EURÓPSKY PARLAMENT 2009 - 2014

Dokument na schôdzu

A7-0207/2013

17.6.2013

***I
SPRÁVA

o návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o cestnej technickej kontrole spôsobilosti úžitkových vozidiel prevádzkovaných v Únii a o zrušení smernice 2000/30/ES
(COM(2012)0382 – C7-0188/2012– 2012/0186(COD))

Výbor pre dopravu a cestovný ruch

Spravodajkyňa : Olga Sehnalová

PR_COD_1amCom

Označenie postupov

*	Konzultácia
***	Súhlas
***I	Riadny legislatívny postup (prvé čítanie)
***II	Riadny legislatívny postup (druhé čítanie)
***III	Riadny legislatívny postup (tretie čítanie)

(Typ postupu závisí od právneho základu navrhnutého v návrhu aktu.)

Pozmeňujúce návrhy k návrhu aktu

V pozmeňujúcich návrhoch Európskeho parlamentu je zmenený a doplnený text označený ***hrubou kurzívou***. *Štandardná kurzíva* označuje príslušným oddeleniam tie časti návrhu aktu, ku ktorým sa navrhuje oprava pri príprave konečného znenia textu (napríklad zrejmé chyby alebo vynechaný text v konkrétnej jazykovej verzii). Navrhované opravy tohto typu musia byť schválené príslušnými oddeleniami.

V záhlaví každého pozmeňujúceho návrhu týkajúceho sa platného aktu, ktorý sa má návrhom aktu zmeniť, sa v treťom riadku uvádza platný akt a vo štvrtom riadku príslušné ustanovenie tohto aktu. Časti prevzaté z ustanovenia platného aktu, ktoré chce Európsky parlament zmeniť a doplniť, ktoré sa však návrhom aktu nezmenili, sa označujú **tučným písmom**. Prípadné vypustenia týkajúce sa takýchto častí textu sa označujú takto: **[...]**.

OBSAH

strana

NÁVRH LEGISLATÍVNEHO UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU 5

DÔVODOVÁ SPRÁVA 41

STANOVISKO VÝBORU PRE PRIEMYSEL, VÝSKUM A ENERGETIKU 44

POSTUP 53

NÁVRH LEGISLATÍVNEHO UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU

o návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o cestnej technickej kontrole spôsobilosti úžitkových vozidiel prevádzkovaných v Únii a o zrušení smernice 2000/30/ES
(COM(2012)0382 – C7-0188/2012– 2012/0186(COD))

(Riadny legislatívny postup: prvé čítanie)

Európsky parlament,

– so zreteľom na návrh Komisie pre Európsky parlament a Radu (COM(2012)0382),

– so zreteľom na článok 294 ods. 2 a článok 91 Zmluvy o fungovaní EÚ, v súlade s ktorými Komisia predložila návrh Európskemu parlamentu (C7-0188/2012),

– so zreteľom na článok 294 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie,

– so zreteľom na odôvodnené stanoviská predložené na základe Protokolu č. 2 o uplatňovaniu zásad subsidiarity a proporcionality cyperským parlamentom, holandským senátom a holandskou snemovňou reprezentantov, ktoré tvrdia, že návrh legislatívneho aktu nie je v súlade so zásadou subsidiarity,

– so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru z 12. decembra 2012[1],

– zo zreteľom na stanovisko Výboru regiónov[2]

– so zreteľom na článok 55 rokovacieho poriadku,

– so zreteľom na správu Výboru pre dopravu a cestovný ruch a stanovisko Výboru pre priemysel, výskum a energetiku (A7-0207/2013),

1. prijíma nasledujúcu pozíciu v prvom čítaní;

2. žiada Komisiu, aby mu vec znovu predložila, ak má v úmysle podstatne zmeniť svoj návrh alebo ho nahradiť iným textom;

3. poveruje svojho predsedu, aby postúpil túto pozíciu Rade, Komisii a národným parlamentom.

[1] Ú. v. EÚ C 44, 15.2.2012, s. 128.
[2] Ú. v. EÚ C ...s.

Pozmeňujúci návrh 1

Návrh nariadenia
Odôvodnenie 3

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
(3) Kontrola technického stavu je súčasťou širšieho systému, ktorým sa zabezpečuje, aby sa vozidlá počas používania udržiavali v bezpečnom a environmentálne prijateľnom stave. Tento systém by mal zahŕňať pravidelné kontroly technického stavu všetkých vozidiel a cestné technické kontroly vozidiel používaných na obchodné činnosti v cestnej doprave, ako aj ustanovenia o postupe evidencie vozidiel s cieľom zabezpečiť***, aby sa*** vozidlá, ktoré predstavujú bezprostredné ohrozenie bezpečnosti cestnej dopravy***, nepoužívali na cestách***.	(3) Kontrola technického stavu je súčasťou širšieho systému, ktorým sa zabezpečuje, aby sa vozidlá počas používania udržiavali v bezpečnom a environmentálne prijateľnom stave. Tento systém by mal zahŕňať pravidelné kontroly technického stavu všetkých vozidiel a cestné technické kontroly vozidiel používaných na obchodné činnosti v cestnej doprave, ako aj ustanovenia o postupe evidencie vozidiel. ***Pravidelná kontrola by mala byť hlavným nástrojom*** s cieľom zabezpečiť ***dobrý technický stav vozidiel. Technické cestné kontroly úžitkových automobilov by mali len dopĺňať pravidelné kontroly a mali by sa zameriavať na*** vozidlá ***na ceste***, ktoré predstavujú bezprostredné ohrozenie bezpečnosti cestnej dopravy.

Odôvodnenie

Cestné kontroly úžitkových automobilov by mali len dopĺňať pravidelné kontroly technického stavu s cieľom zamerať sa na vozidlá, ktoré predstavujú bezprostredné ohrozenie bezpečnosti cestnej dopravy.

Pozmeňujúci návrh 2

Návrh nariadenia
Odôvodnenie 4

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
(4) V rámci Únie bolo prijatých niekoľko technických noriem ***a*** požiadaviek vo vzťahu k bezpečnosti vozidiel. Prostredníctvom systému neočakávaných cestných kontrol je však potrebné	(4) V rámci Únie bolo prijatých niekoľko technických noriem**,** požiadaviek vo vzťahu k bezpečnosti vozidiel ***a environmentálnych noriem***. Prostredníctvom systému neočakávaných

zabezpečiť, aby vozidlá po tom, čo boli uvedené na trh, aj naďalej ***spĺňali bezpečnostné normy*** počas celej životnosti.	cestných ***technických*** kontrol je však potrebné zabezpečiť, aby vozidlá po tom, čo boli uvedené na trh, ***boli*** aj naďalej ***technicky spôsobilé*** počas celej životnosti.

Pozmeňujúci návrh 3

Návrh nariadenia
Odôvodnenie 5a (nové)

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
	(5a) Keďže, ako vyplýva zo správy Komisie o vykonávaní smernice 2000/30/ES, veľký počet vozidiel sa podrobuje cestným kontrolám, pri ktorých sa nezistia žiadne poruchy, výber vozidiel, ktoré podliehajú cestnej kontrole, by mal vychádzať z rizikovosti prevádzkovateľov a mal by sa zameriavať na vysoko rizikové podniky, aby sa znížilo zaťaženie prevádzkovateľov, ktorí svoje vozidlá riadne udržiavajú.

Pozmeňujúci návrh 4

Návrh nariadenia
Odôvodnenie 6

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
(6) Cestná kontrola by sa mala vykonávať prostredníctvom systému hodnotenia rizikovosti. ***Členské štáty môžu používať systém hodnotenia rizikovosti zriadený v súlade s článkom 9 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES z 15. marca 2006 o minimálnych podmienkach vykonávania nariadení Rady (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85 o právnych predpisoch v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej***	(6) Cestná ***technická*** kontrola by sa ***preto*** mala vykonávať prostredníctvom systému hodnotenia rizikovosti ***založeného na počte a závažnosti nedostatkov zistených na vozidlách, ktoré prevádzkujú jednotlivé podniky, ako sa uvádza v štandardizovaných osvedčeniach o technickej kontrole a v správe o technickej kontrole***.

dopravy, a o zrušení smernice Rady 88/599/EHS.

Pozmeňujúci návrh 5

Návrh nariadenia
Odôvodnenie 6a (nové)

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
	(***6a***) ***S prihliadnutím na objem dopravy úžitkových vozidiel medzi členskými štátmi a s cieľom zabrániť akejkoľvek diskriminácii z dôvodu štátu, v ktorom je vozidlo zaregistrované, by sa systém hodnotenia rizikovosti mal vykonávať v celej Únii a na základe primeranej úrovne harmonizácie pravidelných kontrol technického stavu a cestných kontrol medzi všetkými členskými štátmi.***

Pozmeňujúci návrh 6

Návrh nariadenia
Odôvodnenie 6b (nové)

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
	(6b) Nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 z 21. októbra 2009, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa podmienok, ktoré je potrebné dodržiavať pri výkone povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, sa vytvoril európsky register podnikov cestnej dopravy (ERRU). ERRU umožňuje prepojenie vnútroštátnych elektronických registrov podnikov cestnej dopravy v celej Únii, a to v súlade s predpismi Únie o ochrane osobných údajov. Využívanie tohto systému, prevádzkovaného príslušným orgánom každého členského štátu, uľahčuje spoluprácu medzi členskými štátmi a podnikom aj správnym orgánom znižuje

náklady spojené s kontrolami.

Pozmeňujúci návrh 7

Návrh nariadenia
Odôvodnenie 7a (nové)

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
	(7a) Poľnohospodárske vozidlá s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou presahujúcou 40 km/h sa v niektorých prípadoch používajú ako náhrada vozidiel na účely obchodnej cestnej dopravy. Je dôležité zabezpečiť, aby sa s poľnohospodárskymi vozidlami používanými týmto spôsobom zaobchádzalo rovnakým spôsobom ako s nákladnými vozidlami, pokiaľ ide o cestné technické kontroly.

Pozmeňujúci návrh 8

Návrh nariadenia
Odôvodnenie 10

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
(10) S cieľom zabrániť zbytočnému administratívnemu zaťaženiu a nákladom a zlepšiť účinnosť kontrol, vozidlá prevádzkované podnikmi, ktoré nespĺňajú štandardy bezpečnosti cestnej premávky a environmentálne štandardy, ***by mali byť*** prednostne vybrané na vykonanie kontroly, zatiaľ čo vozidlá prevádzkované zodpovednými prevádzkovateľmi dbajúcimi na bezpečnosť, ktorí vykonávajú riadnu údržbu, ***by mali*** za odmenu podliehať menšiemu počtu kontrol.	(10) S cieľom zabrániť zbytočnému administratívnemu zaťaženiu a nákladom a zlepšiť účinnosť kontrol, ***by sa malo umožniť príslušným vnútroštátnym orgánom rozhodnúť, že*** vozidlá prevádzkované podnikmi, ktoré nespĺňajú štandardy bezpečnosti cestnej premávky a environmentálne štandardy, ***budú*** prednostne vybrané na vykonanie kontroly, zatiaľ čo vozidlá prevádzkované zodpovednými prevádzkovateľmi dbajúcimi na bezpečnosť, ktorí vykonávajú riadnu údržbu, ***budú*** za odmenu podliehať menšiemu počtu kontrol.

