



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 23.3.2020 r.
COM(2020) 107 final

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**w sprawie stosowania przez państwa członkowskie dyrektywy 2000/30/WE
Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 czerwca 2000 r. w sprawie drogowej kontroli
przydatności do ruchu pojazdów użytkowych poruszających się we Wspólnocie**

Okres sprawozdawczy 2017–2018

Spis treści

1.	WPROWADZENIE	2
2.	DYREKTYWA 2000/30/WE.....	3
3.	DANE PRZEKAZANE PRZEZ PAŃSTWA CZŁONKOWSKIE	4
4.	ZAKRES KONTROLI	6
5.	DANE STATYSTYCZNE	6
5.1.	Liczba kontroli	6
5.2.	Pochodzenie pojazdów poddanych kontroli.....	8
5.3.	Liczba zakazów	9
5.4.	Pochodzenie pojazdów objętych zakazem	11
5.5.	Pojazdy, których użytkowania zakazano, w podziale na kategorie pojazdów i państwa członkowskie rejestracji	13
5.6.	Rodzaje usterek zgłoszonych przez państwa członkowskie.....	14
6.	RODZAJE SANKCJI.....	16
7.	WNIOSKI.....	16
7.1.	Kontrole.....	16
7.2.	Zakazy	17
7.3.	Nieprawidłowości.....	18

1. WPROWADZENIE

W interesie bezpieczeństwa drogowego, ochrony środowiska naturalnego i uczciwej konkurencji prawodawstwo europejskie przewiduje zbiór środków, które mają zagwarantować należyty stan techniczny pojazdów użytkowych na drogach europejskich. Środki te obejmują:

- przepisy dotyczące dostępu do zawodu zobowiązujące przewoźników do dysponowania wystarczającymi środkami finansowymi, aby zapewnić utrzymanie pojazdów w odpowiednim stanie (rozporządzenie (WE) nr 1072/2009¹);
- przeprowadzane w państwach członkowskich okresowe badania przydatności do ruchu drogowego pojazdów zarejestrowanych na ich terytorium, z minimalną częstotliwością określoną na szczeblu europejskim (dyrektywa 2009/40/WE²);
- kontrole drogowe (stanowiące przedmiot niniejszego sprawozdania) zapewniające wykorzystywanie pojazdów użytkowych jedynie w stanie charakteryzującym się wysokim stopniem technicznej przydatności do ruchu drogowego (dyrektywa 2000/30/WE³).

Zgodnie z dyrektywą 2000/30/WE pojazdy użytkowe poruszające się w państwach członkowskich podlegają kontroli drogowej, tj. kontroli przydatności do ruchu w celu poprawy bezpieczeństwa drogowego i ochrony środowiska. Art. 6 przewiduje, że państwa członkowskie powinny co dwa lata przekazywać Komisji dane zebrane w odniesieniu do dwóch poprzednich lat, odnoszące się do:

- liczby skontrolowanych pojazdów użytkowych w podziale na siedem kategorii pojazdów oraz w podziale na państwa rejestracji;
- skontrolowanych elementów zgodnych z dyrektywą; oraz
- wykrytych usterek.

Zgodnie z wymogami dyrektywy 2000/30/WE po zebraniu tych danych Komisja przedkłada Radzie również sprawozdanie na podstawie danych otrzymanych od państw członkowskich w sprawie stosowania dyrektywy wraz z podsumowaniem osiągniętych wyników. To właśnie jest przedmiotem niniejszego sprawozdania. W dyrektywie 2000/30/WE na Komisję nałożono również obowiązek przekazania Parlamentowi Europejskiemu informacji otrzymanych od państw członkowskich zgodnie z art. 6 tej dyrektywy.

W dyrektywie 2000/30/WE wskazano dziewięć różnych obszarów wchodzących w zakres kontroli drogowej. Bardziej szczegółowe informacje na ten temat przedstawiono w sekcji 4 poniżej. Jeżeli w trakcie kontroli okaże się, że pojazd użytkowy stanowi poważne zagrożenie dla jego pasażerów lub innych użytkowników dróg, użytkowanie tego pojazdu może zostać zakazane do czasu usunięcia wszelkich ujawnionych niebezpiecznych usterek. Po poddaniu pojazdu kontroli wszelkie ujawnione usterki muszą zostać udokumentowane w przekazanym kierowcy sprawozdaniu z kontroli drogowej.

W 2014 r. Parlament Europejski i Rada dokonały przeglądu przepisów i procedur dotyczących kontroli drogowej pojazdów użytkowych. W dniu 3 kwietnia 2014 r. przyjęto dyrektywę 2014/47/UE⁴ (zwaną dalej „dyrektywą 2014/47/UE”). Przepisy tej dyrektywy stosuje się od dnia 20 maja 2018 r. W dyrektywie 2014/47/UE wprowadzono m.in. dwa rodzaje kontroli, tj. wstępne kontrole i bardziej

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (wersja przekształcona), Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 72.

² Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/40/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie badań zdatości do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep (wersja przekształcona), Dz.U. L 141 z 6.6.2009, s. 12.

³ Dyrektywa 2000/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 czerwca 2000 r. w sprawie drogowej kontroli przydatności do ruchu pojazdów użytkowych poruszających się we Wspólnocie, Dz.U. L 203 z 10.8.2000, s. 1.

⁴ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdatości do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii, Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 134.

szczegółowe kontrole⁵, a także wymóg, aby łączna liczba wstępnych kontroli drogowych w UE w danym roku kalendarzowym odpowiadała co najmniej 5 % łącznej liczby tych pojazdów, które są zarejestrowane na terytorium państw członkowskich. Aby osiągnąć ten cel, każde państwo członkowskie musi podjąć wysiłki na rzecz przeprowadzenia odpowiedniej liczby kontroli drogowych proporcjonalnie do łącznej liczby takich pojazdów zarejestrowanych na jego terytorium. Pierwsze sprawozdanie oceniające postępy w realizacji tego celu musi zostać przekazane Komisji do dnia 31 marca 2021 r. w odniesieniu, odpowiednio, do lat 2019–2020.

2. DYREKTYWA 2000/30/WE

Zgodnie z dyrektywą 2009/40/WE w sprawie badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep badania pojazdów wykorzystywanych w celach handlowych muszą być przeprowadzane co roku. Ponieważ jednak doroczne badanie uznaje się za niewystarczające do zagwarantowania utrzymania tych pojazdów w stanie zapewniającym ich zdatność do ruchu drogowego w okresie pomiędzy kolejnymi badaniami przydatności do ruchu drogowego, koniecznym środkiem bezpieczeństwa drogowego jest również przeprowadzanie kontroli drogowych pełniących w tym przypadku funkcję środka egzekucyjnego.

Kontrola drogowa oznacza niezapowiedzianą kontrolę pojazdu użytkowego poruszającego się po terytorium państwa członkowskiego. Władze albo inny organ działający pod ich nadzorem przeprowadzają kontrolę głównie na drogach publicznych.

Wszystkie kontrole drogowe muszą być przeprowadzane bez dyskryminacji ze względu na obywatelstwo kierowcy lub państwo, w którym pojazd użytkowy jest zarejestrowany lub dopuszczony do ruchu. Czynności kontrolne muszą również być przeprowadzane w taki sposób, aby ograniczyć do minimum koszty i opóźnienia, na jakie narażeni są kierowcy i podmioty gospodarcze.

Przy typowaniu pojazdów użytkowych do kontroli drogowej należy przyjąć podejście ukierunkowane, kładąc szczególny nacisk na identyfikację pojazdów, które wydają się być w najgorszym stanie technicznym⁶.

Kontrole drogowe są zazwyczaj przeprowadzane przy zastosowaniu podejścia stopniowego. Najpierw przeprowadza się ocenę wzrokową utrzymania technicznego pojazdu podczas postoju, której towarzyszy kontrola wszelkich dokumentów dotyczących ostatniej kontroli drogowej pojazdu (w stosownych przypadkach) i badania jego przydatności do ruchu drogowego. Na miejscu lub w pobliskiej stacji kontroli pojazdów można przeprowadzić również szczegółową kontrolę pod kątem nieprawidłowości, na podstawie wykazu elementów podanego w dyrektywie 2000/30/WE. W przypadku szczegółowej kontroli wyniki muszą być udokumentowane w sprawozdaniu z kontroli drogowej, zgodnym ze wzorem określonym w dyrektywie. Informacje te stanowią podstawę informacji, które państwa członkowskie muszą przekazać Komisji Europejskiej.

