



KOMISJA EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 13.7.2012 r.
SWD(2012) 207 final

PAKIET W SPRAWIE PRZYDATNOŚCI DO RUCHU DROGOWEGO

DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI
towarzyszący dokumentowi

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY w sprawie okresowych badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep i uchylające dyrektywę 2009/40/WE

oraz

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej przydatności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii i uchylające dyrektywę 2000/30/WE

oraz

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY zmieniająca dyrektywę Rady 1999/37/WE w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów

Streszczenie OCENY SKUTKÓW

{COM(2012) 380 final}

{SWD(2012) 206 final}

DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI
towarzyszący dokumentowi

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY w sprawie okresowych badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep i uchylające dyrektywę 2009/40/WE

oraz

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej przydatności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii i uchylające dyrektywę 2000/30/WE

oraz

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY zmieniająca dyrektywę Rady 1999/37/WE w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów

Streszczenie OCENY SKUTKÓW

1. OPIS PROBLEMU

Dyrektywa 2009/40/WE określa minimalne normy w zakresie okresowych badań technicznych (OBT) silnikowych pojazdów drogowych. OBT mają zapewnić utrzymanie w odpowiednim stanie i kontrolę pojazdów uczestniczących w ruchu, tak aby zachowały właściwości określone w homologacji typu¹ przez cały okres użytkowania. Dyrektywę 2009/40/WE uzupełnia dyrektywa 2000/30/WE, która wprowadza wymóg sprawdzania stanu technicznego pojazdów użytkowych pomiędzy badaniami okresowymi (kontrolę drogową – KD).

Dnia 20 lipca 2010 r. Komisja przyjęła kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego, zapowiadając harmonizację i stopniowe zaostrenie przepisów UE w zakresie badań technicznych, objęcie badaniami dwukołowych pojazdów silnikowych oraz możliwość utworzenia europejskiej platformy elektronicznej do celów harmonizacji i wymiany danych dotyczących pojazdów.

Konsultacje z zainteresowanymi stronami oraz analiza przeprowadzona przez Komisję pozwoliły określić główny **problem** dotyczący obecnego systemu OBT w Europie: w ruchu drogowym uczestniczy nadmierna liczba pojazdów mających usterki techniczne. Badania przeprowadzone w Zjednoczonym Królestwie i w Niemczech wskazują wręcz, że praktycznie zawsze do 10% pojazdów posiada usterkę, która uniemożliwiałaby im przejście okresowego badania technicznego. Ponadto w obecnych warunkach wiele usterek technicznych mających poważne konsekwencje dla bezpieczeństwa (związanych głównie z elektronicznymi podzespołami odpowiadającymi za bezpieczeństwo, takimi jak ABS czy ESC) nie podlega w ogóle kontroli w ramach OBT.

Usterki techniczne mają poważny wpływ na wypadkowość: szacuje się, że odpowiadają za 6% wszystkich wypadków, co przekłada się każdego roku na 2000 ofiar śmiertelnych i jeszcze większą liczbę rannych. Usterki techniczne powodują również wzrost poziomu emisji (np. CO, HC, NO i CO₂) średnio o ok. 1,2 %–5,7 %, a nawet 20-krotnie w przypadku niektórych pojazdów.

¹ Definicja „homologacji typu” znajduje się w dyrektywie 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów.

Stwierdzono dwie przyczyny leżące u sedna **problemu**.

Po pierwsze, prawodawstwo UE ma zbyt wąski zakres, a określony przez nie poziom wymagań jest zbyt niski. Analiza porównawcza istniejących systemów krajowych OBT wskazuje, że wymagania prawodawstwa UE są niewystarczające w odniesieniu do siedmiu filarów systemu badań technicznych w UE, aby móc zmniejszyć występowanie usterek do zrównoważonego poziomu:

- kontroli podlega niedostateczna liczba elementów (w szczególności elektroniczne układy bezpieczeństwa nie są gruntownie badane),
- definicje usterek są nieaktualne, a ocena nie jest zharmonizowana,
- urządzenia wykorzystywane do celów OBT nie są wystarczająco sprawne,
- umiejętności inspektorów/diagnostów nie są dokładnie określone,
- wiele klas pojazdów nie podlega żadnej kontroli (zwłaszcza motocykle, które uczestniczą w wielu wypadkach),
- kontrole pojazdów (zwłaszcza starszych i użytkowych, które mają wyższe wskaźniki szkodowości) nie są wystarczająco częste,
- stacje kontroli pojazdów nie podlegają wystarczającemu nadzorowi w wielu państwach członkowskich.