Pozmeňujúci návrh 9

Návrh nariadenia
Odôvodnenie 11

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
(11) Cestné technické kontroly by mali pozostávať z počiatočných kontrol a v prípade potreby aj z podrobnejších kontrol. V oboch prípadoch by sa mali kontroly zameriavať na všetky relevantné časti a systémy vozidiel. Aby bolo možné dosiahnuť zosúladenejšiu kontrolu, mali by sa pri všetkých možných prvkoch kontroly zaviesť metódy kontroly a príklady nedostatkov, spolu s ich hodnotením podľa ich závažnosti.	(11) Cestné technické kontroly by mali pozostávať z počiatočných kontrol a v prípade potreby aj z podrobnejších kontrol. V oboch prípadoch by sa mali kontroly zameriavať na všetky relevantné časti a systémy vozidiel***, a to i na zabezpečenie nákladu***. Aby bolo možné dosiahnuť zosúladenejšiu kontrolu, mali by sa pri všetkých možných prvkoch kontroly zaviesť metódy kontroly a príklady nedostatkov, spolu s ich hodnotením podľa ich závažnosti. ***Malo by sa presadzovať používanie noriem na zabezpečenia nákladu a jeho hodnotenie.***

Pozmeňujúci návrh 10

Návrh nariadenia
Odôvodnenie 11a (nové)

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
	(11a) Keďže náležitá výkonnosť pneumatík úzko súvisí s hustiacim tlakom, treba zvážiť rozšírenie povinnej výbavy týkajúcej sa systémov monitorovania tlaku v pneumatikách na úžitkových vozidlách, ako je vymedzené v nariadení UNECE (Európskej hospodárskej komisie OSN) 64.02, a v prípade, že sa to ukáže ako vhodné, fungovanie takýchto systémov by sa malo kontrolovať pri cestnej technickej kontrole.

Pozmeňujúci návrh 11

Návrh nariadenia
Odôvodnenie 11b (nové)

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
	(11b) Členské štáty môžu kontrolovať zabezpečenie nákladu počas cestných technických kontrol v súlade s existujúcimi normami. Výsledok takýchto kontrol by sa nemal zavádzať do systému hodnotenia rizikovosti, pokiaľ predpisy o zabezpečení nákladu nebudú harmonizované na úrovni Únie. Kým nedôjde k takejto harmonizácii, na účely hodnotenia by sa malo nabádať na používanie európskych noriem a európskych usmernení o najlepších postupoch týkajúcich sa zabezpečenia nákladu v oblasti cestnej dopravy.

Pozmeňujúci návrh 12

Návrh nariadenia
Odôvodnenie 12

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
(12) Správy o cestnej technickej kontrole sa v niektorých členských štátoch vyhotovujú prostredníctvom elektronických prostriedkov. V takomto prípade ***by sa mal výpis*** takejto správy o kontrole ***odovzdať vodičovi***. Všetky údaje a informácie získané počas cestných kontrol by sa mali previesť do spoločnej databázy členského štátu, aby bolo možné údaje ľahšie spracovať a aby bolo možné prenos informácií vykonať bez dodatočnej administratívnej záťaže.	(12) Správy o cestnej technickej kontrole sa v niektorých členských štátoch vyhotovujú prostredníctvom elektronických prostriedkov. V takomto prípade ***je dôležité v plnej miere využiť všetky výhody elektronickej komunikácie*** a výpisy takejto správy o kontrole ***by sa mali minimalizovať***. Všetky údaje a informácie získané počas cestných kontrol by sa mali previesť do spoločnej databázy členského štátu, aby bolo možné údaje ľahšie spracovať a aby bolo možné prenos informácií vykonať bez ***akejkoľvek*** dodatočnej administratívnej záťaže.

Odôvodnenie

Pravidelné kontroly technického stavu by mali predstavovať hlavný nástroj na zabezpečenie dobrého technického stavu všetkých vozidiel a cestné kontroly úžitkových vozidiel by ich mali len dopĺňať s cieľom zamerať sa na vozidlá, ktoré predstavujú bezprostredné ohrozenie bezpečnosti cestnej dopravy. Je potrebné uviesť paralelný pozmeňujúci návrh s cieľom navrhnúť pravidelné kontroly technického stavu vozidiel.

Pozmeňujúci návrh 13

Návrh nariadenia
Odôvodnenie 13

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
(13) Používanie mobilných kontrolných jednotiek znižuje časové zdržania a náklady prevádzkovateľov, pretože je možné vykonať podrobnejšie kontroly priamo na cestnej komunikácii. ***Za určitých okolností*** je možné využiť aj kontrolné strediská ***s cieľom vykonať podrobnejšie kontroly***.	(13) Používanie mobilných kontrolných jednotiek znižuje časové zdržania a náklady prevádzkovateľov, pretože je možné vykonať podrobnejšie kontroly priamo na cestnej komunikácii. ***S cieľom vykonať podrobnejšie kontroly*** je možné využiť aj kontrolné strediská***, ak sa nachádzajú v blízkosti***.

Pozmeňujúci návrh 14

Návrh nariadenia
Odôvodnenie 13a (nové)

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
	(13a) Personál vykonávajúci počiatočné cestné kontroly by mal mať zodpovedajúcu kvalifikáciu na vykonávanie účinných vizuálnych kontrol.

Pozmeňujúci návrh 15

Návrh nariadenia
Odôvodnenie 14a (nové)

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
	(14a) Podnikom alebo vodičom by sa nemali účtovať za vykonanie počiatočnej technickej cestnej kontroly žiadne poplatky. Avšak na to, aby členské štáty mohli znížiť náklady spojené s použitím technického zariadenia na podrobnejšiu cestnú kontrolu buď mobilnou kontrolnou jednotkou, alebo v kontrolnom stredisku umiestnenom v blízkosti, by sa členským štátom malo umožniť účtovať poplatok, ak boli zistené veľké alebo nebezpečné nedostatky naznačujúce, že podnik prevádzkujúci vozidlo si nesplnil povinnosť udržiavať vozidlo v dobrom technickom stave. V záujme zníženia finančnej záťaže pre tieto podniky by výška poplatku nemala byť vyššia ako poplatok za pravidelnú kontrolu technického stavu vozidla v rovnakej kategórii vozidiel. Všetky výnosy či príjmy získané účtovaním takýchto poplatkov by sa mali použiť na posilnenie bezpečnosti cestnej premávky.

Pozmeňujúci návrh 16

Návrh nariadenia
Odôvodnenie 16

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
(16) Aby bolo možné zabezpečiť účinnú výmenu informácií medzi členskými štátmi, každý členský štát by mal určiť jeden orgán, ktorý by bol kontaktným miestom na styk s ostatnými dotknutými príslušnými orgánmi. Uvedený orgán by mal tiež zostavovať príslušné štatistiky. Okrem toho by členské štáty mali na svojom území uplatňovať konzistentnú	(16) Aby bolo možné zabezpečiť účinnú výmenu informácií medzi členskými štátmi, každý členský štát by mal určiť jeden orgán, ktorý by bol kontaktným miestom na styk s ostatnými dotknutými príslušnými orgánmi. Uvedený orgán by mal tiež zostavovať príslušné štatistiky***, najmä pokiaľ ide o kategórie úžitkových vozidiel, ktoré prešli cestnou technickou***

národnú stratégiu presadzovania týchto predpisov a môžu určiť jeden orgán, ktorý bude koordinovať jej vykonávanie. Príslušné orgány v každom členskom štáte by mali stanoviť postupy, ktoré by vymedzovali lehoty a obsah informácií, ktoré sa majú odovzdávať.

***kontrolou, počet a typ zistených nedostatkov a ich závažnosť*.** Okrem toho by členské štáty mali na svojom území uplatňovať konzistentnú národnú stratégiu presadzovania týchto predpisov a môžu určiť jeden orgán, ktorý bude koordinovať jej vykonávanie. Príslušné orgány v každom členskom štáte by mali stanoviť postupy, ktoré by vymedzovali lehoty a obsah informácií, ktoré sa majú odovzdávať.

Pozmeňujúci návrh 17

Návrh nariadenia
Odôvodnenie 17

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
(17) Aby bolo možné monitorovať systém cestných kontrol realizovaný v Únii, členské štáty by mali Komisii ***každé dva roky*** poskytovať výsledky vykonaných cestných kontrol. Komisia by mala Európskemu parlamentu poskytovať správu o získaných údajoch.	(17) Aby bolo možné monitorovať systém cestných kontrol realizovaný v Únii, členské štáty by mali Komisii ***do 31. marca každého druhého roka*** poskytovať výsledky vykonaných cestných kontrol. Komisia by mala Európskemu parlamentu poskytovať správu o získaných údajoch.

Odôvodnenie

Čo sa týka článku 20, nie je jasné, ako často majú členské štáty poskytovať Komisii výsledky kontrol. Preto je potrebné zosúladiť odôvodnenie 17 v preambule a článok 20.

Pozmeňujúci návrh 18

Návrh nariadenia
Odôvodnenie 17a (nové)

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
	(17a) S cieľom minimalizovať časové straty podnikov a vodičov a zvýšiť celkovú účinnosť by sa malo nabádať na vykonávanie cestných technických

	kontrol, popri kontrolách dodržiavania právnych predpisov v sociálnej oblasti týkajúcich sa cestnej dopravy, najmä nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 z 15. marca 2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy[1], smernice 2006/22/ES a nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 z 20. decembra 1985 o záznamovom zariadení v cestnej doprave[2].
	[1] Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 1.
	[2] Ú. v. ES L 370, 31.12.1985, s. 8.

Pozmeňujúci návrh 19

Návrh nariadenia
Článok 1 – odsek 1

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
Týmto nariadením sa zriaďuje systém cestných kontrol úžitkových vozidiel prevádzkovaných na území členských štátov.	***1.*** Týmto nariadením sa zriaďuje systém cestných ***technických*** kontrol ***spôsobilosti*** úžitkových vozidiel prevádzkovaných na území členských štátov.

Pozmeňujúci návrh 20

Návrh nariadenia
Článok 1 – odsek 1a (nový)

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
	1a. Cestné technické kontroly by sa mali uskutočňovať bez diskriminácie z dôvodov štátnej príslušnosti vodiča alebo štátu, v ktorej bol príslušný úžitkový automobil zaevidovaný alebo uvedený do prevádzky.

Pozmeňujúci návrh 21

Návrh nariadenia
Článok 2 – odsek 1 – úvodná časť

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
1. Toto nariadenie sa vzťahuje na úžitkové vozidlá s konštrukčnou rýchlosťou presahujúcou 25 km/h zaradených do nasledujúcich kategórií, ktoré sú vymedzené v smernici 2007/46/ES ***Európskeho parlamentu a Rady***:	1. Toto nariadenie sa vzťahuje na úžitkové vozidlá s konštrukčnou rýchlosťou presahujúcou 25 km/h zaradených do nasledujúcich kategórií, ktoré sú vymedzené ***v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2003/37/ES z 26. mája 2003 o typovom schválení poľnohospodárskych alebo lesných traktorov, ich prípojných vozidiel a ťahaných vymeniteľných strojov, spolu s ich systémami, komponentmi a samostatnými technickými jednotkami a*** v smernici 2007/46/ES:

Odôvodnenie

Niektoré modely traktorov musia byť tiež zahrnuté do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, pretože sa často používajú na verejných pozemných komunikáciách na obchodné účely.