Jeżeli pojazd użytkowy, w którym wykryto niebezpieczne usterki, stanowi poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa drogowego, można zakazać jego użytkowania do czasu usunięcia tych usterek. Ponadto pojazdy zagraniczne, w których wykryto poważne usterki, muszą zostać zgłoszone do państwa członkowskiego pochodzenia, aby umożliwić podjęcie stosownych działań następczych.

⁵ Wstępne kontrole obejmują sprawdzenie dokumentacji i przeprowadzenie wzrokowej oceny stanu technicznego pojazdu; natomiast bardziej szczegółowe kontrole (dokonywane w razie potrzeby w następstwie wstępnej kontroli) muszą zostać przeprowadzone przy użyciu mobilnej stacji kontroli drogowej, w wyznaczonym punkcie przeprowadzania kontroli drogowej lub w stacji kontroli pojazdów.

⁶ W dyrektywie 2014/47/UE założono wprowadzenie od dnia 20 maja 2019 r. we wszystkich państwach członkowskich obowiązkowego systemu oceny ryzyka. Niezadowolające wyniki kontroli drogowych, jeżeli chodzi o liczbę i powagę usterek wykrytych, zarówno podczas kontroli przydatności do ruchu, jak i kontroli bezpieczeństwa ładunku będą skutkowały przyznaniem określonym podmiotom gospodarczym wyższego profilu ryzyka. Właściwe organy państw członkowskich będą następnie wykorzystywać te informacje do tego, by poddawać podmioty gospodarcze o wysokim profilu ryzyka częstszym kontrolom.

W zmienionej dyrektywie 2000/30/WE⁷, obowiązującej do dnia 19 maja 2018 r., określono szereg warunków przeprowadzania kontroli drogowej pojazdów użytkowych poruszających się po UE. W dyrektywie 2010/47/UE wprowadzono zmiany do kategorii pojazdów i wykazu kontrolowanych pozycji w załączniku I, obowiązujące od dnia 1 stycznia 2012 r.

Przed wprowadzeniem zmian w sprawozdaniu z kontroli drogowej przydatności do ruchu (załącznik I) pojazdy były definiowane według klasy, np. pociąg drogowy oznaczał każdy pojazd silnikowy do przewozu rzeczy o maksymalnej masie przekraczającej 3,5 tony (kategorie N2 i N3) połączony z przyczepą (kategorie O3 i O4). Jednocześnie pojazdy kategorii N2 musiały zostać wskazane jako „lekkie pojazdy ciężarowe”, pojazdy kategorii N3 jako „samochody ciężarowe”, a pojazdy kategorii O3 i O4 jako „przyczepy” i „naczepy”.

W ramach jednej ze zmian dyrektywy 2010/47/UE wprowadzono jednak inny sposób grupowania pojazdów – według ich kategorii, zgodnie z prawodawstwem dotyczącym homologacji typu. W ten sposób pojazd, który wcześniej mógł podlegać pod różne klasy, obecnie podlega tylko pod jedną kategorię pojazdów. Ponadto pojazd holujący i przyczepa muszą być wymienione oddzielnie. Biorąc pod uwagę, że pojazd holujący i przyczepa mogą być zarejestrowane w różnych państwach członkowskich, wprowadzenie tego rodzaju zmian w klasyfikacji zapewnia dokładniejsze informacje, a także przyczynia się do poprawy sytuacji państw członkowskich, jeśli chodzi o obowiązek powiadomienia innego państwa członkowskiego w przypadku poważnych usterek wykrytych w pojeździe zarejestrowanym w tym państwie członkowskim.

3. DANE PRZEKAZANE PRZEZ PAŃSTWA CZŁONKOWSKIE

Niniejszy dokument jest siódmym sprawozdaniem ze stosowania dyrektywy 2000/30/WE w państwach członkowskich. Obejmuje on lata kalendarzowe 2017–2018. Należy zauważyć dyrektywę 2000/30/WE uchylono dyrektywą 2014/47/UE w dniu 20 maja 2018 r., ale pierwsze sprawozdanie na podstawie dyrektywy 2014/47/UE obejmie dopiero lata 2019–2020. Oznacza to, że ponieważ w dyrektywie 2014/47/UE nie określono środków przejściowych, zachęcano państwa członkowskie do przedkładania także swoich sprawozdań za okres od 20 maja 2018 r. do dnia 31 grudnia 2018 r. zgodnie z wymogami dyrektywy 2000/30/WE, aby osiągnąć cel dyrektywy 2000/30/WE i dyrektywy 2014/47/UE, który się nie zmienił, chociaż kontrole przeprowadzano i gromadzono w trakcie kontroli dane już na podstawie dyrektywy 2014/47/UE. W wyniku tej próżni prawnej państwa członkowskie napotkały poważne problemy natury praktycznej, a w niektórych przypadkach sprawozdania były obciążone błędami, więc wnioski należy wyciągać ostrożnie. Termin na przekazanie przez państwa członkowskie danych za ten okres sprawozdawczy Komisji został wyznaczony na dzień 31 marca 2019 r.

W celu ułatwienia wywiązania się z obowiązku sprawozdawczego i zgodnie z wcześniejszymi praktykami Komisja wystosowała pismo informacyjne do państw członkowskich w połowie lutego 2019 r. Pismu temu towarzyszył przygotowany wcześniej wzór (opracowany w ramach współpracy między Komisją a ekspertami z państw członkowskich), a państwa członkowskie zachęcano do korzystania z tego wzoru przy udzielaniu swoich odpowiedzi drogą elektroniczną, tj. aby uprościć przetwarzanie danych po otrzymaniu wszystkich informacji. Następnie w marcu 2019 r. wystosowano komunikat przypominający państwom członkowskim o zbliżającym się terminie przedłożenia sprawozdań. W maju 2019 r. wysłano trzecie przypomnienie do tych państw członkowskich, które nie złożyły swoich sprawozdań w terminie. Następnie Komisja prowadziła dalszą wymianę szczegółowych informacji z określonymi państwami członkowskimi. Wszystkie państwa członkowskie skorzystały z wcześniej przygotowanego wzoru, aby przedłożyć swoje dane drogą elektroniczną, co zostało dobrze przyjęte, ponieważ uprościło to proces zestawiania danych.

⁷

Dyrektywa Komisji 2010/47/UE z dnia 5 lipca 2010 r. dostosowująca do postępu technicznego dyrektywę 2000/30/WE, Dz.U. L 173 z 8.7.2010, s. 33.

Nie wszystkie państwa członkowskie dotrzywały jednak terminu na przekazanie stosownych danych. Estonia, Grecja, Cypr, Łotwa, Litwa, Niderlandy, Austria, Polska, Portugalia i Szwecja przekazały dane we właściwym czasie przed terminem upływającym w dniu 31 marca 2019 r. Niektóre państwa członkowskie nieznacznie się spóźniły (tj. Bułgaria, Dania, Niemcy, Irlandia, Luksemburg, Słowenia i Zjednoczone Królestwo), a inne (tj. Malta, Węgry, Francja, Hiszpania i Finlandia) nie przedłożyły swoich danych do września 2019 r. W tym okresie nie wszczęto przeciwko żadnemu państwu członkowskiemu żadnych postępowań w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego za nieprzekazanie danych Komisji.

Siedemnaście państw członkowskich, tj. Austria, Bułgaria, Republika Czeska, Dania, Estonia, Finlandia, Niemcy, Węgry, Irlandia, Łotwa, Litwa, Luksemburg, Niderlandy, Polska, Rumunia, Słowenia i Szwecja przekazało dane na temat pojazdów zarejestrowanych poza UE, w podziale według państwa rejestracji. Belgia, Włochy i Zjednoczone Królestwo przedstawiły łączne dane na temat kontroli pojazdów zarejestrowanych poza UE bez sprecyzowania, do których państw członkowskich dane się odnoszą. Słowacja nie przekazała szczegółowych danych statystycznych dotyczących pojazdów spoza UE w formie nadającym się do wykorzystania, więc dane trzeba było pominąć.

