

Na europejskich drogach w wypadkach spowodowanych usterkami pojazdów codziennie umiera co najmniej 5 osób. Dlatego Komisja Europejska przyjęła nowe przepisy, które mają zaostrzyć kontrole techniczne aut i rozszerzyć ich zakres. - *Nie chcemy, by te potencjalnie niebezpieczne samochody poruszały się po naszych drogach* – mówi wiceprzewodniczący KE Siim Kallas.

Usterki techniczne bardzo często prowadzą do wypadków. Stanowią one przyczynę 6 proc. wszystkich wypadków samochodowych, w których w ciągu roku śmierć ponosi 2 000 osób, a wiele więcej zostaje rannych. 8 proc. wszystkich wypadków z udziałem motocyklistów spowodowanych jest usterkami technicznymi.

Główny problem polega na tym, że po drogach porusza się zbyt wiele pojazdów z usterkami technicznymi. Przeprowadzone niedawno w Wielkiej Brytanii i w Niemczech badania wskazują, że do 10 proc. samochodów przez cały czas ma usterkę uniemożliwiającą osiągnięcie pozytywnego wyniku kontroli technicznej.

Ponadto na mocy obowiązujących obecnie przepisów wiele usterek technicznych o poważnych skutkach dla bezpieczeństwa (dotyczących np. ABS i elektronicznej kontroli stateczności) nie jest jeszcze objętych kontrolą.

Obowiązujące przepisy UE określające minimalne standardy dotyczące kontroli pojazdów pochodzą z 1997 r. i były nowelizowane jedynie w niewielkim zakresie. Od tego czasu samochody, zachowania kierowców i technika uległy wielu zmianom.

Nowe przepisy

Wprowadzenie nowych przepisów powinno zapobiec ponad 36 000 wypadków spowodowanych usterkami technicznymi, w których śmierć może ponieść ponad 1200 osób.

Wiceprzewodniczący Siim Kallas, który odpowiada za transport, powiedział: *Jazda samochodem niespełniającym odpowiednich wymagań bezpieczeństwa ruchu drogowego stanowi zagrożenie dla kierowcy, jak również dla jego pasażerów, którymi mogą być jego krewni, przyjaciele lub koledzy z pracy. Co więcej, taka jazda stanowi zagrożenie dla pozostałych użytkowników dróg. Problem nie jest skomplikowany – po prostu nie chcemy, by te potencjalnie niebezpieczne samochody poruszały się po naszych drogach.*

Główne elementy nowych przepisów:

- Wprowadzenie obowiązku badań przydatności do ruchu skuterów i motorowerów w całej UE. Kierowcy motocykli i skuterów, zwłaszcza ci najmłodsi, stanowią grupę najwyższego ryzyka wśród użytkowników dróg.
- Zwiększenie częstotliwości okresowych badań przydatności do ruchu drogowego w przypadku starych pojazdów. Pomędzy 5. a 6. rokiem użytkowania liczba poważnych wypadków spowodowanych usterką techniczną znacząco się zwiększa (zob. wykres w MEMO/12/555).
- Zwiększenie częstotliwości badań w przypadku samochodów osobowych i samochodów dostawczych o szczególnie wysokim przebiegu. Badania tych samochodów zostaną ujednolicone z badaniami innych pojazdów o wysokim przebiegu, takich jak taksówki, karetka pogotowia itd.
- Poprawa jakości badań przydatności pojazdów do ruchu poprzez ustanowienie wspólnych

minimalnych standardów w odniesieniu do usterek, urządzeń i inspektorów.

- Wprowadzenie obowiązku kontroli elektronicznych systemów bezpieczeństwa.
- Ograniczenie fałszowania przebiegu dzięki rejestracji odczytów liczników.

We wszystkich przypadkach w ramach proponowanych przepisów ustanawia się wspólne dla całej UE minimalne standardy dotyczące kontroli pojazdów, przy czym państwa członkowskie mają możliwość zaostrzenia przepisów, jeżeli uznają to za stosowne.

Dodatkowe informacje

Obowiązujące przepisy UE określające minimalne standardy dotyczące kontroli pojazdów pochodzą z 1977 r. i były nowelizowane jedynie w niewielkim zakresie. Kwestie te regulują trzy główne akty prawne:

- Dyrektywa 2009/40/WE ustala minimalne normy dotyczące okresowych badań przydatności do ruchu pojazdów silnikowych – są to okresowe kontrole pojazdu wymagane przez prawo. Dyrektywa ta ma zastosowanie do samochodów osobowych, autobusów i autokarów oraz pojazdów ciężarowych i ich przyczep, ale nie ma zastosowania do skuterów i motocykli.
- Dyrektywa 2009/40/WE jest uzupełniona przez dyrektywę 2000/30/WE, w której przewidziano wymóg przeprowadzania kontroli stanu technicznego pojazdów użytkowych (w formie drogowych kontroli technicznych) w okresach przypadających między okresowymi badaniami przydatności do ruchu. W tym przypadku przewidziano więc dodatkowe kontrole drogowe pojazdów użytkowych, które przeprowadzane są na miejscu.
- Dyrektywa 1999/37/WE w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów określa wymogi dotyczące wydawania świadectw rejestracji, ich wzajemnego uznawania oraz zharmonizowanej minimalnej zawartości świadectw rejestracji pojazdów.

Więcej informacji [tutaj](#)

Źródło: ec.europa.eu