Pozmeňujúci návrh 22

Návrh nariadenia
Článok 2 – odsek 1 – zarážka 1

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
– motorové vozidlá používané na prepravu cestujúcich s viac než ôsmimi sedadlami okrem sedadla vodiča – kategória vozidiel M2 a M3,	– motorové vozidlá ***a každé prípojné vozidlo*** používané na prepravu cestujúcich s viac než ôsmimi sedadlami okrem sedadla vodiča – kategória vozidiel M2 a M3,

Odôvodnenie

Je vhodné kontrolovať každé prípojné vozidlo bez ohľadu na jeho veľkosť alebo typ, keď sa používa spolu s vozidlami kategórií M2 a M3. Presadzovanie právnych predpisov je tak jasnejšie a jednoduchšie.

Pozmeňujúci návrh 23

Návrh nariadenia
Článok 2 – odsek 1 – zarážka 2

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
– motorové vozidlá s minimálne štyrmi kolesami, bežne používané na cestnú prepravu tovaru s maximálnou prípustnou hmotnosťou nepresahujúcou 3 500 kg – kategória vozidiel N1,	***vypúšťa sa***

Odôvodnenie

Je otázne, či opotrebenie komponentov vozidiel kategórie N1 zvyšuje mieru nehodovosti, a teda ovplyvňuje bezpečnosť cestnej premávky. Navyše by rozšírenie požiadavky kontroly na viac typov úžitkových vozidiel značne zvýšilo finančnú a administratívnu záťaž orgánov zodpovedných za kontroly vozidiel.

Pozmeňujúci návrh 24

Návrh nariadenia
Článok 2 – odsek 1 – zarážka 3

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
– motorové vozidlá používané na cestnú prepravu tovaru s maximálnou prípustnou hmotnosťou presahujúcou 3 500 kg – kategórie vozidiel N2 a N3,	– motorové vozidlá ***a každé prípojné vozidlo*** používané na cestnú prepravu tovaru s maximálnou prípustnou hmotnosťou presahujúcou 3 500 kg – kategórie vozidiel N2 a N3,

Odôvodnenie

Je vhodné kontrolovať každé prípojné vozidlo bez ohľadu na jeho veľkosť alebo typ, keď sa používa spolu s vozidlami kategórií N2 a N3. Presadzovanie právnych predpisov je tak jasnejšie a jednoduchšie.

Pozmeňujúci návrh 25

Návrh nariadenia
Článok 2 – odsek 1 – zarážka 4

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
– prípojné vozidlá a návesy s maximálnou prípustnou hmotnosťou nepresahujúcou 3 500 kg – kategórie vozidiel O1 a O2,	***vypúšťa sa***

Pozmeňujúci návrh 26

Návrh nariadenia
Článok 2 – odsek 1 – zarážka 5

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
– prípojné vozidlá a návesy s maximálnou prípustnou hmotnosťou presahujúcou 3 500 kg – kategórie vozidiel O3 a O4.	***vypúšťa sa***

Odôvodnenie

V prípade použitia s úžitkovými vozidlami sa tieto vozidlá a návesy kontrolujú, takže osobitné určenie nie je potrebné.

Pozmeňujúci návrh 27

Návrh nariadenia
Článok 2 – odsek 1 – zarážka 5a (nová)

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
	– kolesové traktory kategórie T5 s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou presahujúcou 40 km/h využívané najmä na verejných komunikáciách na účely obchodnej nákladnej dopravy.

Pozmeňujúci návrh 28

Návrh nariadenia
Článok 3 – odsek 1 – bod 6

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
(6) „úžitkové vozidlo“ je motorové vozidlo a jeho prípojné vozidlo, ktoré sú určené na prepravu tovaru alebo cestujúcich na ***podnikateľské účely***;	(6) „úžitkové vozidlo“ je motorové vozidlo a jeho prípojné vozidlo, ktoré sú určené na prepravu tovaru alebo cestujúcich na ***prepravu tovaru za odplatu cestným vozidlom***;

Odôvodnenie

Spravodajkyňa považuje za potrebné nahradiť pojem „podnikateľské účely“ odbornou formuláciou z Dohovoru o prepravnej zmluve v medzinárodnej cestnej nákladnej doprave (CMR).

Pozmeňujúci návrh 29

Návrh nariadenia
Článok 3 – odsek 1 – bod 9

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
(9) „cestná kontrola“ je neočakávaná kontrola technického stavu úžitkových vozidiel ***prevádzkovaných*** na verejných pozemných komunikáciách na území členského štátu, ktorú uskutočňujú orgány alebo ktorá sa uskutočňuje pod ich priamom dohľadom;	(9) „cestná ***technická*** kontrola“ je neočakávaná kontrola technického stavu úžitkových vozidiel ***a zabezpečenia nákladu počas ich prevádzky*** na verejných pozemných komunikáciách na území členského štátu, ktorú uskutočňujú orgány alebo ktorá sa uskutočňuje pod ich priamom dohľadom;

Pozmeňujúci návrh 30

Návrh nariadenia
Článok 3 – odsek 1 – bod 10

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
(10) „kontrola technického stavu“ je ***overenie toho, či časti a komponenty vozidla spĺňajú*** bezpečnostnú a environmentálnu charakteristiku platnú	(10) „kontrola technického stavu“ je ***kontrola s cieľom zabezpečiť, aby sa vozidlo mohlo bezpečne používať na verejných cestných komunikáciách***

v čase schválenia, prvej registrácie alebo v čase uvedenia do prevádzky alebo v čase montáže dodatočného vybavenia;	***a spĺňalo požadovanú*** bezpečnostnú a environmentálnu charakteristiku platnú v čase schválenia, prvej registrácie alebo v čase uvedenia do prevádzky alebo v čase montáže dodatočného vybavenia;

Pozmeňujúci návrh 31

Návrh nariadenia
Článok 3 – odsek 1 – bod 11

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
(11) „príslušný orgán“ je orgán alebo verejný orgán, ktorý je zodpovedný za riadenie ***vnútroštátneho*** systému cestných kontrol.	(11) „príslušný orgán“ je orgán alebo verejný orgán ***poverený členským štátom***, ktorý je zodpovedný za riadenie systému cestných kontrol***, v prípade potreby aj za vykonávanie cestných technických kontrol***;

Pozmeňujúci návrh 32

Návrh nariadenia
Článok 3 – odsek 1 – bod 12a (nový)

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
	(12a) „podnik“ je akákoľvek fyzická alebo právnická osoba, združenie alebo skupina osôb bez právnej subjektivity, zisková alebo nezisková, alebo akýkoľvek úradný orgán s vlastnou právnou subjektivitou alebo bez nej, alebo závislý od orgánu majúceho právnu subjektivitu, ktorý sa zaoberá cestnou dopravou v prenájme alebo za úhradu alebo na vlastný účet;

Pozmeňujúci návrh 33

Návrh nariadenia
Článok 3 – odsek 1 – bod 14a (nový)

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
	(14a) „kontrola bezpečnosti vozidiel“ je vizuálna kontrola, test výkonnosti a kontrola funkčnosti podvozka/karosérie, spojovacích zariadení, riadenia, pneumatík, kolies a brzdového zariadenia úžitkových vozidiel;

Pozmeňujúci návrh 34

Návrh nariadenia
Článok 3 – odsek 1 – bod 14b (nový)

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
	(14b) „kontrolné stredisko“ je verejný alebo súkromný orgán alebo zariadenie, oprávnené členským štátom na vykonávanie kontrol technického stavu;

Pozmeňujúci návrh 35

Návrh nariadenia
Článok 3 – odsek 1 – bod 14c (nový)

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
	(14c) „prevádzkovateľ“ je fyzická alebo právnická osoba, ktorá prevádzkuje vozidlo a je zároveň jeho vlastníkom alebo ktorá je vlastníkom vozidla oprávnená toto vozidlo prevádzkovať.

Odôvodnenie

Keďže v článkoch 8 a 24 sa uvádza pojem „prevádzkovateľ“, je potrebné vymedziť, čo znamená.

Pozmeňujúci návrh 36

Návrh nariadenia
Článok 4

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
Článok 4	***Článok 4***
Systém cestnej kontroly	***Termín a frekvencia kontrol***
Systém cestnej kontroly pozostáva z počiatočných cestných kontrol podľa článku 9 a podrobnejších cestných kontrol podľa článku 10 ods. 1.	***Vozidlá budú podliehať pravidelným kontrolám bezpečnosti s takouto minimálnou frekvenciou:***
	Kategória vozidiel N2:
	– s maximálnou povolenou hmotnosťou presahujúcou 7,5 tony: najprv 42 mesiacov po dátume prvej registrácie a potom každých šesť mesiacov po poslednej kontrole technického stavu;
	Kategória vozidiel N3:
	– najprv 30 mesiacov po dátume prvej registrácie a potom každých šesť mesiacov po poslednej kontrole technického stavu.
	Kategória vozidiel 04:
	– najprv 30 mesiacov po dátume prvej registrácie a potom každých šesť mesiacov po poslednej kontrole technického stavu.

Odôvodnenie

Zvýšením frekvencie týchto kontrol bezpečnosti vozidiel sa doplnkové kontroly v závislosti od kategórie vozidiel začnú vykonávať až v druhom či treťom roku po prvej registrácii, čím sa zabráni zbytočným kontrolám.

Pozmeňujúci návrh 37

Návrh nariadenia
Článok 5

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
Každý členský štát v každom kalendárnom roku vykoná ***celkový*** počet počiatočných cestných kontrol***, ktorý zodpovedá*** minimálne 5 % celkového počtu vozidiel podľa článku ***3 ods. 1***, ktoré sú evidované na jeho území.	Každý členský štát v každom kalendárnom roku vykoná ***primeraný*** počet počiatočných cestných kontrol. ***Celkový počet počiatočných cestných kontrol zodpovedá*** minimálne 5 % celkového počtu ***týchto úžitkových*** vozidiel podľa článku ***2 ods. 1***, ktoré sú evidované na jeho území: ***– motorové vozidlá používané na prepravu cestujúcich s viac než ôsmimi sedadlami okrem sedadla vodiča – kategória vozidiel M2 a M3,*** ***– motorové vozidlá používané na cestnú prepravu tovaru s maximálnou prípustnou hmotnosťou presahujúcou 3 500 kg – kategórie vozidiel N2 a N3,*** ***– prípojné vozidlá a návesy s maximálnou prípustnou hmotnosťou presahujúcou 3 500 kg – kategórie vozidiel O3 a O4.*** ***Minimálne 5 % úžitkových vozidiel, ktoré nie sú evidované na jeho území, ale sú tam prevádzkované, sa musí primerane kontrolovať.***

