



EUROPSKI PARLAMENT

2009 - 2014

Dokument s plenarne sjednice

A7-0207/2013

17.6.2013

*****I**
IZVJEŠĆE

o prijedlogu Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o pregledima na cesti tehničke ispravnosti gospodarskih vozila koja prometuju u Uniji i stavljanju izvan snage Direktive 2000/30/EZ
(COM(2012)0382 – C7-0188/2012 – 2012/0186(COD))

Odbor za promet i turizam

Izvjestiteljica: Olga Sehnalová

Oznake postupaka

- * Postupak savjetovanja
- *** Postupak suglasnosti
- ***I Redovni zakonodavni postupak (prvo čitanje)
- ***II Redovni zakonodavni postupak (drugo čitanje)
- ***III Redovni zakonodavni postupak (treće čitanje)

(Navedeni se postupak temelji na pravnoj osnovi predloženoj u nacrtu akta.)

Izmjene nacrta akta

U amandmanima Parlamenta izmjene nacrta akta označene su ***podebljanim kurzivom***. *Obični kurziv* naznaka je tehničkim službama da se radi o dijelovima nacrta akta za koje se predlaže ispravak prilikom izrade konačnog teksta (na primjer o očitim pogreškama ili izostavcima u danoj jezičnoj verziji). Za predložene ispravke potrebna je suglasnost dotičnih tehničkih službi.

Zaglavlje svakog amandmana na postojeći akt koji se želi izmijeniti nacrtom akta sadrži i treći redak u kojem se navodi postojeći akt te četvrti redak u kojem se navodi odredba akta na koju se izmjena odnosi. Dijelovi teksta odredbe postojećeg akta koju Parlament želi izmijeniti, a koja je u nacrtu akta ostala nepromijenjena, označeni su ***podebljanim slovima***. Za moguća brisanja u tim dijelovima teksta koristi se oznaka [...].

SADRŽAJ

	Stranica
NACRT ZAKONODAVNE REZOLUCIJE EUROPSKOG PARLAMENTA	5
EXPLANATORY STATEMENT	38
OPINION OF THE COMMITTEE ON INDUSTRY, RESEARCH AND ENERGY	41
POSTUPAK	50

NACRT ZAKONODAVNE REZOLUCIJE EUROPSKOG PARLAMENTA

**o prijedlogu Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o pregledima na cesti tehničke ispravnosti gospodarskih vozila koja prometuju u Uniji i stavljanju izvan snage Direktive 2000/30/EZ
(COM(2012)0382 – C7-0188/2012 – 2012/0186(COD))**

(Redovni zakonodavni postupak: prvo čitanje)

Europski parlament,

- uzimajući u obzir prijedlog Komisije upućen Europskom parlamentu i Vijeću (COM(2012)0382),
 - uzimajući u obzir članak 294. stavak 2. i članak 91. Ugovora o funkcioniranju Europske unije, u skladu s kojima je Komisija podnijela prijedlog Parlamentu (C7-0188/2012),
 - uzimajući u obzir članak 294. stavak 3. Ugovora o funkcioniranju Europske unije,
 - uzimajući u obzir obrazložena mišljenja ciparskog Zastupničkog doma, nizozemskog Senata i nizozemskog Zastupničkog doma podnesena u okviru protokola br. 2 o primjeni načela supsidijarnosti i proporcionalnosti, u kojima se izjavljuje da nacrt zakonodavnog akta nije u skladu s načelom supsidijarnosti,
 - uzimajući u obzir mišljenje Europskog gospodarskog i socijalnog odbora od 12. prosinca 2012.¹,
 - uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija²,
 - uzimajući u obzir članak 55. Poslovnika,
 - uzimajući u obzir izvješće Odbora za promet i turizam i mišljenje Odbora za industriju, istraživanje i energetiku (A7-0207/2013),
1. usvaja sljedeće stajalište u prvom čitanju;
 2. traži od Komisije da predmet ponovno uputi Parlamentu ako namjerava bitno izmijeniti svoj prijedlog ili ga zamijeniti drugim tekstom;
 3. nalaže svojem predsjedniku da stajalište Parlamenta proslijedi Vijeću, Komisiji i nacionalnim parlamentima.

¹ SL C 44, 15.2.2012., str. 128.

² SL C ... str.

Amandman 1 Prijedlog Uredbe

Uvodna izjava 3.

Tekst koji je predložila Komisija

(3) Ispitivanje tehničke ispravnosti dio je opsežnijeg sustava koji osigurava da vozila tijekom uporabe budu održavana u sigurnom i ekološki prihvatljivom stanju. Taj sustav treba obuhvaćati periodične tehničke preglede svih vozila i preglede na cesti tehničke ispravnosti vozila koja se koriste za gospodarsku djelatnost cestovnog prijevoza te odredbe o postupku registracije vozila radi osiguravanja **da** se vozila koja predstavljaju neposredan rizik za cestovnu sigurnost **na njima ne koriste**.

Izmjena

(3) Ispitivanje tehničke ispravnosti dio je opsežnijeg sustava koji osigurava da vozila tijekom uporabe budu održavana u sigurnom i ekološki prihvatljivom stanju. Taj sustav treba obuhvaćati periodične tehničke preglede svih vozila i preglede na cesti tehničke ispravnosti vozila koja se koriste za gospodarsku djelatnost cestovnog prometa te odredbe o postupku registracije vozila. **Periodični pregledi trebali bi biti glavni alat** za osiguranje **tehničke ispravnosti. Pregledi na cesti tehničke ispravnosti gospodarskih vozila trebali bi biti samo dodatak periodičnim pregledima te bi trebali biti usmjereni na vozila na cesti** koja predstavljaju neposredan rizik za cestovnu sigurnost.

Obrazloženje

Roadside inspections of commercial vehicles should only be complementary on periodic roadworthiness testing in order to target vehicles posing an immediate threat to road safety.

Amandman 2 Prijedlog Uredbe

Uvodna izjava 4.

Tekst koji je predložila Komisija

(4) U Uniji je doneseno nekoliko tehničkih standarda **i** zahtjeva o sigurnosti vozila. Međutim sustavom neočekivanih pregleda na cesti potrebno je osigurati da vozila, nakon što su uvedena na tržište, **nastave zadovoljavati sigurnosne standarde** tijekom svog uporabnog vijeka.

Izmjena

(4) U Uniji je doneseno nekoliko tehničkih standarda, zahtjeva o sigurnosti vozila **i ekoloških standarda**. Međutim sustavom neočekivanih **tehničkih** pregleda na cesti potrebno je osigurati da vozila, nakon što su uvedena na tržište, **ostanu tehnički ispravna** tijekom svog uporabnog vijeka.

Amandman 3 Prijedlog Uredbe

Uvodna izjava 5.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(5.a) S obzirom na to da, kao što je pokazalo izvješće Komisije o provedbi Direktive 2000/30/EZ, brojna vozila koja su zaustavljena radi inspekcija na cesti nemaju nedostataka, izbor vozila za inspekcije na cesti treba se temeljiti na profilu rizika prijevoznika i treba biti usmjeren na visokorizične poduzetnike kako bi se smanjio teret za prijevoznike koji svoja vozila održavaju na pravilan način.