Po drugie, informacje i dane mające zasadnicze znaczenie dla skuteczności badań i egzekwowania ich wyników nie podlegają wymianie pomiędzy zainteresowanymi stronami. W szczególności:

- dane potrzebne do badań elektronicznych podzespołów odpowiadających za bezpieczeństwo często nie są dostępne,
- odczyty liczników kilometrów nie są gromadzone w scentralizowany sposób,
- zaświadczenia OBT nie są chronione przed oszustwami,
- dane dotyczące wyników OBT nie są udostępniane organom ścigania, np. policji lub organom rejestrowym.

Ewolucja problemu (scenariusz odniesienia)

Niedostatki wskazane jako przyczyny problemu mają charakter *regulacyjny*. Niderlandy i Zjednoczone Królestwo rozważają możliwość *zmniejszenia* częstotliwości OBT, aby zaoszczędzić kosztów właścicielom pojazdów, ale jest to bardzo słaby prognostyk ewentualnych przyszłych zmian w państwach członkowskich UE. Jeśli chodzi o UE, załączniki techniczne do dyrektywy 2009/40/WE będą regularnie aktualizowane, aby uwzględniać postęp techniczny zgodnie z dotychczasową praktyką². Jednak z uwagi na to, że dyrektywa dopuszcza możliwość aktualizowania wykazów elementów podlegających kontroli oraz metod kontroli wyłącznie w ramach procedury komitetowej, zmiana zakresu i częstotliwości kontroli oraz ram wymiany danych nie jest możliwa w ramach scenariusza odniesienia.

² Ostatnią zmianą była dyrektywa 2010/48/UE.

Dostępne prognozy potwierdzają, że flota pojazdów w Europie ulegnie zwiększeniu w przyszłości. Komisja szacuje, że w przypadku scenariusza przewidującego brak zmiany polityki liczba samochodów osobowych zwiększy się z 220,2 mln w 2005 r. do 307,1 mln w 2050 r.³ Wzrost liczby pojazdów co do zasady zwiększa ryzyko wypadków.

Jednocześnie oczekuje się, że ambitne plany ogłoszone w ramach kierunków polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2010–2020 zwiększą to bezpieczeństwo. Szczególnie duże nadzieje wiąże się z opracowaniem i wprowadzeniem inteligentnych systemów transportowych (IST) oraz związanych z nimi technologii i narzędzi przetwarzania rozpowszechnionego. Z drugiej strony, tego typu technologie i narzędzia zwiększą poziom złożoności urządzeń elektronicznych w pojazdach, które w obecnych warunkach trudno poddają się kontroli ze względu na to, że producenci nie udostępniają danych technicznych w funkcjonalnej postaci. Ogólnie rzecz biorąc, oczekuje się utrzymania tendencji spadkowej w zakresie liczby ofiar śmiertelnych⁴, jednak udział wypadków spowodowanych usterkami technicznymi prawdopodobnie wzrośnie z obecnego poziomu 6%.

Jeśli chodzi zaś o środowisko, emisje zanieczyszczeń będą radykalnie zmniejszały się w miarę złomowania pojazdów starszych klas Euro i wprowadzania na rynek nowych pojazdów bezemisyjnych. Wpływ pojazdów powodujących największe zanieczyszczenia (wskutek usterek technicznych) na jakość powietrza ulegnie zatem proporcjonalnemu zwiększeniu.