Pozmeňujúci návrh 38

Návrh nariadenia
Článok 6

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
Článok 6 Systém hodnotenia rizikovosti na účely	Článok 6 Hodnotenie rizikovosti na účely cestných

cestných kontrol	kontrol
1. Na ***vnútroštátnej*** úrovni sa zavedie systém hodnotenia rizikovosti na účely cestných kontrol, založený na počte a závažnosti nedostatkov zistených na vozidlách, ***ktoré prevádzkujú jednotlivé podniky***. Systém hodnotenia rizikovosti spravuje príslušný orgán členského štátu.	1. ***S cieľom zlepšiť účinnosť cestných technických kontrol*** sa ***na úrovni Únie*** zavedie systém hodnotenia rizikovosti na účely cestných kontrol, založený na počte a závažnosti nedostatkov zistených na ***úžitkových*** vozidlách ***počas pravidelných kontrol technického stavu vozidiel a cestných technických kontrol***. Systém hodnotenia rizikovosti ***spočíva na vnútroštátnych elektronických registroch prepojených v celej Únii a*** spravuje ***ho*** príslušný orgán ***každého*** členského štátu.
	Tri roky od nadobudnutia účinnosti nariadenia XX Európskeho parlamentu a Rady o pravidelných kontrolách technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o zrušení smernice 2009/40/ES musia mať osvedčenia o technickej kontrole a správy o technickej kontrole štandardnú formu Európskej únie.
2. Každému podniku určenému v rámci systému hodnotenia rizikovosti na účely cestných kontrol ***sa*** priradí rizikový profil s použitím kritérií, ***ktoré sú uvedené v*** *prílohe* I.	2. ***Po dátume uvedenom v odseku I sa*** každému podniku určenému v rámci systému hodnotenia rizikovosti na účely cestných kontrol priradí rizikový profil s použitím ***týchto*** kritérií ***podľa*** *prílohy* I.
	– počet zistených nedostatkov;
	– závažnosť zistených nedostatkov;
	počet vykonaných kontrol alebo previerok;
	– časový faktor.
Podniky sa zatriedia podľa tohto rizikového profilu:	Podniky sa zatriedia podľa tohto rizikového profilu:
– vysoké riziko,	– vysoké riziko,
– stredné riziko,	– stredné riziko,
– nízke riziko.	– nízke riziko.
	Aby sa podnikom umožnilo zlepšiť si rizikový profil a na účely vytvorenia systému hodnotenia rizikovosti sa budú brať do úvahy informácie o dodržiavaní požiadaviek na technický stav vozidla z ich strany, vyplývajúce z dobrovoľných a

	pravidelných kontrol bezpečnosti vozidla.
3. Pokiaľ ide o implementáciu systému hodnotenia rizikovosti na účely cestných kontrol, členské štáty ***môžu*** používať systém hodnotenia rizikovosti zriadený ***v súlade s článkom 9 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES***.	3. Pokiaľ ide o implementáciu systému hodnotenia rizikovosti na účely cestných kontrol, členské štáty ***budú*** používať systém hodnotenia rizikovosti zriadený ***nariadením (ES) č. 1071/2009.***
	Systém hodnotenia rizikovosti obsahuje tieto informácie o technickom stave:
	– tri roky od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia pre vozidlá kategórie N2, N3, M2, O3 a O4;
	– päť rokov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia pre ostatné kategórie uvedené v článku 2.

Pozmeňujúci návrh 39

Návrh nariadenia
Článok 7 – odsek 1

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
1. Vodiči vozidla, ktoré je evidované v členskom štáte, musia mať na palube vozidla osvedčenie o technickej kontrole, ktoré zodpovedá poslednej technickej kontrole, ako aj správu o poslednej cestnej kontrole, ak je k dispozícii.	1. Vodiči vozidla, ktoré je evidované v členskom štáte, musia mať na palube vozidla osvedčenie o technickej kontrole, ktoré zodpovedá poslednej technickej kontrole, ako aj správu o poslednej cestnej kontrole, ak je k dispozícii. ***Ak sú osvedčenie aj správa dostupné v elektronickej podobe v členskom štáte vozidla, orgány nemôžu požadovať, aby boli na palube vozidla k dispozícii ich papierové kópie.***

Pozmeňujúci návrh 40

Návrh nariadenia
Článok 7 – odsek 3

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
3. ***Jednotlivé*** podniky zabezpečia, aby	3. Podniky, ***ktoré prevádzkujú vozidlá***

vozidlá, ktoré prevádzkujú, boli vždy v dobrom technickom stave.	***patriace do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia*** zabezpečia, aby vozidlá, ktoré prevádzkujú, boli vždy v dobrom technickom stave ***a aby bol originál alebo overená kópia osvedčenia o technickom stave vozidla a doklad o technickej kontrole vydaný podľa článku 10 nariadenia XX [o pravidelných kontrolách technického stavu vozidiel , ktorý osvedčuje poslednú kontrolu technického stavu vozidla, k dispozícii na palube vozidla.***

Pozmeňujúci návrh 41

Návrh nariadenia
Článok 7 – odsek 3

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
3. Jednotlivé podniky zabezpečia, aby vozidlá, ktoré prevádzkujú, boli vždy v dobrom technickom stave.	*(Netýka sa slovenskej verzie).*

Pozmeňujúci návrh 42

Návrh nariadenia
Článok 9

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
Pri určovaní vozidiel, ktoré sa majú podrobiť cestnej kontrole, sa technici v prvom rade ***zamerajú*** na vozidlá, ktoré prevádzkujú podniky s vysokým rizikovým profilom podľa článku 6 ods. 2. Ostatné vozidlá je možné vybrať na účely vykonania kontroly vtedy, keď existuje podozrenie, že vozidlo ohrozuje bezpečnosť cestnej premávky.	Pri určovaní vozidiel, ktoré sa majú podrobiť cestnej kontrole, sa technici ***môžu, ak tak členský štát rozhodne***, v prvom rade ***zamerať*** na vozidlá, ktoré prevádzkujú podniky s vysokým rizikovým profilom podľa článku 6 ods. 2. Ostatné vozidlá je možné vybrať na účely vykonania kontroly vtedy, keď existuje podozrenie, že vozidlo ohrozuje bezpečnosť cestnej premávky.

Pozmeňujúci návrh 43

Návrh nariadenia
Článok 10 – odsek 1 – pododsek 2 – písmeno a

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
Technik pri každej počiatočnej cestnej kontrole vozidla:	Technik pri každej počiatočnej cestnej kontrole vozidla:
(a) kontroluje osvedčenie o technickej kontrole a správu o cestnej kontrole***, ak je k dispozícii***, ktorá sa nachádza vo vozidle v súlade s článkom 7 ods. 1;	(a) kontroluje osvedčenie o technickej kontrole ***zodpovedajúce poslednej kontrole technického stavu vozidla, doklad o technickej kontrole vydaný podľa článku 10 nariadenia XX [o pravidelných kontrolách technického stavu vozidiel]*** a ***ak je k dispozícii aj poslednú*** správu o cestnej kontrole***,*** ktorá sa nachádza vo vozidle v súlade s článkom 7 ods. 1;
(b) ***vykonáva*** vizuálne hodnotenie stavu vozidla ***a jeho nákladu.***	(b) vykonáva vizuálne hodnotenie ***technického*** stavu vozidla***;***

Pozmeňujúci návrh 44

Návrh nariadenia
Článok 10 – odsek 1 – pododsek 2 – písmeno ba (nové)

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
	(ba) môže vykonávať kontrolu dodržiavania predpisov na základe inej regulačnej požiadavky týkajúcej sa prevádzky úžitkového vozidla v Únii.

Pozmeňujúci návrh 45

Návrh nariadenia
Článok 10 – odsek 2 – pododsek 2 – zarážka 2a (nová)

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
	podvozok/karoséria,

Pozmeňujúci návrh 46

Návrh nariadenia
Článok 10 – odsek 2 – pododsek 2 – zarážka 3

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
– ***nápravy,*** kolesá***,*** pneumatiky ***a zavesenie náprav***,	– kolesá ***a*** pneumatiky,

Pozmeňujúci návrh 47

Návrh nariadenia
Článok 10 – odsek 2 – pododsek 2 – zarážka 3a (nová)

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
	– spojovacie zariadenie,

Pozmeňujúci návrh 48

Návrh nariadenia
Článok 10 – odsek 2 – pododsek 2 – zarážka 4

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
– zaťaženie životného prostredia.	– zaťaženie životného prostredia: ***hlučnosť a výfukové plyny***.

Pozmeňujúci návrh 49

Návrh nariadenia
Článok 10 – odsek 2 – pododsek 3

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
Kontrola každej z týchto oblastí zahŕňa ***jednu, niekoľko alebo*** všetky položky, ktoré sú uvedené v prílohe II a ***ktoré sú*** vo vzťahu k týmto oblastiam relevantné.	Kontrola každej z týchto oblastí zahŕňa všetky položky, ktoré sú uvedené v prílohe II ***a ktoré sú považované za potrebné*** a vo vzťahu k týmto oblastiam relevantné.

Pozmeňujúci návrh 50

Návrh nariadenia
Článok 10 – odsek 2 – pododsek 4

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
Technik môže okrem toho skontrolovať aj iné oblasti kontroly uvedené v prílohe II bode 1 a môže sa zamerať ***na jednu, niekoľko alebo*** všetky položky uvedené v tejto prílohe.	Technik môže okrem toho ***v prípade potreby z dôvodu potenciálneho bezpečnostného rizika*** skontrolovať aj iné oblasti kontroly uvedené v prílohe II bode 1 a môže sa zamerať na všetky položky uvedené v tejto prílohe, ***ktoré sú považované za potrebné a vo vzťahu k týmto oblastiam za relevantné***.

Pozmeňujúci návrh 51

Návrh nariadenia
Článok 10 – odsek 2 – pododsek 5

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
Ak je v osvedčení o technickej kontrole alebo v správe o cestnej kontrole uvedené, že sa počas ***predchádzajúceho mesiaca*** vykonala kontrola jednej z položiek, ktoré sú uvedené v prílohe II, technik túto položku skontroluje len ***v odôvodnenom prípade*** na základe existencie zjavného nedostatku.	Ak je v osvedčení o technickej kontrole ***zodpovedajúcom poslednej kontrole technického stavu*** alebo v správe o cestnej kontrole uvedené, že sa počas ***predchádzajúcich troch mesiacov*** vykonala kontrola jednej z položiek, ktoré sú uvedené v prílohe II, technik túto položku skontroluje len ***vtedy, ak je takáto kontrola odôvodnená*** na základe existencie zjavného nedostatku.

Odôvodnenie

Zavedením kontroly bezpečnosti vozidiel vykonávanej každých šesť mesiacov sa zabezpečí, aby sa komponenty úžitkového vozidla pravidelne kontrolovali a skôr sa odhalili znaky opotrebenia. Podniky si môžu naplánovať tieto kontroly a zistené nedostatky na vozidle možno včas odstrániť. To by malo umožniť účinnejšie vykonávanie cestných kontrol technického stavu vozidiel.

Pozmeňujúci návrh 52

Návrh nariadenia
Článok 11 – odsek 2

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
2. Ak sa má kontrola vykonať v kontrolnom stredisku, ***miesto počiatočnej cestnej kontroly sa nesmie nachádzať viac než 10 km od tohto strediska***.	2. Ak sa má kontrola vykonať v kontrolnom stredisku, ***musí sa vykonať čo najskôr v najbližšom stredisku***.

