operacyjne)	Zobowiązania	4)	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
	Środki na płatności	5)	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250

⁽⁸⁾ Wsparcie techniczne lub administracyjne oraz wydatki na wsparcie realizacji programów lub działań UE (dawne linie „BA”), pośrednie badania naukowe, bezpośrednie badania naukowe.

OGÓŁEM środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy (wszystkie działy operacyjne)		6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
OGÓŁE M środki na działy 1 do 6 wieloletnich ram finansowych (kwota referencyjna)	Zobowiązania	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
	Środki na płatności	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
Dział wieloletnich ram finansowych		7	„Wydatki administracyjne” ⁽⁹⁾				
Dyrekcja Generalna: MOVE			Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	OGÓŁE M WRF 2021–2027
Zasoby ludzkie			0,000	0,000	0,000	0,188	0,188

⁽⁹⁾ Niezbędne środki należy określić na podstawie danych dotyczących średnich rocznych kosztów, dostępnych na odpowiedniej stronie internetowej BUDGpedia.

Pozostałe wydatki administracyjne		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
OGÓŁE M DG MOVE	Środki	0,000	0,000	0,000	0,188	0,188
OGÓŁEM na DZIAŁ wieloletnich ram finansowych	środków 7 (Środki na zobowiązania ogółem = środki na płatności ogółem)	0,000	0,000	0,000	0,188	0,188

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

		Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	OGÓŁEM WRF 2021–2027
OGÓŁEM środki na DZIAŁY od 1 do 7	Zobowiązania	0,000	0,000	0,000	0,438	0,438
wieloletnich ram finansowych	Środki na płatności	0,000	0,000	0,000	0,438	0,438

- 3.2.2. Szacowany produkt finansowany ze środków operacyjnych (nie wypełniać w przypadku agencji zdecentralizowanych)
Środki na zobowiązania w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Określić			Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest	OGÓŁE M
----------	--	--	----------	----------	----------	----------	---	---------

cel e i pr od uk ty ↓																		niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. sekcja 1.6)	
	PRODUKTY																		
	Ro dza j ⁽¹⁰⁾	Śre dni Ko szt	Nr	Ko szt	Nr	Ko szt	Nr	Ko szt	Nr	Ko szt	Nr	Ko szt	Nr	Ko szt	Nr	Ko szt	Og óle m Nr	Og óle m Ko szt	
CEL SZCZEGÓŁO WY nr 1 ⁽¹¹⁾ [...]																			
- Pro du kt																			
- Pro du kt																			
- Pro du																			

⁽¹⁰⁾ Produkty odnoszą się do produktów i usług, które zostaną zapewnione (np. liczba sfinansowanych wymian studentów, liczba kilometrów zbudowanych dróg itp.).

⁽¹¹⁾ Zgodnie z opisem w pkt 1.4.2. „Cel(e) szczegółowy(-e)”.

kt																		
Cel szczegółowy nr 1 – suma częstkowa																		
CEL SZCZEGÓŁO WY nr 2																		
- Pro du kt																		
Cel szczegółowy nr 2 – suma częstkowa																		
OGÓŁEM																		

3.2.3. Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki administracyjne

- ☐ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych
- ☒ Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych, jak określono poniżej:

3.2.3.1. Środki z uchwalonego budżetu

ZATWIERDZ ONE ŚRODKI	Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	OGÓŁEM WRF 2021– 2027

DZIAŁ 7					
Zasoby ludzkie	0,000	0,000	0,000	0,188	0,188
Pozostałe wydatki administracyjn e	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Suma częstkowa DZIAŁ 7	0,000	0,000	0,000	0,188	0,188
Poza DZIAŁEM 7					
Zasoby ludzkie	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Pozostałe wydatki o charakterze administracyjn ym	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Suma częstkowa poza DZIAŁEM 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
OGÓŁEM	0,000	0,000	0,000	0,188	0,188

Potrzeby w zakresie środków na zasoby ludzkie i inne wydatki o charakterze administracyjnym zostaną pokryte ze środków dyrekcji generalnej już przydzielonych na zarządzanie tym działaniem lub przesuniętych w ramach dyrekcji generalnej, uzupełnionych w razie potrzeby wszelkimi dodatkowymi zasobami, które mogą zostać przydzielone zarządzającej dyrekcji generalnej w ramach procedury rocznego przydziału środków oraz w świetle istniejących ograniczeń budżetowych.