2. ANALIZA ZASADY POMOCNICZOŚCI

Prawo UE do podejmowania działań w dziedzinie transportu określa Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. W szczególności jego art. 91 nakłada na ustawodawców obowiązek określenia środków służących poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Ruch drogowy – indywidualny, pasażerski, a zwłaszcza towarowy – posiada wyraźny aspekt transgraniczny. Ma to szczególne znaczenie dla egzekwowania przepisów, którego skuteczność zależy od sprawnego przepływu informacji dotyczących stanu technicznego pojazdów, historii zgodności i wykrywania nadużyć, pomiędzy poszczególnymi organami różnych państw członkowskich. Również produkcja pojazdów ma charakter globalny, dlatego zachodzi wyraźna potrzeba podjęcia na najwyższym możliwym szczeblu działań na rzecz przekazywania przez producentów danych do celów OBT.

Obowiązujące przepisy zapewniają państwom członkowskim dużą elastyczność w stosowaniu dyrektyw, w szczególności zezwalając im na ustanawianie wyższych norm OBT. Doświadczenie pokazuje, że nie wszystkie państwa członkowskie korzystają z tej możliwości, co skutkuje zróżnicowaniem jakości badań na całym kontynencie. Tendencję tę można odwrócić jedynie w drodze wspólnych działań na szczeblu UE.

Komisja przeanalizowała również skutki interwencji opartej wyłącznie na miękkim prawie lub na połączeniu działań zarówno miękkich, jak i legislacyjnych.

Komisja uważa, że niektóre aspekty przeglądu systemu kontroli technicznych powinny pozostać w gestii państw członkowskich, jako że są one w stanie skuteczniej realizować założone cele, szczególnie w odniesieniu do organizacji technicznych kontroli drogowych, wyszkolenia inspektorów/diagnostów oraz wykonywania czynności nadzoru.

³ Model Primes-Tremove, scenariusz odniesienia.

⁴ Cel określony w kierunkach polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego przewiduje zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych o 50% rocznie.

3. CELE INICJATYWY UE

Przedmiotowa inicjatywa ma przede wszystkim na celu:

1. przyczynić się do realizacji celu, jakim jest zmniejszenie o połowę ogólnej liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w Unii Europejskiej w latach 2010–2020 i dążenie do osiągnięcia zerowej liczby ofiar śmiertelnych w transporcie drogowym do 2050 r. poprzez działania ukierunkowane na poprawę jakości i koordynacji krajowych systemów OBT i kontroli drogowych, oraz
2. przyczynić się do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych i czynników zanieczyszczenia powietrza z transportu drogowego w oparciu o środki mające na celu skuteczniejsze wykrywanie i wycofywanie z ruchu pojazdów, które powodują nadmierne zanieczyszczenia ze względu na usterki techniczne.

Powyższe cele ogólne można przełożyć na dwa cele szczegółowe:

- zwiększenie zakresu i poziomu wymagań dotyczących badań technicznych oraz kontroli drogowych w Unii Europejskiej,
- stworzenie odpowiednich ram sprawnego przepływu informacji pomiędzy podmiotami i państwami członkowskimi zaangażowanymi w egzekwowanie wyników OBT.

Istnieją dwa cele operacyjne, które mają być zrealizowane w ciągu trzech lat od wejścia w życie wszystkich elementów nowego prawa (w tym utworzenia systemu wymiany danych):

- zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych spowodowanych przez usterki techniczne o liczbę jak najbardziej zbliżoną do 1100 rocznie, która według szacunków stanowi maksymalną granicę możliwości, oraz
- dążenie do wyeliminowania z ruchu pojazdów wysokoemisyjnych.

4. WARIANTY STRATEGICZNE

Analizie poddano kilka wariantów strategicznych: brak zmiany polityki (wariant strategiczny 0), zaniechanie działań przez UE, podejście oparte na miękkim prawie (wariant strategiczny 1), podejście legislacyjne (wariant strategiczny 2), połączenie działań miękkich i legislacyjnych (wariant strategiczny 3). Wariant przewidujący zaniechanie działań przez UE został odrzucony na wczesnym etapie, jako że nie przyczyniłby się do realizacji celów i byłby niezgodny z istniejącymi strategiami UE.