Pozmeňujúci návrh 53

Návrh nariadenia
Článok 11 – odsek 3

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
3. Mobilné kontrolné jednotky musia byť vybavené vhodným zariadením na vykonanie cestnej kontroly, ku ktorému patria minimálne zariadenia potrebné na vyhodnotenie stavu bŕzd, riadenia, zavesenia náprav ***a*** emisií vozidla.	3. Mobilné kontrolné jednotky musia byť vybavené vhodným zariadením na vykonanie cestnej kontroly, ku ktorému patria minimálne zariadenia potrebné na vyhodnotenie stavu bŕzd, riadenia, zavesenia náprav***,*** emisií vozidla ***a váženie vozidla***.

Pozmeňujúci návrh 54

Návrh nariadenia
Článok 12 – odsek 2 – zarážka 3

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
– nebezpečné nedostatky, ktoré predstavujú priame a bezprostredné riziko pre bezpečnosť cestnej premávky, ***v dôsledku ktorého sa vozidlo za žiadnych okolností nesmie používať*** v cestnej premávke.	nebezpečné nedostatky, ktoré predstavujú priame a bezprostredné riziko pre bezpečnosť cestnej premávky ***a oprávňujú členský štát alebo jeho príslušné orgány, aby zakázali používanie tohto vozidla*** v cestnej premávke.

Pozmeňujúci návrh 55

Návrh nariadenia
Článok 13

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
Článok 13	Článok 13
Konkrétne predpisy týkajúce sa kontroly zabezpečenia nákladu	***Kontroly*** zabezpečenia nákladu
Technik *môže* podrobiť vozidlo kontrole zabezpečenia nákladu podľa ***prílohy IV***. ***Následné postupy uvedené v článku 14 sa uplatňujú aj v prípade veľkých alebo nebezpečných nedostatkov, ktoré sa týkajú zabezpečenia nákladu.***	***Technici*** *môžu* podrobiť vozidlo kontrole zabezpečenia nákladu podľa ***platných noriem***. ***Výsledok takejto kontroly sa nemôže zavádzať do systému hodnotenia rizikovosti, pokiaľ predpisy o zabezpečení nákladu nebudú harmonizované na úrovni Únie.***
	Najneskôr do ....[podľa dátumu uvedeného v článku 18a návrhu nariadenia o pravidelných kontrolách technického stavu] Komisia musí Európskemu parlamentu a Rade predložiť správu o úrovni harmonizácie v oblasti zabezpečenia nákladu v cestnej doprave, jeho kontrole v cestnej premávke a výsledku analýzy metód na zabezpečenie toho, aby podniky, ktoré prevádzkujú vozidlo, odosielatelia, prepravcovia tovaru, nakladači a iné relevantné subjekty zapojené do manipulácie s nákladom dodržiavali požiadavky na zabezpečenie nákladu.
	K tejto správe bude podľa potreby pripojený aj legislatívny návrh.

Pozmeňujúci návrh 56

Návrh nariadenia
Článok 14 – odsek 1

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
1. Každý veľký nedostatok zistený počas počiatočnej alebo podrobnejšej kontroly sa v ***blízkosti miesta kontroly*** bezodkladne	1. Každý veľký nedostatok zistený počas počiatočnej alebo podrobnejšej kontroly sa bezodkladne odstráni ***v mieste, ktoré je***

odstráni.	***najbližšie k miestu prvotnej, prípadne podrobnejšej kontroly, ktoré je na to technicky vybavené.***

Pozmeňujúci návrh 57

Návrh nariadenia
Článok 14 – odsek 3 – pododsek 1

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
3. Technik nesmie povoliť ďalšie používanie vozidla, ktoré bolo zaradené ako vozidlo s nebezpečnými nedostatkami, pokiaľ sa takéto nedostatky neodstránia na mieste kontroly. ***Technik môže povoliť*** používanie ***takéhoto*** vozidla, aby sa dostalo k najbližšiemu servisu, v ktorom je možné tieto nedostatky odstrániť, a to za podmienky, že nebezpečné nedostatky boli odstránené takým spôsobom, ktorý mu umožňuje dôjsť do daného servisu, a za podmienky, že neexistuje bezprostredné ohrozenie posádky vozidla ani iných účastníkov cestnej premávky.	3. Technik nesmie povoliť ďalšie používanie vozidla, ktoré bolo zaradené ako vozidlo s nebezpečnými nedostatkami, pokiaľ sa takéto nedostatky neodstránia na mieste kontroly ***alebo v niektorom z najbližších servisov***. ***Ak sa zistia nedostatky v častiach vozidla uvedených v článku 10 ods. 2,*** technik ***povolí*** používanie vozidla, aby sa dostalo k najbližšiemu servisu, v ktorom je možné tieto nedostatky odstrániť, a to za podmienky, že nebezpečné nedostatky boli odstránené takým spôsobom, ktorý mu umožňuje dôjsť do daného servisu, a za podmienky, že neexistuje bezprostredné ohrozenie posádky vozidla ani iných účastníkov cestnej premávky.

Pozmeňujúci návrh 58

Návrh nariadenia
Článok 14 – odsek 3 – pododsek 2

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
Technik môže povoliť, aby sa vozidlo, ktoré bolo zaradené ako vozidlo s nebezpečnými nedostatkami, dostalo priamo na najbližšie miesto, na ktorom sa ***takéto vozidlo*** môže opraviť alebo zaistiť.	Technik môže povoliť, aby sa vozidlo, ktoré bolo zaradené ako vozidlo s nebezpečnými nedostatkami, dostalo priamo na najbližšie ***dostupné*** miesto, na ktorom sa môže opraviť alebo zaistiť.

Pozmeňujúci návrh 59

Návrh nariadenia
Článok 16 – odsek 2

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
2. Technik oznámi príslušnému orgánu výsledky podrobnejších cestných kontrol v primeranej lehote po ich vykonaní. Príslušný orgán uchováva ***tieto informácie*** počas 36 mesiacov odo dňa ***vykonania kontroly. . .***	2. Technik oznámi ***v elektronickej forme*** príslušnému orgánu výsledky podrobnejších cestných kontrol v primeranej lehote po ich vykonaní. Príslušný orgán ***zahrnie tieto informácie do vnútroštátneho registra uvedeného v nariadení (ES) č. 1071/2009 a*** uchováva ***ich*** počas 36 mesiacov odo dňa***, kedy ich dostal.***

Pozmeňujúci návrh 60

Návrh nariadenia
Článok 16 – odsek 3

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
3. Výsledky cestnej kontroly sa oznámia registračnému orgánu, ktorý vozidlo eviduje.	3. Výsledky cestnej kontroly sa oznámia ***elektronickou formou*** registračnému ***orgánu***, ktorý vozidlo eviduje***, majiteľovi vozidla a v prípade vozidiel evidovaných v inom členskom štáte prostredníctvom registra ERRU, uvedeného v nariadení (ES) č. 1071/2009.***

Pozmeňujúci návrh 61

Návrh nariadenia
Článok 18 – odsek 1

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
1. Pokiaľ sa na vozidle, ktoré nie je evidované v členskom štáte, v ktorom sa vykonáva kontrola, zistia veľké alebo nebezpečné nedostatky, a najmä tie, ktoré vedú k zákazu používania daného vozidla,	1. Pokiaľ sa na vozidle, ktoré nie je evidované v členskom štáte, v ktorom sa vykonáva kontrola, zistia veľké alebo nebezpečné nedostatky, a najmä tie, ktoré vedú k zákazu používania daného vozidla,

kontaktné miesto informuje o výsledkoch tejto kontroly príslušný orgán členského štátu, v ktorom je vozidlo evidované.	kontaktné miesto informuje o výsledkoch tejto kontroly príslušný orgán členského štátu, v ktorom je vozidlo evidované. ***Členský štát, v ktorom je vozidlo evidované, tieto informácie zohľadní pri klasifikácii podniku v súlade s článkom 6 ods. 2.***
Tieto informácie obsahujú prvky správy o cestnej kontrole stanovené v prílohe VI.	Tieto informácie obsahujú prvky správy o cestnej kontrole stanovené v prílohe VI***, uvádzajú sa v štandardnom formáte a oznamujú sa prostredníctvom vnútroštátneho elektronického registra uvedeného v článku 16 nariadenia (ES) č. 1071/2009.***
Komisia prijme podrobné predpisy týkajúce sa postupov oznamovania vozidiel s veľkými alebo nebezpečnými nedostatkami príslušnému orgánu členského štátu, v ktorom je vozidlo evidované, v súlade s postupom preskúmania podľa článku 23 ods. 2.	Komisia prijme podrobné predpisy týkajúce sa postupov oznamovania vozidiel s veľkými alebo nebezpečnými nedostatkami príslušnému orgánu členského štátu, v ktorom je vozidlo evidované, v súlade s postupom preskúmania podľa článku 23 ods. 2.

Pozmeňujúci návrh 62

Návrh nariadenia
Článok 18 – odsek 2 – pododsek 2

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
Príslušný orgán členského štátu, v ktorom je vozidlo evidované, informuje o prijatom opatrení *členský štát*, v ktorom sa kontrola vykonala.	Príslušný orgán členského štátu, v ktorom je vozidlo evidované, informuje o prijatom opatrení ***príslušný orgán*** *členského štátu*, v ktorom sa kontrola vykonala ***a túto informáciu zahrnie do ERRU***.

Pozmeňujúci návrh 63

Návrh nariadenia
Článok 18 – odsek 1 – bod 2a (nový)

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
	(2a) Ak sa na vozidle zistia veľké alebo nebezpečné nedostatky, kontaktnému miestu podľa článku 16 sa poskytne názov prevádzkovateľa vozidla.

Pozmeňujúci návrh 64

Návrh nariadenia
Článok 18 – odsek 2b (nový)

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
	2b. Členský štát, v ktorom je vozidlo evidované, poskytne orgánu vykonávajúcemu cestnú technickú kontrolu informácie o rizikovosti podniku, ktorého vozidlo je podrobené kontrole. Tieto informácie sa poskytujú elektronicky v primeranej lehote. Komisia prijíma vykonávacie akty týkajúce sa podrobných predpisov o postupoch poskytovania takýchto informácií týmto orgánom. ***Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 23 ods. 2.***

Pozmeňujúci návrh 65

Návrh nariadenia
Článok 20 – odsek 2 – pododsek 2

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
Komisia ***poskytuje*** Európskemu parlamentu správu o získaných *údajoch*.	Komisia ***predkladá*** Európskemu parlamentu správu o ***súhrne*** získaných *údajov.*

Pozmeňujúci návrh 66

Návrh nariadenia
Článok 22 – odsek 2

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
2. Delegovanie právomocí uvedených v článku 21 sa udeľuje na dobu ***neurčitú*** [odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia].	2. Delegovanie právomocí uvedených v článku 21 sa udeľuje ***Komisii*** na dobu ***piatich rokov*** [odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia]. ***Komisia predloží správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného ročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predĺži o rovnako dlhé obdobie, ak Európsky parlament alebo Rada najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia nepodajú námietku proti takémuto predĺženiu.***

Pozmeňujúci návrh 67

Návrh nariadenia
Článok 24 – odsek 2

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci a doplňujúci návrh*
2. Pravidlá stanovené v súlade s odsekom 1 obsahujú sankcie, keď vodič alebo prevádzkovateľ nespolupracuje s technikom a ***keď neodstráni nedostatky zistené počas kontroly***.	2. Pravidlá stanovené v súlade s odsekom 1 obsahujú sankcie, keď vodič alebo prevádzkovateľ nespolupracuje s technikom a ***keď neoprávnene prevádzkuje vozidlo, čo vyplýva z nedodržania článku 14***.