3.2.4. Szacowane zapotrzebowanie na zasoby ludzkie

- ☐ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich
- ☒ Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich, jak określono poniżej

3.2.4.1. Finansowane z uchwalonego budżetu

Wartości szacunkowe należy wyrazić w ekwiwalentach pełnego czasu pracy (EPC)⁽¹²⁾

ZATWIERDZONE ŚRODKI	Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027 ⁽¹³⁾
Stanowiska przewidziane w planie zatrudnienia (stanowiska urzędników i pracowników zatrudnionych na czas określony)				
20 01 02 01 (w centrali i w biurach przedstawicielstw Komisji)	0	0	0	1
20 01 02 03 (w delegaturach UE)	0	0	0	0
01 01 01 01 (pośrednie badania naukowe)	0	0	0	0
01 01 01 11 (bezpośrednie	0	0	0	0

⁽¹²⁾ Proszę określić w tabeli poniżej, ile EPC w ramach wskazanej liczby jest już przydzielonych na zarządzanie tym działaniem lub może zostać przesuniętych w ramach Państwa dyrekcji generalnej oraz jakie są Państwa potrzeby netto.

⁽¹³⁾ Ramy techniczne i cyfrowe wymagają dodatkowych zasobów ludzkich na poziomie 1 EPC/rok począwszy od 2027 r. W kolejnych latach nie przesądza to o strukturze kolejnych WRF.

badania naukowe)					
Inna linia budżetowa (określić)		0	0	0	0
Personel zewnętrzny (w EPC)					
20 02 01 (CA, SNE z globalnej koperty finansowej)		0	0	0	0
20 02 03 (CA, LA, SNE i JPD w delegaturach UE)		0	0	0	0
Linia budżetowa na wsparcie adm. [XX.01.YY.Y Y]	- w centrali	0	0	0	0
	- w delegaturach UE	0	0	0	0
01 01 01 02 (CA, SNE – pośrednie badania naukowe)		0	0	0	0
01 01 01 12 (CA, SNE – bezpośrednie badania naukowe)		0	0	0	0
Inna linia budżetowa (określić) – dział 7		0	0	0	0
Inna linia budżetowa (określić) – poza działem 7		0	0	0	0

OGÓŁEM⁽¹⁴⁾	0	0	0	1
------------------------------	----------	----------	----------	----------

3.2.5. Przegląd szacowanego wpływu na inwestycje związane z technologiami cyfrowymi

Obowiązkowo w tabeli poniżej: szacowany wpływ wniosku/inicjatywy na inwestycje związane z technologiami cyfrowymi.

W wyjątkowych przypadkach, jeżeli wymaga tego realizacja wniosku/inicjatywy, we wskazanym wierszu należy podać środki z działu 7.

Środki z działów 1–6 należy podać w wierszu „Wydatki na IT wynikające z realizacji polityki tytułem programów operacyjnych”. Wydatki te odnoszą się do budżetu operacyjnego na ponowne wykorzystanie / zakup / rozwój platform / narzędzi informatycznych bezpośrednio związanych z realizacją inicjatywy oraz powiązanych z nimi inwestycji (np. licencje, badania, przechowywanie danych). Informacje podane w tej tabeli powinny zgadzać się z informacjami przedstawionymi w sekcji 4 „Wymiar cyfrowy”.