Francja, Hiszpania i Grecja nie przekazały żadnych informacji dotyczących państw trzecich i Chorwacji; Grecja potwierdziła jednak, że nie poddała kontroli żadnych pojazdów z tych obszarów geograficznych. Cypr nie przedstawił żadnych informacji dotyczących jakichkolwiek innych państw członkowskich, potwierdzając, że nie skontrolowano żadnych pojazdów poza pojazdami zarejestrowanymi na jego terytorium. Malta również nie przedstawiła żadnych danych z państw trzecich, potwierdzając, że nie dokonano żadnych takich kontroli. Ponadto Malta i Austria również dostarczyły informacje na temat kategorii T5, co wynika z obowiązku w ramach dyrektywy 2014/47/UE.

Dwanaście państw członkowskich, tj. Austria, Bułgaria, Republika Czeska, Dania, Francja, Malta, Niderlandy, Portugalia, Rumunia, Słowenia, Słowacja i Zjednoczone Królestwo, przekazało dodatkowe informacje dotyczące kodów nieprawidłowości, jakie stwierdzono w skontrolowanych elementach (np. 1) układ hamulcowy; 1.1.8. połączenie z hamulcami przyczepy). Wspomniane dodatkowe informacje zostały wprowadzone na mocy dyrektywy 2010/47/UE, która zmieniła załącznik I do dyrektywy 2000/30/WE od dnia 1 stycznia 2012 r., jednak przekazywanie tego rodzaju szczegółowych danych nie jest obowiązkowe.

Po przeprowadzeniu pierwszej analizy sprawozdań krajowych Komisja zwróciła się do szeregu państw członkowskich o przedłożenie informacji, które pozwoliłyby jej lepiej zrozumieć potencjalne powody uzyskania nadzwyczajnych wyników lub wystąpienia zmian w porównaniu z poprzednim okresem. Z wyjaśnień udzielonych przez państwa członkowskie wynika, że istnieje szereg okoliczności, które wywierają niekorzystny wpływ na liczbę i jakość przeprowadzanych kontroli drogowych. Takie okoliczności obejmowały m.in. gromadzenie danych na podstawie dyrektywy 2014/47/UE, reorganizację lub decentralizację kompetencji, a także cięcia finansowe prowadzące do niedoborów kadrowych, zmniejszenia liczby kontroli i ograniczenia dostępności sprzętu. W trakcie wymiany informacji z państwami członkowskimi na jaw wyszły również istotne różnice w sposobie rozumienia pojęcia gromadzenia i zgłaszania danych oraz w sposobie przeprowadzania czynności w tym zakresie, co mogło również stanowić czynnik, który przyczynił się do wystąpienia różnic w przekazywanych danych. Od dnia 20 maja 2018 r. różnice te mogą zmniejszyć się, ponieważ wejście w życie dyrektywy 2014/47/UE wprowadzi większą harmonizację metod badania, ocen usterek, wykorzystania wyposażenia badawczego oraz wymogów sprawozdawczych. Pierwsze sprawozdanie sporządzone zgodnie z przepisami dyrektywy 2014/47/UE będzie obejmowało lata 2019–2020, przy czym państwa członkowskie będą zobowiązane do przedłożenia swoich sprawozdań krajowych do dnia 31 marca 2021 r.

4. ZAKRES KONTROLI

Komisji należy przekazać przynajmniej dane dotyczące obszarów kontroli wyszczególnionych w pkt 10 wzoru sprawozdania przedstawionego w załączniku I do dyrektywy 2000/30/WE. Wspomniane obszary to:

- identyfikacja pojazdu;
- układ hamulcowy;
- układ kierowniczy;
- widoczność;
- urządzenia oświetlenia i wyposażenie elektryczne;
- osie, koła, opony, zawieszenie;
- podwozie i elementy przymocowane do podwozia;
- inne wyposażenie, w tym tachograf i ogranicznik prędkości;
- uciążliwość, w tym emisja spalin oraz wycieki paliwa lub oleju.

Aby ułatwić inspektorom odnotowanie usterek w tych obszarach, sprawozdanie z kontroli drogowej powinno zawierać na odwrocie pełną listę kontrolowanych pozycji. Inspektorzy są zobowiązani do oznaczenia w sprawozdaniu (za pomocą wcześniej ustalonych kodów) wszelkich obszarów, w odniesieniu do których odnotowano usterki, i przekazania kopii tego sprawozdania kierowcy pojazdu po zakończeniu kontroli.

Jeżeli inspektor uzna, że którakolwiek z odnotowanych usterek może stanowić ryzyko dla bezpieczeństwa, które – w odniesieniu w szczególności do hamulców – wymaga dodatkowego sprawdzenia, może skierować dany pojazd na bardziej szczegółową kontrolę w wyznaczonym ośrodku badania przydatności do ruchu drogowego.

Ponadto, jeżeli w trakcie kontroli okaże się, że pojazd użytkowy stanowi poważne zagrożenie dla jego pasażerów lub innych użytkowników dróg, użytkowanie tego pojazdu może zostać zakazane do czasu usunięcia wszelkich ujawnionych niebezpiecznych usterek.

5. DANE STATYSTYCZNE

5.1. Liczba kontroli

W porównaniu z okresem sprawozdawczym 2015–2016 w okresie sprawozdawczym 2017–2018 skontrolowano o **1 048 863 pojazdów mniej**, co stanowi **spadek o 20,9 %**.

Należy zauważyć, że już w okresie 2015–2016 przeprowadzono już o **534 473 mniej kontroli** niż w latach 2013–2014. Podczas gdy w latach 2011–2012 kontroli poddano **6 016 947** pojazdów, w latach 2017–2018 liczba ta wyniosła jedynie **3 980 900**, co oznacza, że w porównaniu z 2011 r. **liczba kontroli przeprowadzonych w 2018 r. spadła o jedną trzecią**. Gdyby spadkowi liczby kontroli towarzyszyły wyższe wskaźniki zakazu użytkowania wskazujące na stosowanie zaawansowanego systemu ukierunkowania kontroli, spadek ten nie wzbudzałby obaw, ale z danych wynika, że niekoniecznie ma to miejsce.

Tabela 1: Liczba kontroli – porównanie sytuacji w okresach 2015–2016 i 2017–2018

Państwo członkowskie przekazujące dane (PC)	Pojazdy poddane kontroli w okresie 2015–2016	Pojazdy poddane kontroli w okresie 2017–2018	Różnica między okresem 2015–2016 a okresem 2017–2018	Różnica między okresem 2015–2016 a okresem 2017–2018 wyrażona w %
Austria	42 438	39 754	-2 684	-6,3 %
Belgia	9 693	11 282	1 589	16,4 %
Bułgaria	250 516	153 748	-96 768	-38,6 %
Chorwacja	39 204	22 169	-17 035	-43,5 %
Cypr	6 214	5 984	-230	-3,7 %
Republika Czeska	88 389	96 261	7 872	8,9 %
Dania	3 753	5 054	1 301	34,7 %
Estonia	2 768	2 281	-487	-17,6 %
Finlandia	8 390	12 060	3 670	43,7 %
Francja	996 892	612 476	-384 416	-38,6 %
Niemcy	1 620 465	1 247 506	-372 959	-23,0 %
Grecja	5 395	360	-5 035	-93,3 %
Węgry	195 905	202 323	6 418	3,3 %
Irlandia	29 840	27 501	-2 339	-4,5 %
Włochy	5 514	5 446	-68	-1,2 %
Łotwa	8 652	8 804	152	1,8 %
Litwa	70 586	50 238	-20 348	-28,8 %
Luksemburg	398	2 107	1 709	429,4 %
Malta	6 943	6 305	3 172	-9,2 %
Niderlandy	6 709	10 989	1 004	63,8 %
Polska	627 384	758 414	131 030	20,9 %
Portugalia	1 522	962	-560	-36,8 %
Rumunia	13 144	19 535	6 391	48,6 %
Słowacja	18 760	23 582	4 822	25,7 %
Słowenia	4 945	5 402	457	9,2 %
Hiszpania	654 392	345 620	-308 772	-47,2 %
Szwecja	45 417	44 711	-706	-1,6 %
Zjednoczone Królestwo	265 535	260 026	-5 509	-2,1 %
Ogółem	5 029 763	3 980 900	-1 048 863	-20,9 %

Szesnaście państw członkowskich przeprowadziło mniej kontroli w okresie 2017–2018 w porównaniu z okresem 2015–2016.