Amandman 4 Prijedlog Uredbe

Uvodna izjava 6.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(6) Preglede na cesti treba provoditi s pomoću sustava stupnjevanja rizika. *Države članice mogu koristiti sustav stupnjevanja rizika uspostavljen u skladu s člankom 9. Direktive 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o minimalnim uvjetima za provedbu Uredbi Vijeća (EEZ) br. 3820/85 i (EEZ) br. 3821/85 o socijalnom zakonodavstvu koje se odnosi na aktivnosti cestovnog prijevoza i o stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 88/599/EEZ.*

(6) **Tehnički** pregledi na cesti stoga se trebaju provoditi s pomoću sustava stupnjevanja rizika *koji se temelji na broju i ozbiljnosti nedostataka pronađenih na vozilima kojima upravljaju pojedini poduzetnici kao što je navedeno u standardiziranim potvrdama o tehničkoj ispravnosti i izvješćima o pregledima na cesti.*

Amandman 5
Prijedlog Uredbe

Uvodna izjava 6.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(6.a) Uzimajući u obzir količinu prometa gospodarskih vozila među državama članicama i kako bi se izbjegla svaka diskriminacija koja se temelji na zemlji registracije vozila, sustav stupnjevanja rizika treba provoditi u cijeloj Uniji i on se treba temeljiti na odgovarajućoj razini usklađenosti periodičnih pregleda tehničke ispravnosti i pregleda na cesti među svim državama članicama.

Amandman 6
Prijedlog Uredbe

Uvodna izjava 6.b (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(6.b) Uredbom (EZ) br. 1071/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o uspostavljanju zajedničkih pravila koja se tiču uvjeta za obavljanje djelatnosti cestovnog prijevoznika uspostavljen je europski registar cestovnih prijevoznika (ERRU). ERRU omogućava međusobno povezivanje nacionalnih elektroničkih registara prijevoznika u cijeloj Uniji u skladu s pravilima Unije o zaštiti osobnih podataka. Uporabom tog sustava kojim upravlja nadležno tijelo svake države članice olakšava se suradnja među državama članicama i smanjuju troškovi poduzeća i upravnih tijela.

Amandman 7
Prijedlog Uredbe

Uvodna izjava 7.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(7.a) Poljoprivredna vozila s maksimalnom projektiranom brzinom većom od 40 km/h u nekim se slučajevima upotrebljavaju kao zamjena za kamione u svrhe gospodarskoga cestovnog prijevoza. Važno je osigurati da se na taj način korištena poljoprivredna vozila smatraju jednakima kamionima kad je riječ o tehničkim pregledima na cesti.

Amandman 8
Prijedlog Uredbe

Uvodna izjava 10.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(10) Kako bi bilo moguće *izbjeći* nepotreban administrativni *teret* i troškove i poboljšati učinkovitost pregleda, vozila kojima upravljaju poduzetnici koji nisu u skladu sa standardima cestovne sigurnosti i ekološkim standardima ***treba*** odabrati kao prioritete, dok uredno održavana vozila kojima upravljaju odgovorni prijevoznici skloni sigurnom ponašanju ***treba*** nagraditi rjeđim pregledima.

(10) Kako bi bilo moguće *izbjeći* nepotrebne administrativne *terete* i troškove i poboljšati učinkovitost pregleda, ***nadležna nacionalna tijela trebala bi imati mogućnost donošenja odluke da*** se vozila kojima upravljaju poduzetnici koji nisu u skladu sa standardima cestovne sigurnosti i ekološkim standardima ***odaberu*** kao prioritet, a uredno održavana vozila kojima upravljaju odgovorni prijevoznici skloni sigurnom ponašanju ***nagrade*** rjeđim pregledima.

Amandman 9
Prijedlog Uredbe

Uvodna izjava 11.

Tekst koji je predložila Komisija

(11) Pregledi na cesti tehničke ispravnosti trebaju sadržavati početne i, po potrebi, detaljnije preglede. U oba slučaja trebaju obuhvaćati sve važne dijelove i sustave vozila. Radi postizanja usklađenijeg ispitivanja treba uvesti metode pregleda te primjere nedostataka i njihove procjene u skladu s njihovom težinom za sve moguće stavke.

**Amandman 10
Prijedlog Uredbe**

Uvodna izjava 11.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(11) Pregledi na cesti tehničke ispravnosti trebaju sadržavati početne i, po potrebi, detaljnije preglede. U oba slučaja trebaju obuhvaćati sve važne dijelove i sustave vozila, ***uključujući osiguranje tereta***. Radi postizanja usklađenijeg ispitivanja treba uvesti metode pregleda te primjere nedostataka i njihove procjene u skladu s njihovom težinom za sve moguće stavke. ***Treba poticati uporabu normi za osiguravanje tereta i njegovu ocjenu.***

Izmjena

(11.a) S obzirom na to da je pravilan rad guma usko povezan s njihovim tlakom zraka, treba uzeti u obzir proširenje obvezne opreme za gospodarska vozila na sustav za praćenje tlaka gume kako je utvrđeno u Uredbi 64.02 UNECE-a (Gospodarska komisija Ujedinjenih naroda za Europu) te, ako se smatra potrebnim, funkcioniranje takvih sustava treba provjeravati u tijeku tehničkih pregleda na cesti.

**Amandman 11
Prijedlog Uredbe**

Uvodna izjava 11.b (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(11.b) Države članice mogu provjeriti osiguranje tereta tijekom tehničkih pregleda na cesti u skladu s postojećim normama. Ishod takvih provjera ne bi

trebao biti uveden u sustav stupnjevanja rizika dok se pravila o osiguranju tereta ne usklade na razini Unije. Dok ne dođe do takvog usklađivanja, treba poticati uporabu europskih standarda i europskih smjernica o najboljim praksama za osiguranje tereta u cestovnom prijevozu.

Amandman 12 Prijedlog Uredbe

Uvodna izjava 12.

Tekst koji je predložila Komisija

(12) Izvješća o pregledima na cesti tehničke ispravnosti u više država članica izrađuju se elektronički. U takvim slučajevima ispis izvješća o pregledu **treba dati vozaču**. Svi podaci i informacije prikupljeni tijekom pregleda na cesti tehničke ispravnosti trebali bi biti dostavljeni u zajednički repozitorij države članice radi *lakše* obrade podataka i prijenosa informacija bez dodatnog administrativnog tereta.

Izmjena

(12) Izvješća o pregledima na cesti tehničke ispravnosti u više država članica izrađuju se elektronički. U takvim slučajevima **važno je da se u potpunosti iskoriste prednosti elektroničke komunikacije te da se što više smanji uporaba ispisa** izvješća o pregledu. Sve podatke i informacije prikupljene tijekom pregleda na cesti potrebno je prenijeti u zajednički repozitorij države članice radi *lakše* obrade podataka i prijenosa informacija bez **ikakvog** dodatnog administrativnog tereta.

Obrazloženje

Periodic roadworthiness testing should be the main tool to ensure the roadworthiness of all vehicles and the roadside inspections of commercial vehicles should only be complementary in order to target vehicles posing an immediate threat to road safety. A parallel Izmjena should be introduced for the proposal on periodic roadworthiness testing.

Amandman 13 Prijedlog Uredbe

Uvodna izjava 13.

Tekst koji je predložila Komisija

(13) Korištenje jedinica za mobilni pregled smanjuje kašnjenja i troškove za korisnike jer se detaljniji pregledi mogu provesti izravno na cesti. ***U nekim slučajevima*** za detaljnije se preglede mogu koristiti i stanice za tehnički pregled.