Wariant strategiczny 1 obejmuje zwiększone wykorzystanie mechanizmów wzajemnych ocen i przeglądów ze strony Komisji, jak również zbadanie optymalnych poziomów inwestycji w zakresie OBT i kontroli drogowych wraz z analizą możliwości prowadzenia badań na zasadzie oceny ryzyka we współpracy z państwami członkowskimi. Wariant uwzględnia również analizę egzekwowania obowiązków prawnych osób, które nie poddają swoich pojazdów obowiązkowym badaniom OBT. Środki egzekwowania obejmowałyby kampanie uświadamiające kierowane do właścicieli pojazdów, usprawnienie kontroli drogowych i badań oraz nadzór ze strony państw członkowskich. WS1 zawierałby wreszcie zalecenia dotyczące dobrowolnych działań ze strony producentów pojazdów.

Warianty strategiczne 2 i 3 zostały dodatkowo podzielone na trzy podwarianty (a–c) od umiarkowanego do maksymalnego podwyższenia minimalnych norm UE w zakresie OBT i kontroli drogowych (KD). Każdy z trzech podwariantów został poddany osobnej analizie.

Wariant strategiczny 2a rozszerza zakres OBT poza kontrolę emisji i hamulców, określa szczegółowe wymagania dotyczące urządzeń wykorzystywanych podczas OBT, nakłada na organy rządowe obowiązek przeprowadzania regularnych kontroli jakości w ośrodkach OBT, obejmuje zakresem OBT motocykle ($L_{3,4,5,7}$) i przyczepy lekkie (O_2), przesuwa termin pierwszego obowiązkowego OBT z czwartego na trzeci rok od daty rejestracji oraz określa wymagania z zakresu regularnych szkoleń inspektorów/diagnostów wykonujących zarówno OBT, jak i KD.

Wariant strategiczny 2b, w uzupełnieniu do wariantu strategicznego 2a, określa wyższe normy w zakresie urządzeń kontrolnych w ośrodkach OBT (w tym w zakresie badania elektronicznych podzespołów odpowiadających za bezpieczeństwo) oraz w zakresie KD (zbadanie 15% pojazdów podczas kontroli drogowych przez mobilne jednostki kontroli drogowej), podwyższa konkretne wymagania w zakresie wykszolenia inspektorów/diagnostów (OBT i KD) do 4 dni rocznie, obejmuje zakresem OBT motorowery ($L_{1,2,6}$), a zakresem KD – furgonetki (N_1) z małymi przyczepami wykorzystywanymi do celów użytkowych ($O_{1,2}$), zwiększa częstotliwość badań w stosunku do starszych pojazdów małogabarytowych (co roku, a nie co dwa lata dla $M_1N_1O_{1,2}L_{3,4,5,7}$), wprowadza wymóg kontroli co najmniej 10% pojazdów użytkowych w ramach KD oraz podnosi jakość nadzoru nad ośrodkami OBT.

Wariant strategiczny 2c, w uzupełnieniu do wariantu strategicznego 2b, wprowadza pomiary poziomu emisji za pomocą teledetekcji dla wszystkich kategorii pojazdów podczas KD i zakłada objęcie nimi 15% kontrolowanych pojazdów, rozszerza zakres KD na wszystkie kategorie pojazdów oraz zwiększa częstotliwość badań dla pojazdów lekkich ($M_1N_1O_{1,2}L_{3,4,5,7}$) do jednego badania na rok od chwili rejestracji, a dla pojazdów cięższych ($M_{2,3}N_{2,3}O_{3,4}$) – z jednego badania na rok do jednego badania na pół roku.