Spadek w ujęciu procentowym wahał się od 1,2 % w przypadku Włoch do 93,3 % w przypadku Grecji. Inne państwa członkowskie, które odnotowały znaczne spadki to: Hiszpania (47,2 %), Chorwacja (43,5 %), Bułgaria (38,6 %), Francja (38,6 %) oraz Portugalia (36,8 %). Jeżeli chodzi

o przyczyny spadków w państwach innych niż Szwecja, która wyjaśniła, że zgodnie z dyrektywą 2014/47/UE zastosowała podejście oparte na analizie ryzyka, państwa członkowskie wyjaśniły, że wynika to z połączenia szeregu czynników, takich jak: ograniczone zasoby, reorganizacja, zmiany ustawodawstwa krajowego i zmiany w stosowaniu przepisów.

Z kolei w przypadku dwunastu państw członkowskich odnotowano wzrost liczby kontroli przeprowadzonych w okresie 2017–2018. Wzrost w ujęciu procentowym wahał się od 1,8 % w przypadku Łotwy do 48,6 % w przypadku Rumunii, 63,8 % w przypadku Niderlandów i 429,4 % w przypadku Luksemburga.

5.2. Pochodzenie pojazdów poddanych kontroli

W tabeli 2 poniżej przedstawiono zestawienie informacji na temat pochodzenia pojazdów poddanych kontroli przez państwa członkowskie. Jak już wspomniano, tylko Cypr nie przekazał żadnych danych dotyczących pojazdów „zagranicznych”, tj. pojazdów zarejestrowanych w innym państwie członkowskim albo poza UE. Dwadzieścia siedem państw członkowskich przekazało dane dotyczące kontroli przeprowadzonych w odniesieniu do pojazdów zarejestrowanych w innym państwie członkowskim, przy czym dwadzieścia poddawało również kontrolom pojazdy poruszające się po ich terytorium, które zarejestrowano poza UE.

Jednym z kluczowych wniosków, jakie można wyciągnąć z danych zamieszczonych w tabeli 2, jest fakt, że 57,7 % kontroli w okresie 2017–2018 przeprowadzono w odniesieniu do pojazdów zarejestrowanych w państwie członkowskim, w którym odbyła się kontrola, 34,1 % w odniesieniu do pojazdów zarejestrowanych w innym państwie członkowskim, a 8,2 % w odniesieniu do pojazdów zarejestrowanych poza UE.

Jedynie 14,4 % kontroli przeprowadzonych w Luksemburgu dotyczyło pojazdów zarejestrowanych w tym państwie, podczas gdy 80,1 % kontroli dotyczyło pojazdów zarejestrowanych w innym państwie członkowskim. Z kolei 49,4 % pojazdów poddanych kontroli przez organy polskie i 63,4 % pojazdów poddanych przez organy bułgarskie było zarejestrowanych w tych państwach członkowskich, natomiast w porównaniu z innymi państwami członkowskimi większy odsetek przeprowadzonych kontroli dotyczył pojazdów zarejestrowanych poza UE. Przywołane dane statystyczne są najprawdopodobniej związane z położeniem geograficznym tych państw członkowskich o znacznym ruchu tranzytowym.

Tabela 2: Pochodzenie pojazdów poddanych kontroli

Państwo członkowskie przekazujące dane (PC)	Pojazdy zarejestrowane w PC	Pojazdy zarejestrowane w innym PC	Pojazdy zarejestrowane poza UE	Ogółem	Pojazdy z PC (%)
Austria	16 667	21 399	1 688	39 754	41,9 %
Belgia	3 825	7 118	339	11 282	33,9 %
Bulgaria	97 469	14 782	41 497	153 748	63,4 %
Chorwacja	18 418	3 751	0	22 169	83,1 %
Cypr	5 984	0	0	5 984	100,0 %
Republika Czeska	54 001	39 397	2 863	96 261	56,1 %
Dania	4 199	806	49	5 054	83,1 %
Estonia	1 858	152	271	2 281	81,5 %

Finlandia	7 408	2 102	2 550	12 060	61,4 %
Francja	220 388	392 088	0	612 476	36,0 %
Niemcy	735 289	475 644	36 573	1 247 506	58,9 %
Grecja	204	156	0	360	56,7 %
Węgry	148 164	51 517	2 642	202 323	73,2 %
Irlandia	24 539	2 953	9	27 501	89,2 %
Włochy	4 480	954	12	5 446	82,3 %
Łotwa	5 491	2 908	405	8 804	62,4 %
Litwa	35 081	9 137	6 020	50 238	69,8 %
Luksemburg	303	1 726	78	2 107	14,4 %
Malta	6 277	28	0	6 305	99,6 %
Niderlandy	7 816	2 993	180	10 989	71,1 %
Polska	374 840	158 367	225 207	758 414	49,4 %
Portugalia	935	27	0	962	97,2 %
Rumunia	18 686	513	336	19 535	95,7 %
Słowacja	14 923	8 659	0	23 582	63,3 %
Słowenia	4 271	1 028	103	5 402	79,1 %
Hiszpania	316 637	28 983	0	345 620	91,6 %
Szwecja	37 658	6 727	326	44 711	84,2 %
Zjednoczone Królestwo	131 402	122 409	6 215	260 026	50,5 %
Ogółem	2 297 213	1 356 324	327 363	3 980 900	57,7 %
Szwajcaria	85 873	91 914	3 935	181 722	47,3 %
Ogółem	2 383 086	1 448 238	331 298	4 162 622	57,2 %

5.3. Liczba zakazów

W porównaniu z okresem 2015–2016 liczba pojazdów, których użytkowania zakazano, w okresie sprawozdawczym 2017–2018 **zmniejszyła się** o 99 617, co stanowi **spadek o 24,7 %**. W tabeli 3 poniżej przedstawiono stosowne dane na ten temat w podziale na państwa członkowskie. Fakt, że w tym samym okresie liczba pojazdów poddanych kontroli również zmniejszyła się o 20,9 % w porównaniu z okresem 2015–2016, może świadczyć o braku poprawy wynikającej z metody opartej na lepszym ukierunkowaniu kontroli.

Tabela 3: Zakazy – porównanie sytuacji między okresami 2015–2016 i 2017–2018

Państwo członkowskie przekazujące dane (PC)	Pojazdy objęte zakazem w okresie 2015–2016	Pojazdy objęte zakazem w okresie 2017–2018	Różnica między okresem 2015–2016 a okresem 2017–2018	Różnica między okresem 2015–2016 a okresem 2017–2018 wyrażona w %
Austria	24 194	25 180	986	4,1 %
Belgia	691	1 015	324	46,9 %
Bulgaria	1 646	1 720	74	4,5 %
Chorwacja	2 548	1 675	-873	-34,3 %