OGÓŁEM środki na IT i technologie cyfrowe	Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	OGÓŁEM WRF 2021–2027
DZIAŁ 7					
Wydatki na IT (ponoszone przez organizację)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Suma częstkowa DZIAŁ 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Poza DZIAŁEM 7					

⁽¹⁴⁾ Z uwagi na ogólną napiętą sytuację w ramach działu 7, zarówno pod względem personelu, jak i poziomu środków, potrzeby w zakresie zasobów ludzkich zostaną pokryte przez personel dyrekcji generalnej już przydzielony na zarządzanie tym działaniem lub przesunięty w ramach dyrekcji generalnej lub innych służb Komisji.

Wydatki na IT wynikające z realizacji polityki tytułem programów operacyjnych	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
Suma częstkowa poza DZIAŁEM 7	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
OGÓŁEM	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250

3.2.6. Zgodność z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi

Wniosek/inicjatywa:

- ☒ może zostać w pełni sfinansowany(-a) przez przegrupowanie środków w ramach odpowiedniego działu wieloletnich ram finansowych (WRF).
- ☐ wymaga zastosowania nieprzydzielonego marginesu środków w ramach odpowiedniego działu WRF lub zastosowania specjalnych instrumentów zdefiniowanych w rozporządzeniu w sprawie WRF.
- ☐ wymaga rewizji WRF.

3.2.7. Udział osób trzecich w finansowaniu

Wniosek/inicjatywa:

- ☒ nie przewiduje współfinansowania ze strony osób trzecich
- ☐ przewiduje współfinansowanie ze strony osób trzecich zgodnie z poniższymi szacunkami:

środki w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

	Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	Ogółem
Określić organ współfinansujący					
OGÓŁEM środki pokrywane ze współfinansowania					

3.3. Szacunkowy wpływ na dochody

- ☒ Wniosek/inicjatywa nie ma wpływu finansowego na dochody
- ☐ Wniosek/inicjatywa ma wpływ finansowy określony poniżej:
- ☐ wpływ na zasoby własne
 - ☐ wpływ na dochody inne
 - ☐ Wskazać, czy dochody są przypisane do linii budżetowej po stronie wydatków

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Linia budżetowa po stronie dochodów	Środki zapisane w budżecie na bieżący rok budżetowy	Wpływ wniosku/inicjatywy ⁽¹⁵⁾			
		Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027
Artykuł ...					

W przypadku wpływu na dochody przeznaczone na określony cel należy wskazać linie budżetowe po stronie wydatków, które ten wpływ obejmie.

[...]

Pozostałe uwagi (np. metoda/wzór użyte do obliczenia wpływu na dochody albo inne informacje).

[...]

⁽¹⁵⁾ W przypadku tradycyjnych zasobów własnych (opłaty celne, opłaty wyrównawcze od cukru) należy wskazać kwoty netto, tzn. kwoty brutto po odliczeniu 20 % na poczet kosztów poboru.

4. WYMIAR CYFROWY

4.1. Wymóg 1 (R1): Wymaganie świadectwa zdatności do ruchu drogowego w formacie elektronicznym

- a) Dyrektywa 2014/45/UE (PTI), art. 8 ust. 2.
- b) Chociaż obecna dyrektywa w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego zezwala na tworzenie drogą elektroniczną świadectw zdatności do ruchu drogowego, wymaga ona przedłożenia uwierzytelnionego wydruku osobie, która przedstawia pojazd do okresowego badania zdatności do ruchu drogowego. Środek ten ograniczy wymóg wydawania wyłącznie dokumentu elektronicznego, a wydruk będzie udostępniany jedynie na żądanie osoby przedstawiającej pojazd.
- c) Wymiana danych związanych z okresowym badaniem zdatności do ruchu drogowego w ramach R1 umożliwi organom egzekwowania prawa sprawdzenie statusu każdego pojazdu zarejestrowanego w UE w przypadku kontroli drogowej lub do celów ponownej rejestracji, bez konieczności okazywania przez właściciela pojazdu dowodu w wersji drukowanej.
- d) Zainteresowane strony: Państwa członkowskie, właściciele pojazdów.
- e) Zarządzanie istniejącymi krajowymi rejestrami pojazdów i bazami danych dotyczących okresowych badań zdatności do ruchu drogowego.