Izmjena

(13) Korištenje jedinica za mobilni pregled smanjuje kašnjenja i troškove za korisnike jer se detaljniji pregledi mogu provesti izravno na cesti. Detaljniji pregledi mogu se obavljati i u stanicama za tehnički pregled ***ako se nalaze u blizini***.

Amandman 14 Prijedlog Uredbe

Uvodna izjava 13.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(13.a) Osoblje koje obavlja početne preglede na cesti treba imati odgovarajuće sposobnosti za učinkovito obavljanje vizualnih pregleda.

Amandman 15 Prijedlog Uredbe

Uvodna izjava 14.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(14.a) Poduzetnicima ili vozačima se za obavljanje početnog tehničkog pregleda na cesti naknada se ne naplaćuje. Međutim kako bi se ublažili troškovi koji proizlaze iz uporabe tehničke opreme za detaljniji pregled na cesti bilo s pomoću mobilne jedinice za pregled ili u centru za tehničke preglede u blizini, države članice trebaju biti u mogućnosti naplatiti naknadu ako su pronađeni veliki ili opasni nedostaci koji upućuju na to da poduzetnik koji upravlja vozilom nije ispunio svoju odgovornost kako bi vozilo bilo tehničkih ispravno. Kako bi se ograničio financijski teret za takve poduzetnike, iznos naknade ne smije premašiti onaj koji se plaća za periodične

preglede tehničke ispravnosti za vozilo iste kategorije. Svaki prihod ili dohodak od naplaćivanja takvih naknada treba upotrijebiti u svrhu poboljšanja sigurnosti na cesti.

Amandman 16 Prijedlog Uredbe

Uvodna izjava 16.

Tekst koji je predložila Komisija

(16) U svrhu osiguravanja učinkovite razmjene informacija među državama članicama trebalo bi u svakoj državi članici uspostaviti jedno tijelo koje bi djelovalo kao kontaktna točka za komunikaciju s drugim relevantnim nadležnim tijelima. To bi tijelo trebalo izrađivati i odgovarajuće statistike. Nadalje, države članice trebale bi primijeniti koherentnu nacionalnu strategiju provođenja na svojem teritoriju i imenovati jedno tijelo za koordiniranje njezine provedbe. Nadležna tijela u svakoj državi članici trebala bi odrediti postupke kojima se utvrđuju vremenska ograničenja i sadržaji informacija koje se prosljeđuju.

Izmjena

(16) U svrhu osiguravanja učinkovite razmjene informacija među državama članicama trebalo bi u svakoj državi članici uspostaviti jedno tijelo koje bi djelovalo kao kontaktna točka za komunikaciju s drugim relevantnim nadležnim tijelima. To bi tijelo trebalo izrađivati i odgovarajuće statistike, ***naročito u odnosu na kategorije gospodarskih vozila pregledanih tijekom tehničkih pregleda na cesti, broj i vrstu ustanovljenih nedostataka i njihovu ozbiljnost.*** Nadalje, države članice trebale bi primijeniti koherentnu nacionalnu strategiju provođenja na svojem teritoriju i imenovati jedno tijelo za koordiniranje njezine provedbe. Nadležna tijela u svakoj državi članici trebala bi odrediti postupke kojima se utvrđuju vremenska ograničenja i sadržaji informacija koje se prosljeđuju.

Amandman 17 Prijedlog Uredbe

Uvodna izjava 17.

Tekst koji je predložila Komisija

(17) Kako bi se osiguralo nadgledanje sustava pregleda na cesti koji se provodi u Uniji, države članice trebale bi ***svake druge godine*** obavijestiti Komisiju o rezultatima pregleda provedenih na cesti. Komisija bi

Izmjena

(17) Kako bi se osiguralo nadgledanje sustava pregleda na cesti koji se provodi u Uniji, države članice trebale bi ***svake druge godine do 31. ožujka*** obavijestiti Komisiju o rezultatima pregleda provedenih na cesti.

prikupljene podatke trebala dostaviti
Europskom parlamentu.

Komisija bi prikupljene podatke trebala
dostaviti Europskom parlamentu.

Obrazloženje

With respect to Article 20, it is not clear how often Member States should communicate results to the Commission. Therefore, recital 17 of the preamble and Article 20 need to be brought into conformity.

Amandman 18 Prijedlog Uredbe

Uvodna izjava 17.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(17.a) Kako bi se smanjio gubitak vremena za poduzetnike i vozače i povećala ukupna učinkovitost, trebalo bi poticati provođenje tehničkih pregleda na cesti i preglede kojima se provjerava usklađenost sa socijalnim zakonodavstvom na području cestovnog prometa, posebice s Uredbom (EZ) br. 561/2006 Europskoga parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni prijevoz, Direktivom 2006/22/EZ i Uredbom Vijeća (EEZ) br. 3821/85 od 20. prosinca 1985. o tahografu u cestovnom prijevozu.

SL L 102, 11.4.2006., str. 1.).

SL L 370, 31.12.1985., str. 8.).

Amandman 19 Prijedlog Uredbe

Članak 1. – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

Ovom Uredbom uspostavlja se sustav pregleda na cesti gospodarskih vozila koja prometuju na teritoriju država članica.

Izmjena

1. Ovom Uredbom uspostavlja se sustav pregleda na cesti **tehničke ispravnosti** gospodarskih vozila koja prometuju na teritoriju država članica.

Amandman 20 Prijedlog Uredbe

Članak 1. – stavak 1.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

1.a Tehnički pregledi na cesti provode se bez diskriminacije na temelju državljanstva vozača ili države u kojoj je određeno gospodarsko vozilo registrirano odnosno u kojoj se počelo upotrebljavati.

Amandman 21 Prijedlog Uredbe

Članak 2. – stavak 1. – uvodni dio

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

1. Ova se Uredba primjenjuje na gospodarska vozila s konstrukcijskom brzinom koja prelazi 25 km/h sljedećih kategorija u skladu s Direktivom 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća:

1. Ova Uredba primjenjuje se na gospodarska vozila s konstrukcijskom brzinom koja prelazi 25 km/h sljedećih kategorija u skladu s **Direktivom 2003/37/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 26. svibnja 2003. o homologaciji poljoprivrednih ili šumarskih traktora, njihovih prikolica i izmjenjivih vučenih strojeva zajedno s njihovim sustavima, sastavnim dijelovima i zasebnim tehničkim jedinicama** i Direktivom 2007/46/EZ:

Obrazloženje

Some models of tractors also have to be included into the scope of this Regulation as they are being frequently used on public roads for commercial purposes.

Amandman 22
Prijedlog Uredbe

Članak 2. – stavak 1. – alineja 1.

Tekst koji je predložila Komisija

– motorna vozila za prijevoz putnika s više od osam sjedala, osim vozačeva – kategorije vozila M2 i M3,

Izmjena

– motorna vozila ***i svako priključeno vozilo*** za prijevoz putnika s više od osam sjedala, osim vozačeva – kategorije vozila M2 i M3,

Obrazloženje

It is appropriate to test any trailer, regardless of size or type, when used with M2 and M3 vehicles. It makes enforcement clearer and simpler.

Amandman 23
Prijedlog Uredbe

Članak 2. – stavak 1. – alineja 2.

Tekst koji je predložila Komisija

– ***motorna vozila s najmanje četiri kotača koja se obično koriste za cestovni prijevoz robe i čija najveća dozvoljena masa nije veća od 3.500 kg – kategorija vozila N1,***

Izmjena

brisan

Obrazloženje

It is questionable whether component wear in category N1 vehicles leads to a higher accident rate and thereby affects road safety. Furthermore, extending the inspection requirement to a wider range of commercial vehicles would impose a significantly greater financial and administrative burden on the bodies responsible for vehicle inspections.