Cypr	1 232	1 012	-220	-17,9 %
Republika Czeska	375	7 620	7 245	1 932,0 %
Dania	1 192	1 292	100	8,4 %
Estonia	2 636	2 067	-569	-21,6 %
Finlandia	163	5 384	5 221	3 203,1 %
Francja	103 720	49 592	-54 128	-52,2 %
Niemcy	26 768	26 912	-469	-1,7 %
Grecja	71	12	-59	-83,1 %
Węgry	8 388	8 830	442	5,3 %
Irlandia	1 909	1 420	930	189,8 %
Włochy	2 923	2 864	-59	-2,0 %
Łotwa	61	833	772	1 265,6 %
Litwa	311	1 371	1 060	340,8 %
Luksemburg	12	34	22	183,3 %
Malta	3 674	3 172	-502	-13,7 %
Niderlandy	172	1 004	832	483,7 %
Polska	38 374	34 017	-4 357	-11,4 %
Portugalia	776	8	-768	-99,0 %
Rumunia	3 825	1 804	-2 021	-52,8 %
Słowacja	5 955	4 575	-1 380	-23,2 %
Słowenia	109	154	45	41,3 %
Hiszpania	57 239	60 546	3 307	5,8 %
Szwecja	42 087	1 827	-40 260	-95,7 %
Zjednoczone Królestwo	72 886	58 380	-14 506	-19,9 %
Ogółem	403 937	304 320	-99 617	-24,7 %

W przypadku czternastu państw członkowskich w okresie sprawozdawczym 2017–2018 odnotowano wzrost liczby zakazów w porównaniu z okresem sprawozdawczym 2015–2016. Wzrost w ujęciu procentowym, który wynosił od 4,1 % w przypadku Austrii do około 3 203 % w przypadku Finlandii, prawdopodobnie można przypisać stosowaniu podejścia w większym stopniu opartego na analizie ryzyka. Innymi państwami członkowskimi, w których odnotowano znaczny wzrost, były Republika Czeska (1 932,0 %), Łotwa (1 265,6 %), Niderlandy (483,7 %) i Litwa (340,8 %).

Jeżeli chodzi o zestawienie odnotowanego wzrostu z powiązaną z nim zmianą liczby kontroli w odpowiednich państwach członkowskich – z wyjątkiem Litwy (która odnotowała spadek o 28,8 %) – Finlandia, Republika Czeska, Łotwa i Niderlandy odnotowały wzrost liczby kontroli wynoszący odpowiednio 43,7 %, 8,9 %, 1,8 % i 63,8 %. W związku z tym z danych jasno wynika, że Litwa musiała przynajmniej zmienić swoją politykę dotyczącą kontroli na podstawie podejścia opartego na analizie ryzyka, co doprowadziło do wydania większej liczby zakazów.

Z drugiej strony czternaście państw członkowskich odnotowało spadek liczby odnotowanych zakazów, które wynosiły od 1,7 % w przypadku Niemiec do 99,0 % w przypadku Portugalii, która zgłosiła tylko 8 zakazów w odniesieniu do obecnego okresu sprawozdawczego w porównaniu z 776 w okresie sprawozdawczym 2015–2016.

5.4. Pochodzenie pojazdów objętych zakazem

W tabeli 4 podsumowano dane przekazane przez państwa członkowskie – wynika z nich, że odsetek pojazdów krajowych objętych zakazem wynosi od 0,9 % w Portugalii, 1,1 % w Bułgarii, 1,3 % w Niemczech i 2,3 % w Słowenii do ponad 50,0 % w Austrii, Estonii, we Włoszech i na Malcie. Odsetek zakazów dotyczących pojazdów unijnych (z wyłączeniem państwa członkowskiego przekazującego dane) wynosi od 1,4 % w Luksemburgu, 1,8 % w Bułgarii i 2,1 % w Polsce do ponad 50,0 % w Austrii i Estonii. Warto zauważyć, że w Estonii wskaźnik pojazdów krajowych objętych zakazem wyniósł ponad 90,0 %, co wynikało z zastosowanej metody gromadzenia danych, podczas gdy ogólny odsetek pojazdów krajowych objętych zakazem wyliczony dla wszystkich państw członkowskich wynosił 8,1 %, co stanowi niewielki wzrost w porównaniu z 7,9 % w okresie sprawozdawczym 2015–2016.

Jeżeli chodzi o różnice w wartości wskaźnika zakazów między pojazdami krajowymi i pojazdami zarejestrowanymi w innym państwie członkowskim, sześć państw członkowskich, tj. Austria, Belgia, Francja, Niemcy, Luksemburg i Zjednoczone Królestwo, przekazało dane, które sugerują, że pojazdy zarejestrowane w innym państwie członkowskim spełniają wyższe standardy przydatności do ruchu drogowego, ponieważ w przypadku pojazdów krajowych zgłoszono więcej zakazów. Państwami członkowskimi, w których odnotowano różnicę we wskaźniku zakazów wynoszącą więcej niż 10 % w przypadku pojazdów krajowych, były Dania (13,7 %), Estonia (23,9 %), Włochy (39,2 %), Malta (36,2 %) i Hiszpania (13,0 %). Z drugiej strony jedynym państwem członkowskim, w którym odnotowano różnicę we wskaźniku zakazów wynoszącą około 10,0 % w przypadku pojazdów zarejestrowanych w innym państwie członkowskim, jest Zjednoczone Królestwo (9,2 %).

Średni poziom odsetka pojazdów objętych zakazem w UE (z wyłączeniem pojazdów krajowych) w 28 państwach członkowskich wynosi 7,6 %, co stanowi spadek w porównaniu z 9,0 % odnotowanymi w okresie sprawozdawczym 2015–2016.

Cypr nie przeprowadził żadnych kontroli innych unijnych pojazdów, prawdopodobnie ze względu na jego położenie geograficzne w obrębie Unii. Portugalia również nie zgłosiła żadnych danych dotyczących pojazdów spoza UE, więc wskaźnik zakazów wynoszący 7,6 % mógł być zróżnicowany, ponieważ nie zawiera danych z jednego państwa członkowskiego.

Tabela 4: Zestawienie informacji o zakazach – pojazdy krajowe w stosunku do pojazdów unijnych

Państwo członkowskie przekazujące dane	Zakazy dla pojazdów krajowych			Zakazy dla pojazdów unijnych (z wyłączeniem państwa członkowskiego przekazującego dane)		
	Liczba skontrolowanych pojazdów krajowych	Liczba zakazów dla pojazdów krajowych	Wskaźnik zakazów dla pojazdów krajowych (%)	Liczba skontrolowanych pojazdów unijnych	Liczba zakazów dla pojazdów unijnych	Wskaźnik zakazów dla pojazdów unijnych (%)
Austria	16 667	10 297	61,8 %	21 399	13 627	63,7 %
Belgia	3 825	444	11,6 %	7 118	542	7,6 %
Bulgaria	97 469	1 111	1,1 %	14 782	263	1,8 %
Chorwacja	18 418	1 502	8,2 %	3 751	173	4,6 %
Cypr	5 984	1 012	16,9 %	0	0	Nie dotyczy
Republika Czeska	54 001	5 126	9,5 %	39 397	2 362	6,0 %
Dania	4 199	1 167	27,8 %	806	114	14,1 %

Estonia	1 858	1 715	92,3 %	152	104	68,4 %
Finlandia	7 408	3 385	45,7 %	2 102	730	34,7 %
Francja	220 388	23 915	10,9 %	392 088	25 677	6,5 %
Niemcy	735 289	9 914	1,3 %	475 644	15 796	3,3 %
Grecja	204	5	2,5 %	156	7	4,5 %
Węgry	148 164	6 845	4,6 %	51 517	1 940	3,8 %
Irlandia	24 539	1 253	5,1 %	2 953	166	5,6 %
Włochy	4 480	2 668	59,6 %	954	195	20,4 %
Łotwa	5 491	511	9,3 %	2 908	260	8,9 %
Litwa	35 081	988	2,8 %	9 137	290	3,2 %
Luksemburg	303	9	3,0 %	1 726	25	1,4 %
Malta	6 277	3 168	50,5 %	28	4	14,3 %
Niderlandy	7 816	562	7,2 %	2 993	405	13,5 %
Polska	374 840	20 588	5,5 %	158 367	3 378	2,1 %
Portugalia	935	8	0,9 %	27	0	Nie dotyczy
Rumunia	18 686	1 714	9,2 %	513	43	8,4 %
Słowacja	14 923	3 115	20,9 %	8 659	1 460	16,9 %
Słowenia	4 271	98	2,3 %	1 028	49	4,8 %
Hiszpania	316 637	58 917	18,6 %	28 983	1 629	5,6 %
Szwecja	37 658	1 622	4,3 %	6 727	190	2,8 %
Zjednoczone Królestwo	131 402	23 357	17,8 %	122 409	33 062	27,0 %
Ogółem	2 297 213	185 016	8,1 %	1 356 324	102 491	7,6 %
Szwajcaria	85 873	3 436	4,0 %	91 914	8 492	9,2 %
Ogółem	2 383 086	188 452	7,9 %	1 448 238	110 983	7,7 %