Początkowo rozważano również trzy rozwiązania techniczne w zakresie wymiany danych pozyskanych podczas OBT i potrzebnych do prowadzenia tych badań: scentralizowany magazyn danych, centralnie zdefiniowany magazyn danych z pełną replikacją wszystkich danych dla każdego państwa członkowskiego oraz centralnie zdefiniowany, lecz administrowany regionalnie magazyn danych zawierający wyłącznie informacje lokalne. Wstępna analiza wskazała jednak, że z uwagi na szczególne wymagania w kontekście OBT dwa pierwsze rozwiązania byłyby zbyt kosztowne, a ponadto nie byłyby optymalne z operacyjnego punktu widzenia. Z tego względu trzecie rozwiązanie zostało poddane dalszym analizom i uwzględnione w wariantach strategicznych 2a–c oraz 3a–c.

Tabela 1: Streszczenie wariantów strategicznych

<i>Minimalne normy UE dla OBT i KD</i>		<i>Wymiana danych</i>
<i>Wariant strategiczny 0</i>	<i>Brak zmiany polityki</i>	
<i>Wariant strategiczny 1 (WS1)</i>	<i>Prawo miękkie</i>	
<i>Wariant strategiczny 2</i>	<i>Podejście legislacyjne</i>	
<i>WS2a</i>	Umiarkowany wzrost minimalnych norm w zakresie OBT i kontroli drogowych	Platforma wymiany danych
<i>WS2b</i>	Zaawansowany wzrost minimalnych norm w zakresie OBT i kontroli drogowych	
<i>WS2c</i>	Najwyższy wzrost minimalnych norm w zakresie OBT i kontroli drogowych	
<i>Wariant strategiczny 3</i>	<i>Prawo miękkie + podejście legislacyjne</i>	
<i>WS3a</i>	WS2a + WS1	WS2 + WS1
<i>WS3b</i>	WS2b + WS1	
<i>WS3c</i>	WS2c + WS1	

5. OCENA SKUTKÓW

Analiza skutków przeprowadzona została na zasadzie częściowej analizy kosztów i korzyści. Główne skutki ekonomiczne, społeczne i środowiskowe klasyfikowane są w zależności od tego, czy zaliczają się do kosztów lub korzyści. Oczywiście koszt dla jednej grupy może stanowić korzyść dla innej: przykładem są dodatkowe OBT, które oznaczają koszty dla właścicieli pojazdów i korzyści dla warsztatów. Poniższa analiza dotyczy zatem tego, co można uznać za *społeczne* koszty i korzyści. Pod koniec rozdziału przedstawiony został szczegółowy wykaz skutków dla poszczególnych grup zainteresowanych stron, czyli MŚP, obywateli i władz publicznych.

Wszystkie koszty przedstawione są w postaci pieniężnej. Jeśli chodzi o korzyści, większość skutków z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego i środowiska została ujęta w wymiarze pieniężnym; skwantyfikowano również korzyści związane z tworzeniem nowych miejsc pracy. Niektóre istotne korzyści nie poddają się jednak kwantyfikacji, dlatego zostały przedstawione w wymiarze jakościowym.

Koszty w większości dotyczą:

- dodatkowych urządzeń i personelu w ośrodkach OBT; koszty te ponoszą warsztaty, w większości będące MŚP,
- zwiększenia częstotliwości badań i rozszerzenia zakresu badanych pojazdów; koszty te ponoszą właściciele pojazdów,
- nadzoru nad warsztatami i utworzenia systemu wymiany danych; koszty te ponoszą władze publiczne.

Korzyści w większości dotyczą:

- poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego (niemal ogół korzyści każdego wariantu strategicznego i podwariantu),
- zmniejszenia wpływu na środowisko,
- dodatkowego zatrudnienia,
- dostępności lepszych statystyk na potrzeby kształtowania polityki i poprawy funkcjonowania rynku wewnętrznego.

Poniższa tabela przedstawia streszczenie kosztów i korzyści wynikających z każdego wariantu.