Odôvodnenie

Sankcie nie je možné ukladať za neodstránenie nedostatkov zistených pri kontrole, ale za prevádzkovanie vozidla, ktoré nie je technicky spôsobilé na používanie v premávke na pozemných komunikáciách. V určitých prípadoch je možné, že vlastník/prevádzkovateľ vozidla, pri ktorom sa zistili závažné alebo nebezpečné nedostatky, sa rozhodne toto vozidlo ďalej neuvádzať do premávky na pozemných komunikáciách (podrobí ho likvidácii v zmysle smernice 2000/53/ES o vozidlách po dobe životnosti alebo sa ho rozhodne využiť inak).

Pozmeňujúci návrh 68

Návrh nariadenia
Príloha II - časť 2 – položka 5.2.2 – písmeno da (nové)

Text predložený Komisiou

5.2.2. Kolesá	Vizuálna kontrola oboch strán každého kolesa

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh Parlamentu

5.2.2. Kolesá	Vizuálna kontrola oboch strán každého kolesa.	***(da) Kolesá nie sú kompatibilné s nábojmi kolesa.***

Odôvodnenie

Existujú vážne výhrady týkajúce sa zodpovednosti a bezpečnosti spojené s nevyhovujúcimi alebo poškodenými kolesami, pričom kolesá sú prispôsobené na neštandardné nápravy. Kontrola kolies, ktoré nie sú kompatibilné s nábojmi kolesa, by sa mala považovať za nevyhnutnú pre bezpečnosť vozidla, a preto by mala byť zahrnutá do zoznamu položiek, ktoré sa musia skontrolovať počas cestnej kontroly technického stavu vozidla.

Pozmeňujúci návrh 69

Návrh nariadenia
Príloha II - časť 2 – položka 5.2.3 – stĺpec 2: Metóda

Text predložený Komisiou

Kolesá	Vizuálna kontrola celej pneumatiky posúvaním vozidla dozadu a dopredu.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh Parlamentu

5.2.3 Pneumatiky	Vizuálna kontrola celej pneumatiky posúvaním vozidla dozadu a dopredu. ***Na meranie tlaku v pneumatikách použite tlakomer a tlak porovnajte s hodnotami, ktoré uviedol výrobca.***

Odôvodnenie

Tlak v pneumatike nemožno skontrolovať bez použitia tlakomeru. Technik bude musieť porovnať, či tlak v pneumatikách zodpovedá tlaku, ktorý odporúča výrobca vozidla.

Pozmeňujúci návrh 70

Návrh nariadenia
Príloha III – časť 1 – nadpis: Nebezpečné nedostatky – odsek 1

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
Nedostatky, ktoré predstavujú priame a bezprostredné ohrozenie bezpečnosti cestnej premávky***. Ďalšie používanie vozidla v cestnej premávke nie je povolené,*** hoci v niektorých prípadoch sa môže jazda vozidla povoliť za konkrétnych podmienok priamo na určené miesto, napríklad na účely okamžitej opravy alebo zadržania vozidla.	Nedostatky, ktoré predstavujú priame a bezprostredné ohrozenie bezpečnosti cestnej premávky ***a oprávňujú členský štát alebo jeho príslušné orgány, aby zakázali používanie tohto vozidla v cestnej premávke,*** hoci v niektorých prípadoch sa môže jazda vozidla povoliť za konkrétnych podmienok priamo na určené miesto, napríklad na účely okamžitej opravy alebo zadržania vozidla.

Pozmeňujúci návrh 71

Návrh nariadenia
Príloha III – časť 2 – položka 5.2.3 – písmeno e

Text predložený Komisiou

5.2.3. Pneumatiky	(e) Hĺbka dezénu pneumatiky ***nie je v súlade s požiadavkami***.***(1)***. ***Menej ako 80 % hodnoty požadovanej hĺbky dezénu.***	X	X

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh Parlamentu

5.2.3. Pneumatiky	(e) Pneumatiky na úrovni minimálnej zákonnej hĺbky dezénu.	X	X
	Pneumatiky pod úrovňou minimálnej zákonnej hĺbky dezénu.		

Odôvodnenie

Každá pneumatika s hĺbkou dezénu menšou, ako sú zákonné požiadavky, je nezákonná, a preto by sa na európskych cestách mala zakázať.

Pozmeňujúci návrh 72

Návrh nariadenia
Príloha III - časť 2 – položka 5.2.3 – písmeno ga (nové)

Text predložený Komisiou

5.2.3.
Pneumatiky

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh Parlamentu

5.2.3. Pneumatiky	***(ga) Prevádzkový tlak v jednej z pneumatík znížený o 20 %.***	X	X

Odôvodnenie

Ide o vážny bezpečnostný problém, keďže len riadne nahustené pneumatiky nesú náležite náklad, priľnú k vozovke, spotrebovávajú menej paliva, produkujú menej hluku, zabezpečujú najlepšiu brzdnú vzdialenosť a prispievajú k predĺženiu životnosti pneumatík. Pneumatika nahustená pod 150 kPa nielenže nie je bezpečná, ale predstavuje hrozbu v podobe explózie.

Pozmeňujúci návrh 73

Návrh nariadenia
Príloha IV

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
	Príloha sa vypúšťa.

DÔVODOVÁ SPRÁVA

Návrh Komisie

Európska komisia prijala 20. júla 2010 usmernenia pre politiku týkajúcu sa bezpečnosti cestnej premávky. V záujme dosiahnutia oznámeného cieľa (t.j. zníženia počtu smrteľných nehôd na cestách v období 2012 – 2020 o 50 %) Komisia navrhla okrem iného aj dvojstrannú stratégiu pre bezpečnejšie vozidlá: harmonizáciu/posilnenie právnych predpisov EÚ o kontrolách technického stavu a o cestných technických kontrolách (vrátane rozšírenia na motorové dvojkolesové vozidlá) a štúdiu o ustanovení európskej elektronickej platformy s cieľom harmonizovať výmenu údajov o vozidlách (typové schválenie, evidencia, výsledky technickej kontroly, atď.).

Európska komisia predložila 13. júna 2012 balík opatrení o technickom stave vozidiel, teda súbor troch legislatívnych návrhov zameraných na posilnenie bezpečnosti cestnej premávky, ochranu životného prostredia a spravodlivú hospodársku súťaž prostredníctvom sprísnenia súčasných požiadaviek na pravidelné kontroly technického stavu, cestné technické kontroly úžitkových vozidiel, ako aj registrácie vozidiel.

Smernicu 2009/40/ES v súčasnosti dopĺňa smernica 2000/30/ES, ktorá ustanovuje požiadavky na kontrolu technického stavu úžitkových vozidiel v obdobiach medzi pravidelnými kontrolami prostredníctvom cestných technických kontrol, teda prostredníctvom nečakaných doplnkových cestných kontrol úžitkových vozidiel na mieste.

Návrhom nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o cestnej technickej kontrole spôsobilosti úžitkových vozidiel prevádzkovaných v Únii a o zrušení smernice 2000/30/ES sa zavádza súbor dôležitých nových prvkov:

- systém hodnotenia rizikovosti vozidiel podliehajúcich kontrole;
- ľahké úžitkové vozidlá budú podliehať cestným technickým kontrolám;
- členské štáty budú musieť vykonať istý počet cestných technických kontrol ročne;
- cestné technické kontroly sa budú vykonávať na základe stratégie postupného testovania: v prvom rade počiatočnou kontrolou celkového stavu vozidla a jeho dokladov, akým je osvedčenie o technickom stave alebo správy z predošlých cestných technických kontrol. Na základe výsledku počiatočnej kontroly možno vykonať podrobnejšiu cestnú kontrolu.
- podrobnejšie kontroly sa budú vykonávať za použitia mobilnej kontrolnej jednotky alebo kontrolného strediska v priľahlom okolí.
- súčasťou cestných kontrol bude aj zabezpečenie nákladu.
- harmonizácia noriem hodnotenia nedostatkov, úroveň vedomostí a zručností technikov vykonávajúcich cestné kontroly na základe požiadaviek na pravidelné kontroly technického stavu vozidiel;
- zavedenie pravidelných koordinovaných kontrolných činností členskými štátmi.

Poznámky a návrhy spravodajkyne

Spravodajkyňa sa nazdáva, že bezpečnosť cestnej premávky je vážnym spoločenským problémom. Európsky parlament by mal vydať znova jasný signál o svojom záväzku riešiť problematiku bezpečnosti cestnej premávky.

Nezávisle od zavedených technických opatrení všetci dobre vieme, že účinnosť politiky v oblasti bezpečnosti cestnej premávky v konečnom rade záleží na správaní účastníkov premávky. Z tohto dôvodu je naďalej rozhodujúce vzdelávanie, odborná príprava a presadzovanie pravidiel cestnej premávky.

Avšak v systéme bezpečnosti cestnej premávky je potrebné zohľadňovať aj ľudské chyby a nevhodné správanie a v čo najvyššej možnej miere ich naprávať. Všetky zložky, najmä vozidlá a infraštruktúra, by mali byť preto „zhovievavé“, aby sa predchádzalo následkom týchto nedostatkov, najmä tých najzraniteľnejších, a aby sa obmedzoval ich dosah na účastníkov premávky.

Spravodajkyňa preto víta balík opatrení o technickom stave vozidiel, a najmä návrh na zavedenie cestných technických kontrol.

V súčasnosti sú obrovské rozdiely v tom, akým spôsobom sa v jednotlivých členských štátoch vykonávajú cestné technické kontroly. Podiel vozidiel, u ktorých sa pri cestnej kontrole zistilo, že nespĺňajú požiadavky na dobrý technický stav, sa pohybuje v rozmedzí od 0,3 % v jednom členskom štáte po 63 % v inom, pričom výrazné rozdiely sa zaznamenávajú dokonca medzi susediacimi krajinami.

Niektoré členské štáty vykonávajú prepracované kontrolné postupy podobné pravidelným kontrolám technického stavu, pričom niektoré – hoci stále dodržiavajú minimálne požiadavky súčasnej smernice – vykonávajú len vizuálnu prehliadku alebo jednoducho iba kontrolujú doklady vozidla. Významné rozdiely v podiele vozidiel, ktoré nesplnili podmienky cestných kontrol, je aj výsledkom prístupu, ktorý členské štáty zvolili.

So zreteľom na uvedené skutočnosti spravodajkyňa v plnej miere podporuje zavedenie systému hodnotenia rizikovosti. Výber vozidiel, ktoré podliehajú cestnej technickej kontrole by mal vychádzať z rizikovosti prevádzkovateľov s cieľom znížiť záťaž na prevádzkovateľov, ktorí udržiavajú svoje vozidlá v riadnom stave.