Jak już wspomniano, dwadzieścia państw członkowskich przekazało również dane dotyczące kontroli przeprowadzonych w odniesieniu do pojazdów zarejestrowanych w państwach nienależących do UE. Bardziej szczegółowe informacje na ten temat przedstawiono w tabeli 5 poniżej. Skontrolowano 327 273 pojazdy spoza UE, co doprowadziło do wydania 16 813 zakazów – **wskaźnik zakazów wyniósł więc 5,1 %**; dla porównania – wskaźnik zakazów dla pojazdów krajowych wyniósł 8,1 %, a dla pojazdów zarejestrowanych w UE (z wyłączeniem pojazdów krajowych) – 7,6 %. Wskaźniki zakazów dla pojazdów spoza UE w porównaniu z pojazdami z UE wzrosły o ponad 10,0 % w Austrii (10,7 %), Estonii (23,1 %) i Finlandii (15,1 %); we Włoszech natomiast zaobserwowano spadek o 12,1 %.

Dane przedstawione przez państwa członkowskie na temat liczby przeprowadzonych kontroli pojazdów zarejestrowanych w państwach trzecich są nadal niewystarczające, aby wyciągać znaczące wnioski co do ich stanu zdadności do ruchu drogowego. W porównaniu z okresem sprawozdawczym 2015–2016 dane dotyczące pojazdów spoza UE dostarczyło jednak o 9 państw członkowskich więcej.

Tabela 5: Zestawienie informacji o zakazach – pojazdy spoza UE

Zakazy (pojazdy zarejestrowane poza UE)
--

Państwo członkowskie przekazujące dane	Liczba skontrolowanych pojazdów spoza UE	Liczba pojazdów spoza UE objętych zakazem	Odsetek pojazdów spoza UE objętych zakazem (%)
Austria	1 688	1256	74,4 %
Belgia	339	29	8,6 %
Bulgaria	41 497	346	0,8 %
Chorwacja	0	0	Nie dotyczy
Cypr	0	0	Nie dotyczy
Republika Czeska	2 863	132	4,6 %
Dania	49	11	22,4 %
Estonia	271	248	91,5 %
Finlandia	2 550	1269	49,8 %
Francja	0	0	Nie dotyczy
Niemcy	36 573	1 202	3,3 %
Grecja	0	0	Nie dotyczy
Węgry	2 642	45	1,7 %
Irlandia	9	1	11,1 %
Włochy	12	1	8,3 %
Łotwa	405	62	15,3 %
Litwa	6 020	93	1,5 %
Luksemburg	78	0	0 %
Malta	0	0	Nie dotyczy
Niderlandy	180	37	20,6 %
Polska	225 207	10 051	4,5 %
Portugalia	0	0	Nie dotyczy
Rumunia	336	47	14,0 %
Słowacja	0	0	Nie dotyczy
Słowenia	103	7	6,8 %
Hiszpania	0	0	Nie dotyczy
Szwecja	326	15	4,6 %
Zjednoczone Królestwo	6 125	1 961	31,6 %
Ogółem	327 273	16 813	5,1 %
Szwajcaria	3 935	530	13,5 %
Ogółem	331 208	17 343	5,2 %

5.5. Pojazdy, których użytkowania zakazano, w podziale na kategorie pojazdów i państwa członkowskie rejestracji

Załącznik 1 zawiera zestawienie wskaźników pojazdów, wobec których wydano zakaz użytkowania, w podziale na państwa członkowskie rejestracji. Średni wskaźnik zakazów dla wszystkich państw członkowskich wyniósł 7,9 %, przy czym typy pojazdów należących do kategorii N2 (pojazdy o masie przekraczającej 3,5 tony) były obejmowane zakazami najczęściej – w ich przypadku wskaźnik zakazów wyniósł 11,4 %.

W przypadku bliżej nieokreślonych pojazdów należących do kategorii „Pozostałe” wskaźnik zakazów wyniósł 9,4 %. Kategoria ta obejmuje jednak prawdopodobnie wiele typów pojazdów, tj. pojazdy rolnicze (kategoria T), lekkie przyczepy (kategorie O1 i O2) i lekkie samochody dostawcze (kategoria N1), a kwestie związane ze sposobem ich kontrolowania regulują przepisy krajowe.

Począwszy od dnia 20 maja 2018 r. na mocy przepisów dyrektywy 2014/47/UE wprowadzono jednak obowiązkowe kontrole szybkich ciągników (zdolnych rozwinąć prędkość przekraczającą 40 km/h) w przypadku, gdy są one wykorzystywane głównie na drogach publicznych w celu komercyjnego przewozu towarów.

Jeśli chodzi o analizę, dane pokazują, że pojazdy z Austrii i Malty obejmowano zakazem części, przy czym wskaźniki zakazów dla tych państw wynosiły odpowiednio 37,5 % i 31,9 %. Z drugiej strony pojazdy zarejestrowane w Niemczech i Luksemburgu były obejmowane zakazami najrzadziej – w ich przypadku wskaźnik zakazów wyniósł odpowiednio 1,7 % i 2,6 %.

Różnice w tych wskaźnikach zakazów można wyjaśnić stosowaniem różnych metod wyboru i kontroli oraz różnych sposobów klasyfikowania nieprawidłowości przez państwa członkowskie.

Niemcy, Zjednoczone Królestwo, Francja i Szwecja skontrolowały na swoich terytoriach odpowiednio 94,1 %, 93,4 %, 93 % i 85,8 % wszystkich pojazdów z ich krajowymi numerami rejestracyjnymi. Ponad 50 % tego rodzaju pojazdów skontrolowano w Austrii, Bułgarii, Finlandii, Chorwacji, Irlandii, na Malcie, w Polsce, Hiszpanii i na Cyprze. Zgodnie z oczekiwaniami wartości te wskazują na to, że w większości przypadków pojazdy poddaje się kontroli podczas podróży krajowych.

Jest jednak kilka wyjątków. Na przykład organy krajowe w Estonii, we Włoszech, w Luksemburgu, Portugalii, Rumunii i Grecji przeprowadziły kontrolę mniej niż 10 % wszystkich pojazdów poddanych kontroli, które zarejestrowano w ich właściwych państwach członkowskich.

Ponadto w załączniku 2 przedstawiono szczegółowe dane dotyczące zakazów w podziale na kategorie pojazdów i państwa członkowskie kontroli. Najwyższe wskaźniki zakazów odnotowano w Estonii (90,6 %), Austrii (63,3 %), we Włoszech (52,6 %) i na Malcie (50,3 %), natomiast najniższe wskaźniki zakazów odnotowano w Portugalii (0,8 %), Bułgarii (1,1 %), Luksemburgu (1,6 %) i Niemczech (2,2 %). Średni wskaźnik zakazów w przypadku wszystkich państw członkowskich UE wynosi 7,6 %, czyli w przybliżeniu tyle samo, co w okresie sprawozdawczym 2015–2016. Zgodnie z oczekiwaniami państwa członkowskie przeprowadzające kontrole, w których odsetek zakazów jest wyższy, są również państwami członkowskimi o najwyższym odsetku zakazów dla pojazdów zarejestrowanych na ich własnym terytorium (tabela 4).

5.6. Rodzaje usterek zgłoszonych przez państwa członkowskie

W załączniku 3 przedstawiono informacje na temat wartości wskaźnika nieprawidłowości wykrytych w pojazdach w trakcie kontroli przeprowadzonych przez państwa członkowskie w okresie sprawozdawczym 2017–2018, w podziale na dziewięć obszarów kontroli.