Amandman 24
Prijedlog Uredbe

Članak 2. – stavak 1. – alineja 3.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

– motorna vozila koja se koriste za prijevoz robe i čija je najveća dozvoljena masa veća od 3.500 kg – kategorije vozila N2 i N3,

– motorna vozila **i svako priključeno vozilo** za prijevoz robe čija je najveća dozvoljena masa veća od 3.500 kg – kategorije vozila N2 i N3,

Obrazloženje

It is appropriate to test any trailer, regardless of size or type, when used with N2 and N3 vehicles. It makes enforcement clearer and simpler.

Amandman 25 Prijedlog Uredbe

Članak 2. – stavak 1. – alineja 4.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

– **prikolice i poluprikolice čija najveća dozvoljena masa nije veća od 3.500 kg – kategorije vozila O1 i O2,**

brisan

Amandman 26 Prijedlog Uredbe

Članak 2. – stavak 1. – alineja 5.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

– **prikolice i poluprikolice čija je najveća dozvoljena masa veća od 3.500 kg – kategorije vozila O3 i O4.**

brisan

Obrazloženje

When used with commercial vehicles, these would be inspected so separate identification is not necessary.

Amandman 27 Prijedlog Uredbe

Članak 2. – stavak 1. – alineja 5.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

– traktori s kotačima kategorije T5 koji se upotrebljavaju uglavnom za gospodarski cestovni prijevoz na javnim cestama čija je maksimalna projektirana brzina veća od 40 km /h.

Amandman 28 Prijedlog Uredbe

Članak 3. – stavak 1. – točka 6.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(6) „gospodarsko vozilo” znači motorno vozilo i njegova prikolica namijenjeni za **profesionalni** prijevoz robe ili putnika;

(6) „gospodarsko vozilo” znači motorno vozilo i njegova prikolica namijenjeni za prijevoz robe ili putnika **u cestovnom prijevozu robe vozilima uz naknadu;**

Obrazloženje

The rapporteur considers it necessary to replace the phrase ‘for professional purposes’ with the wording of the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (‘CMR’).

Amandman 29 Prijedlog Uredbe

Članak 3. – stavak 1. – točka 9.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(9) „pregled na cesti” znači neočekivani pregled tehničke ispravnosti gospodarskog vozila koje *prometuje* cestama otvorenim za javni promet na teritoriju države članice koji provode nadležna tijela ili se provodi pod njihovim izravnim nadzorom;

(9) „**tehnički** pregled na cesti” znači neočekivani pregled tehničke ispravnosti gospodarskog vozila; **i osiguranja njegova tereta dok to vozilo prometuje** cestama otvorenim za javni promet na teritoriju države članice koji provode nadležna tijela ili se provodi pod njihovim izravnim nadzorom;

Amandman 30
Prijedlog Uredbe

Članak 3. – stavak 1. – točka 10.

Tekst koji je predložila Komisija

(10) „tehnički pregled“ znači **provjera zadovoljavaju li dijelovi i komponente** vozila njegove sigurnosne i ekološke značajke na snazi u trenutku odobrenja, prve registracije ili stavljanja u uporabu, ili u trenutku naknadnog opremanja vozila;

Izmjena

(10) „tehnički pregled“ znači **pregled kojim se osigurava da je vozilo sigurno za uporabu na javnim cestama i da zadovoljava potrebne** sigurnosne i ekološke značajke na snazi u trenutku odobrenja, prve registracije ili stavljanja u uporabu, ili u trenutku naknadnog opremanja vozila;

Amandman 31
Prijedlog Uredbe

Članak 3. – stavak 1. – točka 11.

Tekst koji je predložila Komisija

(11) „nadležno tijelo“ znači tijelo ili javno tijelo **odgovorno** za upravljanje **nacionalnim** sustavom za preglede na cesti.

Izmjena

(11) „nadležno tijelo“ znači tijelo ili javno tijelo **kojem je država članica povjerala odgovornost** za upravljanje sustavom za preglede na cesti, **uključujući po potrebi provođenje tehničkih pregleda na cesti;**

Amandman 32
Prijedlog Uredbe

Članak 3. – stavak 1. – točka 12.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

(12a) „poduzetnik“ znači svaka fizička ili pravna osoba, udruženje ili skupina osoba koji ostvaruju dobit ili ne, ili svako službeno tijelo, bez obzira na to ima li pravnu osobnost ili ovisi o tijelu s pravnom osobnošću, a koji sudjeluju u cestovnom prijevozu baveći se gospodarskom djelatnošću ili za vlastite potrebe;

Izmjena

Amandman 33
Prijedlog Uredbe

Članak 3. – stavak 1. – točka 14.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(14a) „pregled sigurnosti vozila” znači vizualni pregled, provjera rada i funkcionalna provjera šasije/okvira, uređaja za spajanje, sustava za upravljanje, guma, kotača i kočnih uređaja gospodarskog vozila;

Amandman 34
Prijedlog Uredbe

Članak 3. – stavak 1. – točka 14.b (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(14b) „stanica za tehnički pregled” znači javno ili privatno tijelo ili ustanova koje je država članica ovlastila za provođenje tehničkih pregleda;

Amandman 35
Prijedlog Uredbe

Članak 3. – stavak 1. – točka 14.c (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(14c) „korisnik” znači pojedinac ili pravna osoba koja upravlja vozilom kao njegov vlasnik ili ju je za to ovlastio vlasnik vozila.

Obrazloženje

Articles 8 and 24 refer to the concept of an ‘operator’, which necessitates defining what this means.

Amandman 36
Prijedlog Uredbe

Članak 4.

Tekst koji je predložila Komisija

Članak 4.

Sustav pregleda na cesti

Sustav pregleda na cesti obuhvaća početne preglede na cesti iz članka 9. i iscrpnije preglede na cesti iz članka 10. stavka 1.

Izmjena

Članak 4.

Datum i učestalost pregleda

Vozila se podvrgavaju periodičnom pregledu sigurnosti najmanje u sljedećim vremenskim razmacima:

Vozila kategorije N2:

s najvećom dopuštenom masom većom od 7,5 tona: na početku, 42 mjeseca nakon datuma prve registracije i poslije toga svakih šest mjeseci nakon posljednjeg tehničkog pregleda;

Vozila kategorije N3:

na početku, 30 mjeseca nakon datuma prve registracije i poslije toga svakih šest mjeseci nakon posljednjeg tehničkog pregleda;

Vozila kategorije O4:

na početku, 30 mjeseca nakon datuma prve registracije i poslije toga svakih šest mjeseci nakon posljednjeg tehničkog pregleda.

Obrazloženje

By increasing the frequency of this vehicle safety inspection, additional tests, depending on vehicle category, do not begin until the second or third year after first registration and unnecessary testing can be avoided.

Amandman 37
Prijedlog Uredbe

Članak 5.

Tekst koji je predložila Komisija

Svaka država članica svake kalendarske godine provodi ukupan broj početnih pregleda na cesti od najmanje 5 % ukupnog broja vozila iz članka 3. stavka 1. registriranih na njezinom teritoriju.

Izmjena

Svaka država članica svake kalendarske godine provodi **odgovarajući** broj početnih pregleda na cesti.