Harmonizácia dôležitých prvkov ako noriem hodnotenia nedostatkov a úroveň vedomostí a zručností technikov vykonávajúcich cestné kontroly založené na požiadavkách pravidelných kontrol technického stavu určite prispeje k tomu, aby sa zabránilo nerovnému zaobchádzaniu a zvýšila účinnosť kontrol. Členské štáty by navyše mali zabezpečiť, aby sa cestné technické kontroly uskutočňovali bez diskriminácie z dôvodov štátnej príslušnosti vodiča alebo štátu, v ktorej bolo úžitkové vozidlo zaevidované alebo uvedené do prevádzky.

Kvalifikácia a odborná príprava technikov by mali byť s ohľadom na zvyšujúcu sa zložitosť kontrol ústrednými prvkami každého systému cestných technických kontrol. Nedostatočná kvalifikácia technikov môže byť závažnou prekážkou účinnosti kontrol a miery zisťovania nedostatkov pri ich vykonávaní.

Keďže cestné technické kontroly sa budú vykonávať v rámci postupnej stratégie, spravodajkyňa považuje za dôležité, aby členské štáty zabezpečili, aby personál vykonávajúci prvotnú kontrolu celkového stavu vozidla bol tiež primerane vyškolený, aby sa zabránilo neefektívnym cestným technickým kontrolám a zbytočným časovým stratám pre podniky a vodičov.

Pokiaľ ide o rozsah pôsobnosti návrhu spravodajkyňa víta skutočnosť, že ľahké úžitkové vozidlá (menej než 3,5 tony) a ich prípojné vozidlá budú zahrnuté do rozsahu pôsobnosti cestných kontrol, pretože takéto vozidlá sa čoraz častejšie využívajú v cestnej doprave na obchodné účely. Okrem toho v tejto skupine vozidiel sa nezaznamenáva klesajúca tendencia, pokiaľ ide o počet smrteľných nehôd. Údaju vykazujú tendenciu využívať tento druh vozidiel na obchodné účely s cieľom vyhnúť sa povinnostiam, ktoré vyplývajú z právnych predpisov podnikom, ktoré prevádzkujú ťažké úžitkové vozidlá.

Aby sa v rámci balíka opatrení o technickom stave vozidiel zabránilo nezrovnalostiam spravodajkyňa navrhuje rozšíriť povinnosť podrobiť sa cestnej technickej kontrole aj na traktory využívané na obchodné účely, pretože tieto vozidlá sa čoraz častejšie používajú na obchádzanie povinnostiam a kontrolám stanoveným v právnych predpisoch týkajúcich sa ťažkých úžitkových vozidiel.

Ďalším dôležitým prvkom návrhu, ktorý spravodajkyňa plne podporuje, je integrácia zabezpečenia nákladu do cestných technických kontrol, pretože neprimerané zabezpečenie nákladu je považované za faktor, ktorý je dôvodom 25 % nehôd za účasti nákladných vozidiel.

Spravodajkyňa sa nazdáva, že je vrcholne dôležité zabezpečiť jasný právny rámec týkajúci sa zodpovednosti za technický stav úžitkových vozidiel. Preto navrhuje niektoré zmeny a doplnenia k článku 7, aby sa ozrejmilo, že podniky prevádzkujúce úžitkové vozidlá by mali byť vždy zodpovedné za udržiavanie technického stavu vozidla. Podniky by mali zabezpečiť, aby sa tie časti vozidla, ktoré ovplyvňujú ich riadny technický stav, pravidelne kontrolovali.

Mala by sa objasniť aj zodpovednosť týkajúca sa nákladu. Keďže na manipulácii a zabezpečovaní nákladu sa môžu podieľať mnohí prevádzkovatelia, ich zodpovednosť by sa mala spájať s vykonanými úlohami.

Počas kontrol technického stavu a cestných kontrol sa zhromažďuje významné množstvo údajov o vozidle a jeho výkonu. Tieto údaje by rôzne orgány mohli prípadne použiť na to, aby zabezpečili nadväzné opatrenia na zistenie nedostatkov, na usporiadanie cielených kontrol, ale aj na to, aby rozšírili tvorbu politiky. Podobne by aj kontroly technického stavu a cestné kontroly boli účinnejšie, keby mali prístup ku kompletným informáciám o histórii prevádzky vozidla a jeho technických vlastnostiach.

26.4.2013

STANOVISKO VÝBORU PRE PRIEMYSEL, VÝSKUM A ENERGETIKU

pre Výbor pre dopravu a cestovný ruch

k návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o cestnej technickej kontrole spôsobilosti úžitkových vozidiel prevádzkovaných v Únii a o zrušení smernice 2000/30/ES
(COM(2012)0382 – C7-0188/2012 – 2012/0186(COD))

Spravodajca výboru požiadaného o stanovisko Krišjānis Kariņš

STRUČNÉ ODÔVODNENIE

Vnútorný trh stáva každým rokom stáva vzájomne previazanejším; tovar sa začal presúvať po Európskej únii s nečakanou intenzitou. To znamená, že vznikli nové výzvy v oblasti harmonizácie pravidiel bezpečnosti cestnej premávky.

Spravodajca podporuje všeobecné smerovanie nariadenia navrhnutého Európskou komisiou. Zastáva však názor, že je potrebné jeho znenie v niekoľkých zásadných bodoch zdokonaliť, a tým tomuto nariadeniu poskytnúť dostatočnú pridanú hodnotu.

V prvom rade by sa mal ustanoviť systém hodnotenia rizikovosti na európskej úrovni. To je najspoľahlivejší spôsob, ako zistiť skutočnú rizikovosť podniku. Vozidlá čoraz častejšie prekračujú hranice, a preto je potrebné vedieť, ktoré podniky sú v iných členských štátoch považované za rizikové. A to sa nedá dosiahnuť vnútroštátnymi systémami hodnotenia rizikovosti.

Po druhé, technici musia mať k dispozícii protokoly o posledných absolvovaných kontrolách technického stavu vozidiel, ktoré by mohli slúžiť ako základ pre určenie rizikovosti každého podniku. Európska únia by nemala vytvárať ďalšiu administratívnu záťaž, ale namiesto toho by mala vybudovať rozsiahly systém zisťovania potenciálne nebezpečných vozidiel pohybujúcich sa po európskych cestách.

A napokon postup cestných kontrol musí byť presnejšie vymedzený a text musí byť jednoznačný a jasný. Napríklad ak sa počas počiatočnej cestnej technickej kontroly zistia určité nedostatky, potom je potrebné uskutočniť podrobnú kontrolu. Z textu navrhovaného Komisiou nie je jasné, aké by mali byť ďalšie kroky. To isté platí pre opravy vozidiel. Opravy musia vykonať odborníci, a nie vodič či technik na ceste. Práve z toho dôvodu ak sa zistia závažné nedostatky, musia sa odstrániť v najbližšom servise.

Spravodajca zastáva názor, že 12 mesiacov je na uplatňovanie tohto nariadenia príliš krátka doba. Navrhuje 60 mesiacov ako lehotu na nákup všetkého potrebného zariadenia a zaškolenie pracovníkov.

POZMEŇUJÚCE NÁVRHY

Výbor pre priemysel, výskum a energetiku vyzýva Výbor pre dopravu a cestovný ruch, aby ako gestorský výbor zaradil do svojej správy tieto pozmeňujúce a doplňujúce návrhy:

Pozmeňujúci návrh 1
Návrh nariadenia
Odôvodnenie 6

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
(6) Cestná kontrola by sa mala vykonávať prostredníctvom systému hodnotenia rizikovosti. Členské štáty môžu používať systém hodnotenia rizikovosti zriadený v súlade s článkom 9 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES z 15. marca 2006 o minimálnych podmienkach vykonávania nariadení Rady (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85 o právnych predpisoch v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, a o zrušení smernice Rady 88/599/EHS.	(6) Cestná kontrola by sa mala vykonávať ***v celej Únii*** prostredníctvom systému hodnotenia rizikovosti. Členské štáty môžu používať systém hodnotenia rizikovosti zriadený v súlade s článkom 9 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES z 15. marca 2006 o minimálnych podmienkach vykonávania nariadení Rady (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85 o právnych predpisoch v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, a o zrušení smernice Rady 88/599/EHS.

Odôvodnenie

Pridanú hodnotu má iba celoeurópsky systém hodnotenia rizikovosti. V čase zvýšenej mobility tovaru vozidlá čoraz častejšie prekračujú hranice, a preto bude mať systém hodnotenia rizikovosti iba v rámci členského štátu obmedzený dosah na bezpečnosť na cestách.

Pozmeňujúci návrh 2
Návrh nariadenia
Odôvodnenie 13

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
(13) Používanie mobilných kontrolných jednotiek znižuje časové zdržania a náklady prevádzkovateľov, pretože je možné vykonať podrobnejšie kontroly priamo na cestnej komunikácii. ***Za***	(13) Používanie mobilných kontrolných jednotiek znižuje časové zdržania a náklady prevádzkovateľov, pretože je možné vykonať podrobnejšie kontroly priamo na cestnej komunikácii. ***S cieľom***

určitých okolností je možné využiť aj kontrolné strediská ***s cieľom vykonať podrobnejšie kontroly***.	***vykonať podrobnejšie kontroly*** je možné využiť aj kontrolné strediská***, ak sa nachádzajú v priľahlom okolí***.

Odôvodnenie

Podrobnejšia kontrola sa musí vykonať, ak je na tento účel dostupná mobilná jednotka alebo sa v priľahlom okolí nachádza kontrolné stredisko.

Pozmeňujúci návrh 3
Návrh nariadenia
Odôvodnenie 15

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
(15) Na dosiahnutie zosúladenejšieho systému cestných technických kontrol v celej Únii je kľúčovou podmienkou spolupráca a výmena osvedčených postupov medzi členskými štátmi. Preto by členské štáty mali užšie spolupracovať aj v rámci prevádzkových aktivít. Takáto spolupráca by mala takisto zahŕňať pravidelné organizovanie koordinovaných cestných kontrol.	(15) Na dosiahnutie zosúladenejšieho systému cestných technických kontrol v celej Únii je kľúčovou podmienkou spolupráca a výmena osvedčených postupov medzi členskými štátmi. Preto by členské štáty mali užšie spolupracovať aj v rámci prevádzkových aktivít. Takáto spolupráca by mala takisto zahŕňať pravidelné organizovanie koordinovaných cestných kontrol***, ako aj výmenu informácií o výsledkoch cestných kontrol a kontrol technického stavu***.

Pozmeňujúci návrh 4
Návrh nariadenia
Článok 1 – odsek 1a (nový)

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
	Cestné technické kontroly by sa mali uskutočňovať bez diskriminácie z dôvodov štátnej príslušnosti vodiča, alebo štátu, v ktorej bol úžitkový automobil zaevidovaný alebo uvedený do prevádzky.

Odôvodnenie

Súčasná prax dokazuje, že dochádza k diskriminácii vodičov vozidiel so štátnou poznávacou značkou istých krajín. Tomu je potrebné zamedziť.