We wspomnianym okresie sprawozdawczym usterki, jakie najczęściej wykrywano w trakcie kontroli, dotyczyły przydatności do ruchu:

- urządzeń oświetlenia i wyposażenia elektrycznego (26,4 % wszystkich odnotowanych nieprawidłowości);
- osi, kół, opon, zawieszenia (16,5 % wszystkich odnotowanych nieprawidłowości);
- układu hamulcowego (15,1 % wszystkich odnotowanych nieprawidłowości) oraz
- podwozia i elementów przymocowanych do podwozia (12,3 %).

Przekazane przez państwa członkowskie informacje dotyczące dziewięciu obszarów kontroli różniły się istotnie pod względem częstotliwości wykrywania nieprawidłowości. Na przykład w Hiszpanii nieprawidłowości w obszarze kontroli „inne wyposażenie, w tym tachograf i ogranicznik prędkości” stanowiły 64,9 % wszystkich nieprawidłowości zgłoszonych w okresie sprawozdawczym, podczas gdy nieprawidłowości w tym obszarze stanowiły zaledwie 0,8 % wszystkich nieprawidłowości wykrytych w Zjednoczonym Królestwie. Ponownie było to prawdopodobnie spowodowane stosowaniem różnych metod przeprowadzania badań przez państwa członkowskie, potencjalnie w połączeniu z krajową polityką zobowiązującą stosowne organy do przykładania większej wagi do określonego obszaru kontroli przy przeprowadzaniu kontroli. Należy jednak pamiętać o tym, że począwszy od dnia 20 maja 2018 r. dyrektywa 2014/47/UE wprowadza większą harmonizację metod badania, ocen usterek i wykorzystania wyposażenia badawczego w trakcie przeprowadzania kontroli.

W porównaniu z poprzednim okresem najistotniejsze spadki dotyczą obszaru badania „osie, koła, opony, zawieszenie” – z 21,8 % w poprzednim okresie sprawozdawczym do 16,5 % w bieżącym okresie sprawozdawczym – oraz obszaru badania „inne wyposażenie, w tym tachograf i ogranicznik prędkości” – z 15,5 % w poprzednim okresie sprawozdawczym do 11,5 % w bieżącym okresie sprawozdawczym. Usterki związane z obszarem „urządzenia oświetlenia i wyposażenie elektryczne” były jednak wciąż najpowszechniejsze, a wartość stosownego wskaźnika wzrosła do 26,4 % (o 3,4 % więcej w porównaniu z 23 % w poprzednim okresie sprawozdawczym). Jeżeli chodzi o pozostałe obszary kontroli, zmiany w porównaniu z poprzednim okresem sprawozdawczym nie są na tyle istotne, by dawały podstawy do jakichkolwiek poważniejszych obaw; nie wskazują one również na to, by państwa członkowskie wdrażały jakiegokolwiek poważne zmiany polityki.

W czterech z dziewięciu obszarów kontroli, mianowicie „identyfikacja pojazdu”, „widoczność”, „urządzenia oświetlenia i wyposażenie elektryczne” oraz „inne wyposażenie, w tym tachograf i ogranicznik prędkości”, wskaźniki spadają w porównaniu z poprzednim okresem sprawozdawczym. Wskaźniki w przypadku obszaru „układ kierowniczy” pozostają bez zmian – 2,3 %. W rzeczywistości wzrost odnotowany w tych obszarach, w których wartość wskaźnika zwiększyła się w porównaniu z poprzednim okresem sprawozdawczym, mianowicie „układ hamulcowy”, „urządzenia oświetlenia i wyposażenie elektryczne”, „podwozie i elementy przymocowane do podwozia” oraz „uciążliwość, w tym emisja spalin oraz wycieki paliwa lub oleju”, nie przekraczał 5 %.

Ponadto obszar „urządzenia oświetlenia i wyposażenie elektryczne” jest głównym obszarem występowania usterek, ponieważ ma on najwyższy wskaźnik w dwunastu państwach członkowskich, podczas gdy usterki w obszarach „identyfikacja pojazdu”, „układ kierowniczy” i „uciążliwość, w tym emisja spalin oraz wycieki paliwa lub oleju” w większości państw członkowskich zazwyczaj stanowią mniej niż 10 % wszystkich usterek – wyjątek stanowi Francja, gdzie wskaźnik w kategorii „uciążliwość, w tym emisja spalin oraz wycieki paliwa lub oleju” wynosi 25 %, co najprawdopodobniej wskazuje na bardziej rygorystyczne podejście do efektywności środowiskowej pojazdów. Jeżeli chodzi o usterki związane z obszarem kontroli „uciążliwość, w tym emisja spalin oraz wycieki paliwa lub oleju”, które oprócz zagrożenia dla bezpieczeństwa drogowego mogą mieć również wpływ na środowisko, po spadku w poprzednim okresie o 0,8 % (z 4,1 % do 3,3 %) odnotowano wzrost o 3,0 % – z 3,3 % do 6,3 %.

Ponadto, jak wskazano w tabeli 2, dwadzieścia państw członkowskich przeprowadziło kontrole w odniesieniu do pojazdów zarejestrowanych poza UE. Ponieważ jednak łączna liczba tego rodzaju kontroli odpowiada zaledwie 8 % wszystkich kontroli przeprowadzonych w okresie sprawozdawczym, nie sposób wyciągnąć żadnych wiążących wniosków co do ich wpływu na przydatność do ruchu.

Niemniej jednak, aby zapewnić kompletność danych w tym zakresie, w załączniku 4 do niniejszego sprawozdania zawarto dodatkowe szczegółowe informacje w postaci zestawienia liczby pojazdów poddanych kontroli w państwach członkowskich w podziale na państwo rejestracji pojazdu oraz odsetek wydanych zakazów.

6. RODZAJE SANKCJI

W dyrektywie 2000/30/WE nie określono systemu sankcji nakładanych za stwierdzone wykroczenia. Odpowiedzialność za określenie sankcji spoczywa na państwach członkowskich, które nie mogą dopuszczać się przy tym dyskryminacji ze względu na obywatelstwo kierowcy lub państwo, w którym pojazd został zarejestrowany lub dopuszczony do ruchu.

Jak wspomniano wcześniej, w przypadku jednoznacznego stwierdzenia, że pojazd użytkowy stanowi poważne zagrożenie dla jego pasażerów lub dla innych uczestników ruchu drogowego, organ lub inspektor przeprowadzający kontrolę jest upoważniony na mocy dyrektywy 2000/30/WE do wydania zakazu jego użytkowania do czasu usunięcia wszelkich ujawnionych niebezpiecznych usterek.

Ponadto niebezpieczne usterki wykryte w pojeździe użytkowym należącym do nierezydenta, w szczególności usterki skutkujące wydaniem zakazu użytkowania pojazdu, muszą zostać zgłoszone właściwym organom państwa członkowskiego, w którym pojazd jest zarejestrowany.

Właściwe organy państwa członkowskiego, które wykryły niebezpieczne usterki, mogą wystąpić do właściwych organów państwa członkowskiego, w którym pojazd jest zarejestrowany, o zastosowanie odpowiednich środków, takich jak poddanie pojazdu dalszej kontroli przydatności do ruchu. Jednak to do państwa członkowskiego rejestracji należy podjęcie wszelkich działań, jakie uzna za stosowne – działania te nie podlegają obowiązkowi zgłoszenia.

W praktyce skutki finansowe dla podmiotu gospodarczego powiązanego z objętym zakazem pojazdem, w którym wykryto stwarzającą zagrożenie nieprawidłowość, nie ograniczają się wyłącznie do możliwości nałożenia grzywny przez przeprowadzające kontrolę organy państwa członkowskiego. Taki podmiot gospodarczy może zostać zobowiązany do pokrycia dodatkowych kosztów, m.in. kosztów odholowania pojazdu do punktu przeprowadzania kontroli w celu przeprowadzenia „bardziej szczegółowej” kontroli, a także kosztów samych badań i wszelkich napraw koniecznych do usunięcia usterek. Ponadto podmiot gospodarczy może również ponieść koszty pośrednie związane z potencjalnym niedotrzymaniem terminów.