Wymóg 2 (R2): Zapewnienie organom rejestrującym innych państw członkowskich UE, za pomocą wspólnego interfejsu, dostępu elektronicznego do odpowiednich danych, w tym do danych dotyczących zaświadczeń z okresowych badań zdatności do ruchu drogowego przechowywanych w krajowych bazach danych.

- a) Art. 15 zmienionej dyrektywy 1999/37/WE (dyrektywy w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów) i art. 16 dyrektywy 2014/45/UE (dyrektywy w sprawie okresowego badania zdatności do ruchu drogowego) oraz dyrektywa 2014/45/UE (dyrektywa w sprawie okresowego badania zdatności do ruchu drogowego) i art. 18a dyrektywy 2014/47/UE (dyrektywy w sprawie kontroli drogowych).
- b) Środek ten zobowiąże państwa członkowskie do zapewnienia dostępu pozostałym państwom członkowskim wnioskującym o dane dotyczące rejestracji pojazdów lub okresowych badań zdatności do ruchu drogowego oraz o historię wskazań drogomierza w odniesieniu do pojazdów zarejestrowanych na ich terytorium.
- c) Zainteresowane strony: Państwa członkowskie, Komisja
- d) Aby ułatwić wymianę danych, środek ten zobowiązywałby państwa członkowskie do połączenia krajowych baz danych (rejestrów pojazdów i powiązanych baz danych okresowych badań zdatności do ruchu drogowego) z istniejącą platformą MOVE-HUB, którą Komisja opracowała i prowadzi do celów wymiany różnych informacji związanych z transportem drogowym między państwami członkowskimi.

Wymóg 3 (R3): Rozpoczęcie wydawania dowodów rejestracyjnych w formacie cyfrowym, aby stopniowo zastępować obecne dokumenty papierowe (i karty elektroniczne)

- a) Art. 2, 3 i 5 zmienionej dyrektywy 1999/37/WE (dyrektywy w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów), załącznik III.
- b) Środek ten wprowadzi wymóg domyślnego wydawania nowych dowodów rejestracyjnych w formacie cyfrowym. Szczegóły techniczne cyfrowego/mobilnego dowodu rejestracyjnego zostaną określone w akcie wykonawczym i będą odnosić się do odpowiednich norm ISO, tak jak w przypadku cyfrowego prawa jazdy. Podobnie jak w przypadku mobilnego prawa jazdy cyfrowy dowód rejestracyjny będzie opierać się na inicjatywie eIDAS.
- c) Zainteresowane strony: Państwa członkowskie, właściciele pojazdów.
- d) Środek ten ma zastosowanie do wszystkich kategorii pojazdów podlegających rejestracji w państwach członkowskich. Państwa członkowskie będą musiały uznać dowód rejestracyjny w wersji cyfrowej do celów identyfikacji pojazdów w ruchu drogowym oraz do celów ponownej rejestracji. Cyfrowe dowód rejestracyjny pojazdu, podobnie jak dokumenty fizyczne, służyłby do tego, aby potwierdzić rejestrację pojazdu, sprawdzić niektóre dane techniczne na jego temat (w wersji cyfrowej można by przechowywać więcej danych niż w wersji papierowej) oraz umożliwić organom weryfikację.