Ukupan broj početnih pregleda na cesti **iznosi** najmanje 5 % ukupnog broja **sljedećih gospodarskih** vozila iz članka 2. stavka 1. koji su registrirani na njezinom teritoriju:

motorna vozila za prijevoz putnika s više od osam sjedala, osim vozačeva – kategorije vozila M2 i M3,

motorna vozila koja se koriste za prijevoz robe i čija je najveća dozvoljena masa veća od 3 500 kg – kategorije vozila N2 i N3,

prikolice i poluprikolice čija je najveća dozvoljena masa veća od 3 500 kg – kategorije vozila O3 i O4.

Najmanje 5 % gospodarskih vozila koja nisu registrirana na teritoriju države članice ali ondje prometuju, razmjerno se pregledava.

Amandman 38
Prijedlog Uredbe

Članak 6.

Tekst koji je predložila Komisija

Članak 6.

Sustav stupnjevanja rizika za preglede na cesti

1. Na **nacionalnoj** razini mora se uvesti sustav stupnjevanja rizika za preglede na cesti utemeljen na broju i ozbiljnosti nedostataka pronađenih na vozilima

Izmjena

Članak 6.

Sustav stupnjevanja rizika za preglede na cesti

1. **Kako bi se pospješila učinkovitost tehničkih pregleda na cesti**, na razini **Unije** mora se uvesti sustav stupnjevanja rizika za preglede na cesti utemeljen na

kojima upravljaju pojedinačni poduzetnici. Sustavom stupnjevanja rizika upravlja nadležno tijelo ***države članice.***

2. Svakom poduzetniku dodjeljuje se profil rizičnosti utvrđen sustavom stupnjevanja rizika za preglede na cesti koristeći se kriterijima ***utvrđenim*** Prilogom I.

Poduzetnike se razvrstava prema sljedećim profilima rizičnosti:

visoka rizičnost,
srednji rizik,
niska rizičnost.

3. S ciljem provedbe sustava stupnjevanja rizika za preglede na cesti države članice ***moгу se koristiti*** sustavom stupnjevanja rizika koji je uspostavljen ***u skladu s***

broju i ozbiljnosti nedostataka pronađenih na ***gospodarskim*** vozilima ***tijekom periodičnih tehničkih pregleda i tehničkih pregleda na cesti.*** Sustav stupnjevanja rizika ***temelji se na nacionalnom elektroničkom registru povezanom u cijeloj Uniji kojim*** upravlja nadležno tijelo ***u svakoj državi članici.***

Tri godine nakon stupanja na snagu Uredbe XX Europskog parlamenta i Vijeća o periodičnim tehničkim pregledima motornih vozila i njihovih prikolica te o stavljanju izvan snage Direktive 2009/40/EZ, za izdavanje zapisnika o tehničkom pregledu i izvješća o pregledima na cesti upotrebljava se standardni obrazac Europske unije.

2. ***Nakon datuma iz stavka 1.*** svakom poduzetniku dodjeljuje se profil rizičnosti utvrđen sustavom stupnjevanja rizika, koristeći se ***sljedećim*** kriterijima ***u skladu s*** Prilogom I.:

broj pronađenih nedostataka;
ozbiljnost pronađenih nedostataka;
broj provedenih pregleda;
vremenski faktor.

Poduzetnike se razvrstava prema sljedećim profilima rizičnosti:

visoka rizičnost,
srednji rizik,
niska rizičnost.

Kako bi se poduzetnicima omogućilo da poboljšaju svoj profil rizičnosti, kod utvrđivanja stupnja rizičnosti poduzetnika o kojem je riječ uzima se u obzir podatak zadovoljava li poduzetnik zahtjeve tehničkog pregleda, što se utvrđuje tijekom dobrovoljnog redovitog pregleda sigurnosti vozila.

3. S ciljem provedbe sustava stupnjevanja rizika za preglede na cesti države članice ***koriste*** se sustavom stupnjevanja rizika koji je uspostavljen ***Uredbom (EZ) br.***

*člankom 9. Direktive 2006/22/EZ
Europskog parlamenta i Vijeća.*

1071/2009.

*Sustav stupnjevanja rizika sadrži podatke
o tehničkoj ispravnosti:*

*tri godine nakon stupanja na snagu ove
Uredbe za vozila kategorija N2, N3, M2;
O3 i O4;*

*pet godina nakon stupanja na snagu ove
Uredbe za druge kategorije iz članka 2.*

Amandman 39 Prijedlog Uredbe

Članak 7. – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

1. Vozači vozila registriranog u državi članici u vozilu čuvaju zapisnik o tehničkom pregledu vozila koji odgovara zadnjem tehničkom pregledu i izvješće zadnjeg pregleda na cesti, ako postoje.

Izmjena

1. Vozači vozila registriranog u državi članici u vozilu čuvaju zapisnik o tehničkom pregledu vozila koji odgovara zadnjem tehničkom pregledu i izvješće zadnjeg pregleda na cesti, ako postoje. ***Ako u državi članici vozila zapisnik i izvješće postoje u elektroničkom obliku, nadležna tijela ne smiju tražiti da se u vozilu čuvaju njihovi primjerci u papirnom obliku.***

Amandman 40 Prijedlog Uredbe

Članak 7. – stavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

3. ***Pojedini*** poduzetnici moraju osigurati da su vozila kojima upravljaju u svakom trenutku u tehnički ispravnom stanju.

Izmjena

3. Poduzetnici ***koji upravljaju vozilima na koja se primjenjuje ova Uredba*** moraju osigurati da su vozila kojima upravljaju u svakom trenutku u tehnički ispravnom stanju ***i da se u vozilu čuvaju original ili ovjerena preslika zapisnika o tehničkom pregledu i dokaz pregleda izdan u skladu s člankom 10. Uredbe XX [o periodičnim tehničkim pregledima] u vezi sa zadnjim tehničkim pregledom.***

Amandman 41
Prijedlog Uredbe

Članak 7. – stavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

3. Pojedini poduzetnici moraju osigurati da su vozila kojima upravljaju u svakom trenutku u tehnički ispravnom stanju.

Izmjena

(Ne utječe na englesku verziju)

Amandman 42
Prijedlog Uredbe

Članak 9.

Tekst koji je predložila Komisija

Prilikom utvrđivanja koja će vozila biti podvrgnuta pregledu na cesti nadzornici prvenstveno **odabiru** vozila kojima upravljaju poduzetnici s visokorizičnim profilom iz članka 6. stavka 2. Druga vozila mogu biti odabrana za pregled ako postoji sumnja da vozilo predstavlja rizik za cestovnu sigurnost.

Izmjena

Prilikom utvrđivanja koja će vozila biti podvrgnuta pregledu na cesti nadzornici **mogu, ako država članica tako odluči,** prvenstveno **odabrati** vozila kojima upravljaju poduzetnici s visokorizičnim profilom iz članka 6. stavka 2. Druga vozila mogu biti odabrana za pregled ako postoji sumnja da vozilo predstavlja rizik za cestovnu sigurnost.