Zgodnie z dyrektywą 2014/47/UE od dnia 20 maja 2019 r. informacje dotyczące liczby i powagi usterek będą musiały zostać wprowadzone do systemu oceny ryzyka ustanowionego na mocy dyrektywy 2006/22/WE⁸. Pojazdy należące do przedsiębiorców o wysokim profilu ryzyka mogą być częściej poddawane kontrolom drogowym.

7. WNIOSKI

Jak wspomniano w rozdziale 3 niniejszego sprawozdania, z uwagi na ujawnione różnice w sposobie przeprowadzania kontroli, gromadzenia danych i sprawozdawczości na podstawie niniejszego sprawozdania nie należy wyciągać żadnych daleko idących wniosków, a do przedstawionych w nim wyników należy podchodzić z ostrożnością. Poniżej przedstawiono główne wnioski wyciągnięte na podstawie danych zgromadzonych w okresie sprawozdawczym 2017–2018 – przy ich analizowaniu należy jednak mieć na uwadze powyższe zastrzeżenie.

7.1. Kontrole

W porównaniu z okresem 2015–2016 liczba pojazdów, które poddano kontroli w okresie sprawozdawczym 2017–2018, **zmniejszyła się o 1 048 863**, co stanowi **spadek o 20,9 %**. Zgodnie z wyjaśnieniami udzielonymi przez państwa członkowskie wynika to z połączenia szeregu czynników, takich jak: ograniczone zasoby, reorganizacja, zmiany ustawodawstwa krajowego i zmiany w stosowaniu przepisów.

⁸ Dyrektywa 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń Rady (EWG) nr 3820/85 i nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym oraz uchylająca dyrektywę Rady 88/599/EWG, Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 35.

W każdym razie w szesnastu państwach członkowskich przeprowadzono mniejszą liczbę kontroli, przy czym skala odnotowanego spadku w ujęciu procentowym wahała się od 1,2 % w przypadku Włoch do 93,3 % w przypadku Grecji. Z kolei w przypadku dwunastu państw członkowskich odnotowano wzrost liczby kontroli, przy czym skala tego wzrostu w ujęciu procentowym wahała się od 1,8 % w przypadku Łotwy do 429,4 % w przypadku Luksemburga.

57,7 % kontroli w okresie sprawozdawczym przeprowadzono w odniesieniu do pojazdów zarejestrowanych w państwie członkowskim, w którym odbywała się kontrola, 34,1 % przeprowadzono w odniesieniu do pojazdów zarejestrowanych w innym państwie członkowskim, a 8,2 % w odniesieniu do pojazdów zarejestrowanych poza UE.

Odsetek pojazdów krajowych w stosunku do łącznej liczby pojazdów poddanych kontroli również znacząco się różni. W Austrii, Belgii, Francji, Luksemburgu i w mniejszym stopniu w Polsce, gdzie odsetek kontroli pojazdów krajowych jest niższy niż 50 %, należy podjąć starania, aby zagwarantować bardziej zrównoważony poziom kontroli, bardziej zbliżony do poziomu w innych państwach członkowskich o znacznym ruchu tranzytowym.

7.2. Zakazy

W porównaniu z poprzednim okresem liczba pojazdów, których użytkowania zakazano, **zmniejszyła się o 99 617, co stanowi spadek o 24,7 %**.

Czternaście państw członkowskich odnotowało wzrost liczby wydanych zakazów, wynoszący od 4,1 % w przypadku Austrii do 3 203 % w przypadku Finlandii. Z kolei w przypadku czternastu państw członkowskich odnotowano spadek liczby wydanych zakazów, wynoszący od 1,7 % w przypadku Niemiec do 99,0 % w przypadku Portugalii. Z wyjątkiem Cypru, Francji i Słowacji liczby zakazów ogólnie rosły lub zmniejszały się adekwatnie do liczby kontroli, co wskazywałoby na wdrożenie w tych państwach członkowskich zmian w polityce.

Jeśli chodzi o pochodzenie pojazdów objętych zakazem, ogólny wskaźnik zakazów wynosił 8,1 % w przypadku pojazdów krajowych, 7,6 % w przypadku pojazdów unijnych (z wyłączeniem pojazdów krajowych) oraz 5,1 % w przypadku pojazdów zarejestrowanych poza UE. Zdaje się to wskazywać, że w odniesieniu do wszystkich pojazdów unijnych stosuje się zasadniczo te same standardy, niezależnie od ich państwa pochodzenia. Być może powodem, dla którego wskaźnik zakazów w odniesieniu do pojazdów spoza UE jest niższy, jest fakt, że podmioty gospodarcze decydują się wysyłać w trasy na terytorium UE swoje najnowsze pojazdy, które znajdują się w najlepszym stanie technicznym. Niższy wskaźnik zakazów wskazuje na to, że wykorzystanie bardziej ukierunkowanego podejścia nie jest rozprzestrzenione, jednak oczekuje się, że zmieni się to wraz z wdrożeniem dyrektywy 2014/47/UE, która wymaga od państw członkowskich dostosowania swoich systemów kontroli.

Średni wskaźnik zakazów wydanych w odniesieniu do pojazdów zarejestrowanych w UE obliczony dla wszystkich państw członkowskich wyniósł 7,9 %. Pojazdy należące do kategorii N2 (tj. samochody ciężarowe) były obejmowane zakazami najczęściej – w ich przypadku wskaźnik zakazów wyniósł 11,4 %. Pojazdy ze Szwecji i Malty obejmowano zakazem częściej, przy czym ich wskaźniki zakazów wynosiły odpowiednio 37,5 % i 31,9 %. Z drugiej strony pojazdy zarejestrowane w Niemczech i Luksemburgu były obejmowane zakazami najrzadziej – w ich przypadku wskaźnik zakazów wyniósł odpowiednio 1,7 % i 2,6 %. Komisja nie zna powodów występowania różnic w tych wskaźnikach zakazów, należy więc założyć, że muszą one wynikać ze stosowania przez państwa członkowskie różnych metod przeprowadzania kontroli i klasyfikacji nieprawidłowości.

7.3. Nieprawidłowości

Dwoma najpowszechniejszymi rodzajami usterek, jakie wykrywano w trakcie kontroli podczas okresu sprawozdawczego, były usterki związane z obszarami kontroli „urządzenia oświetlenia i wyposażenie elektryczne” oraz „osie, koła, opony, zawieszenie”. Usterki te stanowiły odpowiednio 26,4 % i 16,5 % wszystkich odnotowanych nieprawidłowości. Nieprawidłowości związane z obszarem kontroli „inne wyposażenie, w tym tachograf i ogranicznik prędkości” stanowiły 11,5 % wszystkich nieprawidłowości odnotowanych we wszystkich państwach członkowskich – odsetek ten zmniejszył się w porównaniu z poprzednim okresem sprawozdawczym, w którym wynosił 15,5 %. Warto zauważyć, że liczba kontroli dotyczących obszaru „uciążliwość, w tym emisja spalin oraz wycieki paliwa lub oleju” niemal podwoiła się – z 3,3 % w okresie sprawozdawczym 2015–2016 do 6,3 % w bieżącym okresie sprawozdawczym, co stanowi pozytywny sygnał w zakresie kontroli środowiskowych pojazdów.

Wśród państw członkowskich nadal utrzymują się jednak istotne różnice w wysokości wskaźnika zakazów w poszczególnych obszarach badań. Na przykład w Hiszpanii nieprawidłowości w obszarze kontroli „inne wyposażenie, w tym tachograf i ogranicznik prędkości” stanowiły 64,9 % wszystkich nieprawidłowości odnotowanych w okresie sprawozdawczym, podczas gdy nieprawidłowości w tym obszarze stanowiły zaledwie 0,8 % wszystkich nieprawidłowości wykrytych w Zjednoczonym Królestwie. W tym przypadku również było to prawdopodobnie spowodowane stosowaniem różnych metod kontroli przez państwa członkowskie. Oczekuje się jednak, że różnice te zmniejszą się od dnia 20 maja 2018 r., gdy wejdzie w życie dyrektywa 2014/47/UE, która wprowadzi większą harmonizację metod badania, ocen usterek i wykorzystania wyposażenia badawczego.