Wymóg 4 (R4): Dodanie nowych danych do rejestru pojazdów – minimalny zbiór obowiązkowy (w tym m.in.: kraj pierwszej rejestracji, status rejestracji, status okresowego badania zdatności do ruchu drogowego, zmiany wynikające z przekształcenia)

- a) Art. 6 zmienionej dyrektywy 1999/37/WE (dyrektywy w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów), załączniki I i II
- b) Zapewni on minimalny zbiór obowiązkowych danych rejestrowanych przez państwa członkowskie. Nowe elementy danych mogą obejmować między innymi: a. państwo, w którym pojazd został zarejestrowany po raz pierwszy; b. status pojazdu (np. wyrejestrowany, czasowo wyrejestrowany, zatrzymany, wywieziony, wycofany z eksploatacji, zezłomowany); c. status okresowego badania zdatności do ruchu drogowego (brak usterek lub drobne usterki, ograniczona ważność z poważnymi usterekami, krytyczne usterki) oraz ważność świadectwa zdatności do ruchu drogowego (w tym data ważności), a także status baterii (w przypadku pojazdów elektrycznych): numer identyfikacyjny akumulatora, oraz informację, czy akumulator został naprawiony lub wymieniony; d. zmiany w dokumentacji lub przekształcenie – każdy ważny remont pojazdu, który ma zostać homologowany i zarejestrowany; e. w przypadku pojazdu, który wyrejestrowano na stałe – informacje o powodach wyrejestrowania.
- c) Zainteresowane strony: Państwa członkowskie, właściciele pojazdów.
- d) Zarządzanie istniejącymi krajowymi rejestrami pojazdów i bazami danych dotyczących okresowych badań zdatności do ruchu drogowego.

Wymóg 5 (R5): Ewidencjonowanie wskazań drogomierza w krajowych bazach danych

- a) Art. 4a dyrektywy 2014/45/UE (PTI).
- b) Środek ten wymaga, aby usługodawcy przeprowadzający naprawy lub prace konserwacyjne pojazdu rejestrowali wskazania drogomierza w specjalnej

krajowej bazie danych lub w krajowym rejestrze pojazdów. Producenci pojazdów muszą również przysyłać regularne wskazania drogomierzy z pojazdów podłączonych do internetu. W artykule tym zobowiązano również państwa członkowskie do udostępniania historii wskazań drogomierza z inspektorom, posiadaczowi dowodu rejestracyjnego i właściwymi organami w państwach członkowskich (por. R2).

- c) Zainteresowane strony: Państwa członkowskie, podmioty zajmujące się naprawą pojazdów, warsztaty, producenci pojazdów, właściciele pojazdów i potencjalni nabywcy.

Wymóg 6 (R6): Przekazywanie informacji Komisji przez państwa członkowskie.

- a) Art. 20a dyrektywy 2014/45/UE (dyrektywy w sprawie okresowego badania zdatości do ruchu drogowego), art. 16 zmienionej dyrektywy 1999/37/WE (dyrektywy w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów), art. 20 dyrektywy 2014/47/UE (dyrektywy w sprawie kontroli drogowych).
- b) Podobnie jak obecnie, lecz w prostszej formie i rzadziej niż w ramach wymogu sprawozdawczego wynikającego z dyrektywy dotyczącej kontroli drogowej, państwa członkowskie będą zobowiązane do przekazywania co trzy lata minimalnego zbioru informacji dotyczących okresowych badań zdatości do ruchu drogowego, kontroli drogowych oraz ponownych rejestracji pojazdów. Państwa członkowskie będą korzystać ze wspólnej platformy sprawozdawczości zamiast wysyłać e-maile z załączonymi plikami Excel. Format sprawozdań zostanie określony w przyjętym przez Komisję akcie wykonawczym.
- c) Zainteresowane strony: państwa członkowskie.

4.2. Dane

Na poziomie Komisji nie będą gromadzone żadne dane, z wyjątkiem danych zbiorczych dostarczonych w ramach sprawozdawczości państw członkowskich (więcej informacji szczegółowych przedstawiono w R6 powyżej i w pkt 2.1 przedmiotowego oświadczenia w sprawie monitorowania i sprawozdawczości). Dane te odnoszą się do liczby pojazdów badanych podczas okresowych badań zdatości do ruchu drogowego i kontroli drogowych, ich kraju rejestracji oraz liczby i rodzajów usterek.