Amandman 43
Prijedlog Uredbe

Članak 10. – stavak 1. – podstavak 2. – točka a

Tekst koji je predložila Komisija

Prilikom svakog početnog pregleda vozila nadzornik:

(a) provjerava zapisnik o tehničkom pregledu vozila i, ako postoji, izvješće o pregledu na cesti, koji se čuvaju u vozilu u skladu s člankom 7. stavkom 1.;

Izmjena

Prilikom svakog početnog pregleda vozila nadzornik:

(a) provjerava zapisnik o tehničkom pregledu vozila **koji odgovara zadnjem tehničkom pregledu, dokaz pregleda izdan u skladu s člankom 10. Uredbe XX [o periodičnim tehničkim pregledima] i, ako postoji, posljednje** izvješće o pregledu na

(b) provodi vizualnu ocjenu stanja vozila *i njegova tereta*.

cesti, koji se čuvaju u vozilu u skladu s člankom 7. stavkom 1.;

(b) provodi vizualnu ocjenu *tehničkog* stanja vozila;

Amandman 44 Prijedlog Uredbe

Članak 10. – stavak 1. – podstavak 2. – točka ba (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(ba) može provesti provjeru usklađenosti u pogledu bilo kojeg drugog regulatornog zahtjeva povezanog s upravljanjem gospodarskim vozilom u Uniji.

Amandman 45 Prijedlog Uredbe

Članak 10. – stavak 2. – podstavak 2. – alineja 2.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

šasija/okvir,

Amandman 46 Prijedlog Uredbe

Članak 10. – stavak 2. – podstavak 2. – alineja 3.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

osovine, kotači, gume i ovjese.

kotači i gume,

Amandman 47 Prijedlog Uredbe

Članak 10. – stavak 2. – podstavak 2. – alineja 3.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

uredaji za spajanje,

Amandman 48
Prijedlog Uredbe

Članak 10. – stavak 2. – podstavak 2. – alineja 4.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

štetna djelovanja.

štetna djelovanja: ***buka i ispušni plinovi.***

Amandman 49
Prijedlog Uredbe

Članak 10. – stavak 2. – podstavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Pregled svakog od tih područja obuhvaća ***jednu, više ili sve*** stavke navedene u Prilogu II. ***i relevantne*** za ta područja.

Pregled svakog od tih područja obuhvaća ***sve*** stavke navedene u Prilogu II. ***koje se smatraju potrebnim i relevantnim*** za ta područja.

Amandman 50
Prijedlog Uredbe

Članak 10. – stavak 2. – podstavak 4.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Uz to nadzornik može provjeriti i druga područja navedena u *točki 1.* Priloga II. ***te obuhvatiti jednu, više ili sve*** stavke navedene u tom Prilogu.

Uz to, ***ako je to potrebno zbog potencijalnog rizika za sigurnost,*** nadzornik može provjeriti i druga područja navedena u *prvom dijelu* Priloga II. ***obuhvaćajući sve*** stavke navedene u tom Prilogu ***koje se smatraju potrebnim i relevantnim za ta područja.***

Amandman 51 Prijedlog Uredbe

Članak 10. – stavak 2. – podstavak 5.

Tekst koji je predložila Komisija

Kada zapisnik o tehničkom pregledu ili izvješće o pregledu na cesti pokazuju da je pregled jedne od stavaka navedenih u Prilogu II. proveden tijekom **prethodnog** mjeseca, nadzornik neće provjeravati tu stavku, osim kada je **to opravdano** zbog očiglednog nedostatka.

Izmjena

Kada zapisnik o tehničkom pregledu **koji odgovara zadnjem tehničkom pregledu** ili izvješće o pregledu na cesti pokazuju da je pregled jedne od stavaka navedenih u Prilogu II. proveden tijekom **prethodna tri** mjeseca, nadzornik neće provjeravati tu stavku, osim kada je **takav pregled opravdan** zbog očiglednog nedostatka.

Obrazloženje

The introduction of the six-monthly vehicle safety inspection ensures that the components of a commercial vehicle are regularly checked and signs of wear can be detected at an earlier stage. Undertakings can also schedule these inspections, and any deficiencies in the vehicle can be rectified in good time. This should enable technical roadside inspections to be carried out more efficiently.

Amandman 52 Prijedlog Uredbe

Članak 11. – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

2. Kada se pregledi provode u stanicima za tehnički pregled, **mjesto početnog pregleda na cesti ne smije biti udaljeno više od 10 km od te stanice.**

Izmjena

2. Kada se pregledi provode u stanicima za tehnički pregled, **provode se što prije u najbližoj stanici.**

Amandman 53 Prijedlog Uredbe

Članak 11. – stavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

3. Jedinice za mobilni pregled opremljene su odgovarajućom opremom za provođenje pregleda na cesti, uključujući barem opremu potrebnu za ocjenu stanja kočnica, sustava za upravljanje, ovjesa **i** emisija

Izmjena

3. Jedinice za mobilni pregled opremljene su odgovarajućom opremom za provođenje pregleda na cesti, uključujući barem opremu potrebnu za ocjenu stanja kočnica, sustava za upravljanje, ovjesa, emisija **i**

vozila.

težine vozila.

Amandman 54 Prijedlog Uredbe

Članak 12. – stavak 2. – alineja 3.

Tekst koji je predložila Komisija

opasni nedostaci koji predstavljaju izravnu i trenutačnu opasnost za sigurnost na cesti *tako da se vozilo ni pod kojim uvjetima ne smije upotrebljavati* na cesti.

Izmjena

opasni nedostaci koji predstavljaju izravnu i trenutačnu opasnost za sigurnost na cesti *zbog kojih predmetna država članica ili njezina nadležna tijela mogu opravdano zabraniti upotrebu vozila* na cesti.

Amandman 55 Prijedlog Uredbe

Članak 13.

Tekst koji je predložila Komisija

Članak 13.

Posebna pravila u vezi s provjerom osiguranja tereta

Nadzornik može podvrgnuti vozilo provjeri osiguranja tereta u skladu s ***Prilogom IV. Također se primjenjuju naknadni postupci iz članka 14. u slučaju većih ili opasnih nedostataka u vezi s osiguranjem tereta.***

Izmjena

Članak 13.

Provjera osiguranja tereta

Nadzornici mogu podvrgnuti vozilo provjeri osiguranja tereta u skladu s ***postojećim normama. Ishod takvih provjera ne uvodi se u sustav stupnjevanja rizika dok se pravila o osiguranju tereta ne usklade na razini Unije.***

Do ... [uskладiti prema datumu u članku 18.a prijedloga Uredbe o periodičkim tehničkim pregledima] Komisija dostavlja Europskom parlamentu i Vijeću izvješće o razini usklađenosti na području osiguranja tereta u cestovnom prometu, o provjeri osiguranja tereta na cesti i o rezultatu analize metoda kojima se osigurava da poduzetnici koji upravljaju vozilom, pošiljatelji, špediteri, utovaritelji i drugi relevantni operateri koji sudjeluju u

rukovanju teretom ispunjavaju zahtjeve za osiguranje tereta.

Izvjешće prati, ako je to primjereno, zakonodavni prijedlog.

Amandman 56 Prijedlog Uredbe

Članak 14. – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

1. Svaki veći nedostatak otkriven početnim ili iscrpnijim pregledom mora se bez odgode otkloniti *u blizini mjesta pregleda.*

Izmjena

1. Svaki veći nedostatak otkriven početnim ili iscrpnijim pregledom mora se bez odgode otkloniti *na lokaciji koja ima svu potrebnu opremu što je bliže moguće mjestu na kojem je obavljen početni ili iscrpniji pregled.*

Amandman 57 Prijedlog Uredbe

Članak 14. – stavak 3. – podstavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

3. Nadzornik neće dopustiti korištenje vozila razvrstanog u skupinu s opasnim nedostacima dokle god takvi nedostaci nisu otklonjeni na licu mjesta *pregleda*. Nadzornik *može dopustiti* korištenje vozila kako bi se stiglo do najbliže radionice u kojoj se ti nedostaci mogu otkloniti pod uvjetom da su opasni nedostaci popravljani na način da omogućuju odlazak u radionicu i da ne postoji trenutni rizik za sigurnost putnika ili drugih sudionika u cestovnom prometu.