Tabela 2: Koszty i korzyści poszczególnych wariantów

Wariant strategiczny	Koszty (mln euro)	Korzyści w pieniądzu (mln EUR)	Współczynnik korzyści w pieniądzu do kosztów	Inne korzyści
WS1	0,28 , z czego: 0,2: kampanie komunikacyjne 0,08: wzajemne oceny	184 (związane głównie z bezpieczeństwem ruchu drogowego)	656:1	Wzrost średniego zakresu i poziomu OBT i KD wskutek dodatkowych ocen wzajemnych i przeglądów oraz analizy optymalnych poziomów inwestycji w OBT i KD.
WS2a	459,5 , z czego: 125: wzrost częstotliwości badań 150: rozszerzenie badań o więcej kategorii pojazdów 95: większe zapotrzebowanie na personel	1 622 (związane głównie z bezpieczeństwem ruchu drogowego)	3,53:1	- 1450 dodatkowych miejsc pracy, - zwiększenie wykrywalności usterek dzięki lepszemu wyszkoleniu inspektorów/diagnostów i nadzorowi nad ośrodkami OBT, - zwiększenie wykrywalności „groźnych przestępców” dzięki ukierunkowanym kontrolom drogowym, - lepsze egzekwowanie wyników OBT przez władze dzięki wymianie danych, - kształtowanie lepszej polityki i bardziej wiarygodny rynek samochodów używanych dzięki wymianie danych.
WS2	3347 , z czego:	5623	1,68:1	Korzyści WS2a plus:

b	1681: wzrost częstotliwości badań 273: rozszerzenie badań o więcej kategorii pojazdów 263: większe zapotrzebowanie na personel	(związane głównie z bezpieczeństwem ruchu drogowego)			- 12 000 dodatkowych miejsc pracy, - wzrost wykrywalności usterek podczas KD dzięki zwiększeniu zakresu (kontrola założonej liczby i wszystkich kategorii pojazdów), - wzrost wykrywalności usterek dzięki lepszemu wyszkoleniu inspektorów/diagnostów.
WS2 c	9227 , z czego: 8541: wzrost częstotliwości badań 281: rozszerzenie badań o więcej kategorii pojazdów 273: większe zapotrzebowanie na personel	(związane głównie z bezpieczeństwem ruchu drogowego)	7027	0,76:1	Korzyści WS2b plus: - 34 260 dodatkowych miejsc pracy.
WS3 a	460 , z czego: 125: wzrost częstotliwości badań 150: rozszerzenie badań o więcej kategorii pojazdów 95: większe zapotrzebowanie na personel	(związane głównie z bezpieczeństwem ruchu drogowego)	1806	3,93:1	Korzyści WS1 plus korzyści WS2a
WS3 b	3347 , z czego: 1681: wzrost częstotliwości badań 273: rozszerzenie badań o więcej kategorii pojazdów 263: większe zapotrzebowanie na personel	(związane głównie z bezpieczeństwem ruchu drogowego)	5807	1,73:1	Korzyści WS1 plus korzyści WS2b
WS3 c	9227 , z czego:		7211	0,78:1	Korzyści WS1 plus korzyści WS2c

8541: wzrost (związane
częstotliwości badań głównie z
bezpieczeństwem
281: rozszerzenie stwem
badań o więcej ruchu
kategorii pojazdów drogowego
)
273: większe
zapotrzebowanie na
personel

6. PORÓWNANIE WARIANTÓW

Wariant strategiczny 1 pozwala na realizację łatwego do osiągnięcia celu, czyli ograniczony wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony środowiska za bardzo niską cenę. Nie pozwala jednak na wykorzystanie pełnego potencjału systemu kontroli technicznych w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, który w różnych badaniach szacuje się na spadek liczby ofiar śmiertelnych o 900–1100 rocznie. Narzędzia uwzględnione w wariantcie strategicznym 2a są zdecydowanie bardziej skuteczne, jako że pozwalają uniknąć 749 ofiar śmiertelnych rocznie. Wariant strategiczny 2b – po uwzględnieniu ewentualnego marginesu błędu przy szacowaniu skutków – prawdopodobnie pozwala na wykorzystanie pełnego potencjału systemów kontroli technicznych, jeśli chodzi o unikanie wypadków, uszkodzeń ciała i ofiar śmiertelnych. Wariant strategiczny 2c wykracza poza „normalny” potencjał, oferując możliwość uniknięcia 1441 ofiar śmiertelnych, co tłumaczy zaporowo wysokie koszty jego realizacji.