Pozmeňujúci návrh 5
Návrh nariadenia

Článok 2 – odsek 1 – zarážka 2

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
– motorové vozidlá s minimálne štyrmi kolesami, bežne používané na cestnú prepravu tovaru s maximálnou prípustnou hmotnosťou nepresahujúcou 3 500 kg – kategória vozidiel N1,	***vypúšťa sa***

Pozmeňujúci návrh 6
Návrh nariadenia
Článok 5 – odsek 1

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
Každý členský štát v každom kalendárnom roku vykoná ***celkový počet*** počiatočných cestných kontrol***, ktorý zodpovedá minimálne*** 5 % celkového počtu vozidiel ***podľa článku 3 ods. 1***, ktoré sú evidované na jeho území.	Každý členský štát v každom kalendárnom roku vykoná ***sériu*** počiatočných cestných kontrol ***oprávnených vozidiel zaevidovaných v každom členskom štáte. Cieľový počet by mohol zodpovedať*** 5 % celkového počtu ***oprávnených*** vozidiel, ktoré sú evidované na jeho území.

Odôvodnenie

Cestné kontroly by sa mali týkať iba tej kategórie vozidiel, ktoré sú oprávnené podrobiť sa cestnej kontrole. Odkaz na celkový počet vozidiel bude viesť k neprimeranej administratívnej záťaži. Vzhľadom na zásadu subsidiarity by cieľ vo výške 5 % mal byť iba orientačný. Členským štátom by sa mala ponechať flexibilita.

Pozmeňujúci návrh 7
Návrh nariadenia
Článok 6 – odsek 1

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
1. Na ***vnútroštátnej*** úrovni sa zavedie systém hodnotenia rizikovosti na účely cestných kontrol, založený na počte a závažnosti nedostatkov zistených na vozidlách, ktoré prevádzkujú jednotlivé podniky. Systém hodnotenia rizikovosti	1. Na úrovni ***Únie*** sa zavedie systém hodnotenia rizikovosti na účely cestných kontrol, založený na počte a závažnosti nedostatkov zistených na vozidlách, ktoré prevádzkujú jednotlivé podniky. Systém hodnotenia rizikovosti ***v každom členskom***

spravuje príslušný orgán členského štátu.	***štáte*** spravuje príslušný orgán členského štátu. ***Údaje o kontrolách by sa mali zhromažďovať na úrovni Únie a hodnotenie každého podniku by s mal určiť na základe súhrnných údajov o výsledkoch cestných kontrol a kontrol technického stavu vozidla z celej Únie.***

Odôvodnenie

Dostatočnú pridanú hodnotu bude mať iba systém hodnotenia rizikovosti na európskej úrovni. Nemá zmysel ustanovovať nový systém hodnotenia rizikovosti iba na účel vytvorenia novej administratívnej kapacity.

Pozmeňujúci návrh 8
Návrh nariadenia
Článok 7 – odsek 1

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
1. Vodiči vozidla, ktoré je evidované v členskom štáte, musia mať na palube vozidla osvedčenie o technickej kontrole, ktoré zodpovedá poslednej technickej kontrole, ako aj správu o poslednej cestnej kontrole, ak je k dispozícii.	***vypúšťa sa***

Odôvodnenie

Tieto informácie musia byť k dispozícii na účel kontroly v členských štátoch v elektronickej podobe. Nie je potrebné nosiť ďalšie papiere len preto, aby sa vytvorila ďalšia administratívna záťaž.

Pozmeňujúci návrh 9
Návrh nariadenia
Článok 7 – odsek 3

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
3. Jednotlivé podniky zabezpečia, aby vozidlá, ktoré prevádzkujú, boli vždy v dobrom technickom stave.	3. Jednotlivé podniky ***a vodič vozidla*** zabezpečia, aby vozidlá, ktoré prevádzkujú, boli vždy v dobrom technickom stave.

Odôvodnenie

Zodpovednosť za technický stav vozidla by mal niesť aj vodič vozidla.

Pozmeňujúci návrh 10
Návrh nariadenia
Článok 10 – odsek 1 – pododsek 2 – písmeno a

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
(a) kontroluje osvedčenie o technickej kontrole a správu o cestnej kontrole***, ak je k dispozícii, ktorá sa nachádza vo vozidle v súlade s článkom 7 ods. 1***;	(a) kontroluje osvedčenie o technickej kontrole a správu o cestnej kontrole;

Odôvodnenie

Osvedčenie o technickom stave vozidla a predchádzajúce protokoly o cestných kontrolách by mali byť dostupné elektronicky, aby sa na podniky nekládla ďalšia administratívna záťaž a aby mali cestné kontroly hladký priebeh.

Pozmeňujúci návrh 11
Návrh nariadenia

Článok 10 – odsek 2 – pododsek 1

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
Technik ***môže*** na základe výsledku počiatočnej kontroly ***rozhodnúť'*** o tom, či sa má vozidlo alebo jeho prípojné vozidlo podrobiť podrobnejšej cestnej kontrole.	Technik na základe výsledku počiatočnej kontroly***, ak sa pri počiatočnej kontrole preukáže, že na úplné posúdenie technického stavu vozidla je potrebná dôkladnejšia kontrola, rozhodne*** o tom, či sa má vozidlo alebo jeho prípojné vozidlo podrobiť podrobnejšej cestnej kontrole.

Pozmeňujúci návrh 12
Návrh nariadenia

Článok 14 – odsek 3 – pododsek 1

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
Technik nesmie povoliť ďalšie používanie vozidla, ktoré bolo zaradené ako vozidlo	Technik nesmie povoliť ďalšie používanie vozidla, ktoré bolo zaradené ako vozidlo

s nebezpečnými nedostatkami, pokiaľ sa takéto nedostatky neodstránia na mieste kontroly. Technik ***môže povoliť*** používanie takéhoto vozidla, aby sa dostalo k najbližšiemu servisu, v ktorom je možné tieto nedostatky odstrániť, a to za podmienky, že nebezpečné nedostatky boli odstránené takým spôsobom, ktorý mu umožňuje dôjsť do daného servisu, a za podmienky, že neexistuje bezprostredné ohrozenie posádky vozidla ani iných účastníkov cestnej premávky.	s nebezpečnými nedostatkami, pokiaľ sa takéto nedostatky neodstránia na mieste kontroly ***alebo v niektorej z najbližších dielní***. ***Ak sa zistia nedostatky v častiach vozidla uvedených v článku 10 ods. 2,*** technik ***povolí*** používanie takéhoto vozidla, aby sa dostalo k najbližšiemu servisu, v ktorom je možné tieto nedostatky odstrániť, a to za podmienky, že nebezpečné nedostatky boli odstránené takým spôsobom, ktorý mu umožňuje dôjsť do daného servisu, a za podmienky, že neexistuje bezprostredné ohrozenie posádky vozidla ani iných účastníkov cestnej premávky.

Pozmeňujúci návrh 13
Návrh nariadenia
Článok 14 – odsek 3 – pododsek 2

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
Technik môže povoliť, aby sa vozidlo, ktoré bolo zaradené ako vozidlo s nebezpečnými nedostatkami, dostalo priamo na najbližšie miesto, na ktorom sa takéto vozidlo môže opraviť alebo zaistiť.	***vypúšťa sa***

Pozmeňujúci návrh 14
Návrh nariadenia

Článok 20 – odsek 2 – pododsek 2

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
Komisia ***poskytuje*** Európskemu parlamentu správu o získaných ***údajoch***.	Komisia ***predkladá*** Európskemu parlamentu správu o ***súhrne*** získaných ***údajov***.

Pozmeňujúci návrh 15
Návrh nariadenia

Článok 22 – odsek 2

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
2. Delegovanie právomocí uvedených v článku 21 sa udeľuje na ***dobu neurčitú*** [odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia].	2. Delegovanie právomocí uvedených v článku 21 sa udeľuje na ***obdobie piatich rokov*** [odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia]. ***Komisia predloží správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje na rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú proti takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.***

Pozmeňujúci návrh 16
Návrh nariadenia
Článok 26 – odsek 2

Text predložený Komisiou	*Pozmeňujúci návrh*
Uplatňuje sa od [***12*** mesiacov od nadobudnutia účinnosti].	Uplatňuje sa od [***60*** mesiacov od nadobudnutia účinnosti].

Odôvodnenie

Mal by sa poskytnúť dostatočný čas na nákup potrebného zariadenia a na ustanovenie mechanizmu výmeny informácií na európskej úrovni.

POSTUP

Názov	Cestná technická kontrola spôsobilosti úžitkových vozidiel prevádzkovaných v Únii
Referenčné čísla	COM(2012)0382 – C7-0188/2012 – 2012/0186(COD)
Gestorský výbor dátum oznámenia na schôdzi	TRAN 11.9.2012
Výbor, ktorý predložil stanovisko dátum oznámenia na schôdzi	ITRE 11.9.2012
Spravodajca: dátum vymenovania	Krišjānis Kariņš 25.10.2012
Prerokovanie vo výbore	18.3.2013
Dátum prijatia	25.4.2013
Výsledok záverečného hlasovania	+: 44 –: 3 0: 1
Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní	Jean-Pierre Audy, Zigmantas Balčytis, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Fabrizio Bertot, Jan Březina, Reinhard Bütikofer, Maria Da Graça Carvalho, Giles Chichester, Jürgen Creutzmann, Pilar del Castillo Vera, Vicky Ford, Gaston Franco, Adam Gierek, Norbert Glante, Robert Goebbels, Fiona Hall, Jacky Hénin, Edit Herczog, Romana Jordan, Krišjānis Kariņš, Philippe Lamberts, Judith A. Merkies, Angelika Niebler, Jaroslav Paška, Aldo Patriciello, Vittorio Prodi, Teresa Riera Madurell, Jens Rohde, Paul Rübig, Amalia Sartori, Salvador Sedó i Alabart, Konrad Szymański, Evžen Tošenovský, Catherine Trautmann, Ioannis A. Tsoukalas, Claude Turmes, Marita Ulvskog, Adina-Ioana Vălean, Kathleen Van Brempt, Alejo Vidal-Quadras
Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní	Elisabetta Gardini, Jolanta Emilia Hibner, Eija-Riitta Korhola, Bernd Lange, Vladimír Remek, Algirdas Saudargas, Silvia-Adriana Ţicău

POSTUP

Názov	Cestná technická kontrola spôsobilosti úžitkových vozidiel prevádzkovaných v Únii			
Referenčné čísla	COM(2012)0382 – C7-0188/2012 – 2012/0186(COD)			
Dátum predloženia v EP	10.7.2012			
Gestorský výbor dátum oznámenia na schôdzi	TRAN 11.9.2012			
Výbory požiadané o stanovisko dátum oznámenia na schôdzi	ENVI 11.9.2012	ITRE 11.9.2012	IMCO 11.9.2012	
Bez predloženia stanoviska dátum rozhodnutia	ENVI 12.9.2012	IMCO 18.9.2012		
Spravodajkyňa dátum menovania	Olga Sehnalová 8.10.2012			
Prerokovanie vo výbore	18.12.2012	22.1.2013	19.3.2013	23.4.2013
Dátum prijatia	30.5.2013			
Výsledok záverečného hlasovania	+: –: 0:	34 5 0		
Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní	Magdi Cristiano Allam, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Silvia-Adriana Ţicău, Peter van Dalen, Patricia van der Kammen, Artur Zasada, Roberts Zīle			
Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní	Michel Dantin, Isabelle Durant, Markus Ferber, Nathalie Griesbeck, Gilles Pargneaux, Alfreds Rubiks, Bernadette Vergnaud, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke			
Náhradníci (čl. 187 ods. 2) prítomní na záverečnom hlasovaní	George Sabin Cutaş			
Dátum predloženia	17.6.2013			