Wszystkie pozostałe odpowiednie wymogi (zob. R1, R2, R3, R4, R5 powyżej) są zgodne z rozporządzeniem w sprawie utworzenia jednolitego portalu cyfrowego, ponieważ ułatwiają dostęp online do informacji dotyczących pojazdów, odpowiednich procedur administracyjnych oraz usług wsparcia i rozwiązywania problemów.

Służą one również realizacji celów strategii UE w zakresie danych na potrzeby rozwoju europejskich przestrzeni danych dotyczących administracji publicznych, które mogą wspierać egzekwowanie przepisów, w tym przepisów dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego i przepisów o ochronie środowiska.

Wymianę informacji dotyczących zdatości do ruchu drogowego i danych rejestracyjnych będzie należało dostosować do odpowiednich przepisów dotyczących ochrony danych (RODO).

Przestrzegano zasady jednorazowości i zbadano możliwość ponownego wykorzystania istniejących danych.

4.3. Rozwiązania cyfrowe

Aby ułatwić wymianę danych, w ramach R2 zobowiązano by państwa członkowskie do połączenia krajowych baz danych (rejestrów pojazdów i powiązanych baz danych dotyczących okresowych badań zdatności do ruchu drogowego, w zależności od przypadku) z istniejącą platformą MOVE-HUB, którą Komisja opracowała i prowadzi do celów wymiany różnych informacji związanych z transportem drogowym między państwami członkowskimi. Nie wystąpi potrzeba opracowania dodatkowego oprogramowania do gromadzenia statystyk dotyczących wiadomości. MOVE-HUB można również wykorzystać do przekazywania historii wskazań drogomicznych pojazdów zarejestrowanych zgodnie z R5 w momencie ponownej rejestracji pojazdu w innym państwie członkowskim.

Inne wymogi (R1, R3, R4) nie wymagają centralnego rozwiązania i będą opierać się na istniejących krajowych rozwiązaniach cyfrowych. R5 będzie dotyczył utworzenia krajowych baz danych (podobnych do belgijskiego systemu Car-Pass), albo wykorzystania krajowego rejestru pojazdów do rejestrowania wskazań drogomicznych.

Wszystkie proponowane wymogi (R1, R2, R3, R4, R5, R6) są spójne z polityką cyfrową (jednolitym portalem cyfrowym, aktem w sprawie danych), a także z wymogami unijnych ram dotyczących cyberbezpieczeństwa. W odniesieniu do wskazanych wymogów nie przewiduje się stosowania technologii AI.

R6 będzie opierać się na platformie internetowej utworzonej („e-platforma”⁽¹⁶⁾), którą Komisja opracowała, aby ułatwić między nią a państwami członkowskimi.

W odniesieniu zarówno do okresowych badań zdatności do ruchu drogowego, jak i kontroli drogowych państwa członkowskie muszą przekazywać Komisji za pośrednictwem internetowej platformy sprawozdawczości („e-platforma”) dane z każdego z trzech poprzednich lat kalendarzowych dotyczące pojazdów, które poddano badaniu na ich terytorium.

Państwa członkowskie przekazują sprawozdania co trzy lata, a e-platforma ma na celu ułatwienie automatycznego zestawiania danych za pomocą specjalnych funkcji sprawozdawczych.

4.4. Ocena interoperacyjności

W ramach R2 będzie się wymagać, aby państwa członkowskie zapewniły dostęp innym państwom członkowskim wnioskującym o rejestrację lub dane dotyczące pojazdów związane z okresowym badaniem zdatności do ruchu drogowego w odniesieniu do pojazdów zarejestrowanych na ich terytorium. Aby ułatwić wymianę danych, w ramach R2 zobowiązano by państwa członkowskie do połączenia krajowych baz danych (rejestrów pojazdów i powiązanych baz danych dotyczących okresowych badań zdatności do ruchu drogowego, w zależności od przypadku) z istniejącą platformą MOVE-HUB, którą Komisja opracowała i prowadzi do celów wymiany różnych informacji związanych z transportem drogowym między państwami członkowskimi.