Izmjena

3. Nadzornik neće dopustiti korištenje vozila razvrstanog u skupinu s opasnim nedostacima dokle god takvi nedostaci nisu otklonjeni na licu mjesta *na kojem je obavljen pregled ili u jednoj od najbližih radionica. Ako se na vozilu otkriju nedostaci na područjima iz članka 10. stavka 2., nadzornik dopušta* korištenje vozila kako bi stiglo do najbliže radionice u kojoj se ti nedostaci mogu otkloniti pod uvjetom da su opasni nedostaci popravljani na način da omogućuju odlazak u radionicu i da ne postoji trenutni rizik za sigurnost putnika *u vozilu* ili drugih sudionika u cestovnom prometu.

Amandman 58
Prijedlog Uredbe

Članak 14. – stavak 3. – podstavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

Nadzornik može dopustiti izravan odvoz vozila razvrstanog u skupinu s opasnim nedostacima do najbližeg mjesta gdje se *to vozilo* može popraviti ili zaplijeniti.

Izmjena

Nadzornik može dopustiti izravan odvoz vozila razvrstanog u skupinu s opasnim nedostacima do najbližeg *dostupnog* mjesta gdje se *ono* može popraviti ili zaplijeniti.

Amandman 59
Prijedlog Uredbe

Članak 16. – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

2. Nadzornik obavještava nadležno tijelo o rezultatima iscrpnijih pregleda na cesti u razumnom roku nakon provođenja tih pregleda. Nadležno tijelo te informacije čuva 36 mjeseci od datuma njihova primitka.

Izmjena

2. Nadzornik obavještava nadležno tijelo *elektroničkim putem* o rezultatima iscrpnijih pregleda na cesti u razumnom roku nakon provođenja tih pregleda. Nadležno tijelo *unos* te informacije *u nacionalni registar iz Uredbe (EZ) br. 1071/2009* i čuva *ih* 36 mjeseci od datuma njihova primitka.

Amandman 60
Prijedlog Uredbe

Članak 16. – stavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

3. Rezultati pregleda na cesti šalju se tijelu za registraciju koje je registriralo vozilo.

Izmjena

3. Rezultati pregleda na cesti šalju se *elektroničkim putem* tijelu za registraciju koje je registriralo vozilo, *vlasniku vozila i, u slučaju vozila registriranih u drugoj državi članici, upotrebom europskog registra cestovnih prijevoznika (ERRU), kao što je utvrđeno Uredbom (EZ) br. 1071/2009.*

Amandman 61 Prijedlog Uredbe

Članak 18. – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

1. Kada su na vozilu koje nije registrirano u državi članici pregleda pronađeni veći ili opasni nedostaci, posebno oni koji za posljedicu imaju zabranu prometovanja vozila, kontaktna točka obavještava o rezultatima pregleda nadležno tijelo države članice u kojoj je vozilo registrirano.

Ta obavijest sadrži elemente izvješća o pregledu na cesti određene u Prilogu VI.

Komisija usvaja iscrpna pravila u vezi s postupcima *i formatima* za prijavljivanje vozila s većim ili opasnim nedostacima nadležnom tijelu države članice u kojoj je vozilo registrirano u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 23. stavka 2.

Amandman 62 Prijedlog Uredbe

Članak 18. – stavak 2. – podstavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

Nadležno tijelo države članice u kojoj je vozilo registrirano obavještava o poduzetim mjerama *državu članicu* u kojoj je vozilo pregledano.

Izmjena

1. Kada su na vozilu koje nije registrirano u državi članici pregleda pronađeni veći ili opasni nedostaci, posebno oni koji za posljedicu imaju zabranu prometovanja vozila, kontaktna točka obavještava o rezultatima pregleda nadležno tijelo države članice u kojoj je vozilo registrirano.

Država članica u kojoj je vozilo registrirano uzima tu informaciju u obzir pri razvrstavanju poduzetnika u skladu s člankom 6. stavkom 2.

Ta obavijest sadrži elemente izvješća o pregledu na cesti određene u Prilogu VI ***i dostavlja se u standardiziranom formatu preko nacionalnog elektroničkog registra iz članka 16. Uredbe (EZ) 1071/2009.***

Komisija usvaja iscrpna pravila u vezi s postupcima za prijavljivanje vozila s većim ili opasnim nedostacima nadležnom tijelu države članice u kojoj je vozilo registrirano u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 23. stavka 2.

Izmjena

Nadležno tijelo države članice u kojoj je vozilo registrirano obavještava o poduzetim mjerama ***nadležno tijelo države članice*** u kojoj je vozilo pregledano ***i unosi***

informacije u europski registar cestovnih prijevoznika (ERRU).

Amandman 63
Prijedlog Uredbe

Članak 18. – stavak 1. – točka 2.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(2a) U slučaju da se pronađu veći ili opasni nedostaci ime korisnika šalje se kontaktnoj točki u skladu s člankom 16.

Amandman 64
Prijedlog Uredbe

Članak 18. – stavak 2.b (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

2b. Država članica u kojoj je vozilo registrirano dostavlja tijelu koje provodi tehnički pregled na cesti informacije o profilu rizičnosti poduzetnika čije se vozilo pregledava. Te se informacije dostavljaju u razumnom roku elektroničkim putem. Komisija donosi provedbene akte u vezi s iscrpnim pravilima o postupcima za dostavljanje takvih informacija takvim tijelima.

Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 23. stavka 2.

Amandman 65
Prijedlog Uredbe

Članak 20. – stavak 2. – podstavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

Komisija *prikupljene podatke* dostavlja Europskom parlamentu.

Izmjena

Komisija dostavlja Europskom parlamentu *izvješće u kojem su sažeti prikupljeni podaci*.

Amandman 66
Prijedlog Uredbe

Članak 22. – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

2. Ovlasti iz članka 21. prenose se na *neodređeno vrijeme* [od datuma stupanja na snagu ove Uredbe].

Izmjena

2. Ovlasti iz članka 21. prenose se *Komisiji na razdoblje od pet godina* [od datuma stupanja na snagu ove Uredbe]. *Komisija priprema izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja petogodišnjeg razdoblja. Delegiranje ovlasti prešutno se produljuje na razdoblje jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće ne usprotive takvom produljenju najkasnije tri mjeseca prije isteka svakog razdoblja.*

Amandman 67
Prijedlog Uredbe

Članak 24. – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

2. Pravila utvrđena u skladu sa stavkom 1. obuhvaćaju kazne za vozača ili korisnika u slučaju odbijanja suradnje s nadzornikom i *uklanjanja nedostataka otkrivenih tijekom pregleda*.

Izmjena

2. Pravila utvrđena u skladu sa stavkom 1. obuhvaćaju kazne za vozača ili korisnika u slučaju odbijanja suradnje s nadzornikom i *nezakonitog korištenja vozilom kao posljedice neusklađenosti iz članka 14.*

Obrazloženje

Driving an unroadworthy vehicle on public highways should be a punishable act, although

the failure to correct problems uncovered at a roadworthiness test should not be. In certain cases, the owner or operator of a vehicle which has been found to present severe or dangerous deficiencies may decide to take it off the road (he may decide to have it destroyed in accordance with the rules laid down in Directive 2000/53/EC on end of life vehicles, or to use in it another manner).