W świetle powyższych rozważań oraz nadrzędnych celów UE w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego można wyciągnąć następujące wnioski:

- wariant strategiczny 1 jest bardzo oszczędny, ale niedostatecznie przyczynia się do realizacji celów UE w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony środowiska,
- wariant strategiczny 2a jest względnie oszczędny oraz pozwala na znaczący wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony środowiska, jednak nie realizuje potencjału powszechnie uznawanego za „konwencjonalny”,
- wariant strategiczny 2b pozwala na realizację pełnego „konwencjonalnego” potencjału systemu kontroli technicznych w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony środowiska, oraz zapewnia pozytywny stosunek kosztów do korzyści,
- wariant strategiczny 2c pozwala na osiągnięcie nieco lepszych wyników niż WS2b, ale po znacznie wyższych kosztach (współczynnik korzyści do kosztów poniżej 1),
- WS3 we wszystkich wersjach łączy oszczędność WS1 ze skutecznością WS2.

WS3b uznaje się zatem za preferowany wariant. Wyniki analizy wrażliwości wskazują na względną solidność wyliczeń, na których opiera się powyższy wybór.

7. MONITOROWANIE I OCENA

W terminie pięciu lat od wejścia w życie wszystkich elementów nowego ustawodawstwa (w tym utworzenia systemu wymiany danych) Komisja złoży sprawozdanie Radzie i Parlamentowi na temat skuteczności podjętych środków w osiągnięciu założonych celów. W szczególności, i zgodnie z celami operacyjnymi, Komisja zleci przeprowadzenie badania naukowego w celu stwierdzenia, czy i w jakim zakresie spadła liczba i odsetek wypadków, rannych, ofiar śmiertelnych oraz emisji spowodowanych usterkami technicznymi.

Komisja wykorzysta wyniki pozyskane z krajowego systemu oceny ryzyka przedsiębiorstw transportu drogowego do monitorowania zgodności pojazdów użytkowych z wymaganiami technicznymi oraz jej wpływu na liczbę i odsetek wypadków z udziałem pojazdów tej kategorii.

Komisja wykorzysta potencjalne efekty synergii wynikające ze zmiany przepisów dotyczących homologacji typu motocykli⁵. Nowe rozporządzenie w sprawie homologacji typu dwu- i trzykołowych pojazdów silnikowych przewiduje wymagania w zakresie środków zabezpieczających przed nieuprawnionymi manipulacjami. Egzekwowanie tych środków, jak wskazano w załączonym sprawozdaniu z oceny skutków, będzie odbywać się w ramach badań technicznych (zarówno OBT, jak i KD), i wraz z elementami dotyczącymi nadzoru rynku stanowić będzie źródło dodatkowych danych do celów monitorowania.

W monitorowaniu i ocenie wykorzystywane będą dodatkowe efekty synergii w powiązaniu z niedawno rozpoczętymi przygotowaniem w zakresie inicjatywy ustawodawczej dotyczącej ponownej rejestracji⁶. Kwestia dostępności danych jako jeden z głównych problemów występujących przy ponownej rejestracji zostanie rozwiązana w oparciu o platformę administracyjną pojazdów, która zapewni głęboki wgląd w funkcjonalność wewnątrzunijnej wymiany informacji oraz umożliwi monitorowanie systemu w czasie rzeczywistym.

Komisja wykorzysta również istniejący system sprawozdawczości z zakresu kontroli drogowych, wymagany zgodnie z art. 6 dyrektywy 2000/30/WE, w celu sprawdzania, czy państwa członkowskie wykonują wymaganą liczbę kontroli pojazdów użytkowych. Sprawozdania te pozwolą również na śledzenie zmian częstotliwości występowania usterek wskutek poprawy systemu OBT.

⁵ Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców, COM(2010) 542 wersja ostateczna.

⁶ Rejestracja pojazdów silnikowych uprzednio zarejestrowanych w innym państwie członkowskim http://ec.europa.eu/enterprise/policies/single-market-goods/files/car_registration/roadmap_en.pdf.