W przypadku interoperacyjności R1, R2, R3, R4 i R5 prawdopodobnie będą miały:

⁽¹⁶⁾ 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 uchylenia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 525/2013 (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 1).

1. Pozytywny wpływ na transgraniczną interoperacyjność prawną, ponieważ zapewniają one spójne ramy prawne dotyczące transgranicznego wykorzystywania wspomnianych dowodów i dokumentów oraz dostępu do nich.
2. Pozytywny wpływ na transgraniczną interoperacyjność semantyczną, ponieważ zapewniają one jasne ramy precyzujące wspólny format i znaczenie wymienianych danych.
3. Pozytywny wpływ na transgraniczną interoperacyjność techniczną, ponieważ struktura komunikatu sprawi, że będzie on nadawał się do użytku w wymiarze transgranicznym. Wpływ ten jest jeszcze większy w przypadku, gdy państwa członkowskie zdecydują się skorzystać z rozwiązania MOVE-HUB, które zostało już udostępnione przez Komisję i jest wykorzystywane przez państwa członkowskie do wymiany wiadomości. Jeżeli państwa członkowskie zdecydują się na opracowanie własnych systemów, muszą zapewnić, aby nie stwarzały one barier dla interoperacyjności.
4. Pozytywny wpływ na interoperacyjność organizacyjną, ponieważ wymaga się od państw członkowskich dostosowania ich procesów, aby umożliwić transgraniczne korzystanie ze wspomnianych dowodów i dokumentów oraz dostęp do nich.

4.5. Środki wspierające cyfrowe wdrażanie

Aby ułatwić sprawne wdrożenie wymogów o znaczeniu cyfrowym określonych w sekcji 4.1, akty wykonawcze/delegowane będą musiały zostać przyjęte w następujących celach:

- a) należy określić minimalny zbiór danych technicznych niezbędnych do przeprowadzania okresowych badań technicznych, które to dane należy udostępniać nieodpłatnie i niezwłocznie właściwym organom, które następnie będą musiały zapewnić, aby upoważnione przez nie stacje kontroli pojazdów miały do tych danych wymagany dostęp. Dodatkowe wymogi techniczne należy określić w akcie wykonawczym zmieniającym rozporządzenie wykonawcze Komisji 2019/621;
- b) należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do określenia elementów interoperacyjności i środków bezpieczeństwa mających zastosowanie do kodów QR wprowadzanych do dowodów rejestracyjnych pojazdów, aby zapewnić jednolite warunki wdrażania cyfrowego dowodu rejestracyjnego pojazdów;
- c) państwa członkowskie powinny się wzajemnie wspierać przy wprowadzaniu w życie niniejszej dyrektywy, aby rozwiązać problemy dotyczące kwestii transgranicznych. W tym celu przepisy dotyczące wymiany informacji i danych dotyczących pojazdów są niezbędne, aby sprawdzić stan prawny i techniczny pojazdu oraz historię wskazań drogomierza;
- d) funkcje MOVE-HUB należy dodatkowo rozszerzyć, aby umożliwić wymianę informacji lub danych dotyczących pojazdów niezbędną do celów niniejszej dyrektywy, w szczególności w celu określenia formatu i treści wymienianych informacji/danych. Państwa członkowskie powinny połączyć swoje rejestry pojazdów i systemy elektroniczne, które zawierają informacje na temat świadectw zdatowności do ruchu drogowego i wskazania drogomierza, z systemem MOVE-HUB;

- e) należy zapewnić jednolite warunków wdrażania wymogów sprawozdawczych przez państwa członkowskie, które powinny przekazywać sprawozdania z wykonania niniejszej dyrektywy co trzy lata.