Amandman 68 Prijedlog Uredbe

Prilog II. – drugi dio – stavka 5.2.2. – točka da (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

5.2.2. Kotači Vizualni pregled obje strane svakog kotača

Izmjena Parlamenta

5.2.2. Kotači Vizualni pregled obje strane svakog kotača ***(da) Kotač ne odgovara glavini kotača***

Obrazloženje

There are serious liability and safety concerns associated with substandard or damaged wheels, whereby wheels are fitted onto non-standard axles. The testing of wheels not in conformity with the wheel hub should be treated as a safety critical item and therefore included in the list of items to be checked during roadside technical inspections.

Amandman 69 Prijedlog Uredbe

Prilog II. – drugi dio – stavka 5.2.3. – drugi stupac: Metoda

Tekst koji je predložila Komisija

5.2.3. Gume **Vizualni pregled cijele gume kotrljanjem vozila natrag i naprijed.**

Izmjena Parlamenta

5.2.3. Gume **Vizualni pregled cijele gume kotrljanjem vozila natrag i naprijed.**
Uz pomoć manometra izmjeriti tlak

zraka guma i usporediti ga s vrijednostima koje je naveo proizvođač.

Objasnenje

The pressure of a tyre cannot be checked without the use of a pressure gauge. The inspector will have to compare whether the tyre pressure is in line with that recommended by the vehicle manufacturer.

**Amandman 70
Prijedlog Uredbe**

Prilog III. – prvi dio – naslov: Opasni nedostaci – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Nedostaci koji predstavljaju izravnu i trenutnu opasnost za sigurnost na cesti.
Daljnja upotreba vozila na cesti nije dopuštena iako se u nekim slučajevima može dopustiti vožnja pod određenim uvjetima izravno do određene lokacije, na primjer radi trenutnog popravka ili zbog zaplijene vozila.

Nedostaci koji predstavljaju izravnu i trenutnu opasnost za sigurnost na cesti ***zbog kojih predmetna država članica ili njezina nadležna tijela mogu opravdano zabraniti upotrebu vozila na cesti***, iako se u nekim slučajevima može dopustiti vožnja pod određenim uvjetima izravno do određene lokacije, na primjer radi trenutnog popravka ili zbog zaplijene vozila.

**Amandman 71
Prijedlog Uredbe**

Prilog III. – drugi dio – stavka 5.2.3. – točka e

Tekst koji je predložila Komisija

5.2.3. Gume	(e) Dubina gaznog sloja gume <i>nije u skladu sa zahtjevima⁽¹⁾</i> . <i>Manje od 80 % potrebne dubine gaznog sloja</i>	X	X
-------------	--	---	---

Izmjena Parlamenta

5.2.3. Gume	(e) Guma <i>ima najmanju dopuštenu dubinu gaznog sloja</i> .	X	X
-------------	---	---	---

Dubina gaznog sloja gume manja je od najmanje dopuštene dubine.

Obrazloženje

Any tyre with a tread depth below the legal requirements is illegal and should therefore not be allowed on European roads.

**Amandman 72
Prijedlog Uredbe**

Prilog III. – drugi dio – stavka 5.2.3. – točka ga (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

5.2.3. Gume

Izmjena Parlamenta

5.2.3. Gume	<i>(ga) Pogonski tlak u jednoj gumi vozila smanjen za 20 %</i>	X	X
-------------	---	---	---

Obrazloženje

This is a serious safety concern as only properly inflated tyres hold the load, adhere to the road, consume less fuel, produce less noise, assure the best braking distance and contribute to extending the lifetime of tyres. A tyre under 150kPa is not only unsafe but dangerous, as it is at risk of exploding.

**Amandman 73
Prijedlog Uredbe**

Prilog IV.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Prilog se briše

EXPLANATORY STATEMENT

Commission's proposal

On 20 July 2010, the European Commission adopted policy orientations on road safety. To reach the announced target (i.e. reducing the number of road fatalities by 50 % between 2010 and 2020), the Commission proposed amongst other things a two-pronged strategy for safer vehicles: harmonisation/strengthening of EU legislation on roadworthiness tests and on technical roadside inspections (including the extension to powered two wheelers) and the study of setting-up a European electronic platform with a view to harmonising the exchange of vehicle data (type approval, registration, results of inspections, etc).

On 13 July 2012, the European Commission presented the “Roadworthiness Package”, a set of three legislative proposals aimed at strengthening road safety, environmental protection and fair competition by upgrading current requirements on periodic roadworthiness tests, technical roadside inspections of commercial vehicles as well as vehicle registration.

Currently Directive 2009/40/EC is complemented by Directive 2000/30/EC, which provides the requirement to control the technical state of commercial vehicles in between periodic inspections with technical roadside inspections, which are unexpected additional on-the-spot roadside checks for commercial vehicles.

The proposal on the technical roadside inspection of the roadworthiness of commercial vehicles, which repeals Directive 2000/30/EC, introduces a set of important new elements:

- A risk rating system for the selection of vehicles to be inspected;
- Light commercial vehicles will be subject to technical roadside inspections;
- Member States will need to carry out a number of technical roadside inspections per year;
- Technical roadside inspections will be performed in a stepwise approach: First an initial check of the overall condition of the vehicle and its documentation, such as roadworthiness certificates or previous roadside inspection reports. A more detailed roadside inspection may be performed on the basis of the outcome of the initial inspection.
- More detailed inspections shall be carried out using a mobile inspection unit or a test centre in close vicinity.
- The securing of cargo will be included in the roadside checks.
- Harmonisation of standards for the assessment of deficiencies, level of knowledge and skills of inspectors performing roadside inspections based on the requirements for periodic roadworthiness tests;
- Introduction of regularly concerted inspection activities by Member States.

Rapporteur's remarks and proposals

Your Rapporteur believes that road safety is a major societal issue. The European Parliament

should give once again a clear signal of its commitment towards road safety.

Whatever the technical measures in place, we all know that the effectiveness of road safety policy depends ultimately on the users' behaviour. For this reason, education, training and enforcement continue to be essential.

However, the road safety system also has to take into account human error and inappropriate behaviour and correct it as much as possible. All components, in particular vehicles and infrastructure, should therefore be 'forgiving', so as to prevent and limit the consequences of these failures for the users, in particular the most vulnerable users.

Therefore, your Rapporteur welcomes the Roadworthiness package and, in particular, the proposal on technical roadside inspections.

Nowadays there are huge differences between how technical roadside inspections are carried out in Member States. The proportion of vehicles found at the roadside inspection not to be compliant with roadworthiness requirements ranges from as little as 0.3 % in a Member State to 63 % in another, with significant differences even between neighbouring countries.

Some Member States perform an elaborated test procedure close to a PTI test where others – still complying with the minimum requirements of the current Directive – do a visual inspection or simply control the documentation. The important differences in the failure rates at roadside checks result also from the approach chosen by Member States.

Taking this into consideration, your Rapporteur fully supports the introduction of a risk rating system. The selection of vehicles to be subject to a technical roadside inspection should be based on the risk profile of the operators in order to reduce the burden on operators that maintain their vehicles in a proper way.

Harmonisation of important elements like the standards for the assessment of deficiencies and the level of knowledge and skills of inspectors performing roadside inspections based on the requirements for periodic roadworthiness tests will definitely contribute to avoid unfair treatment and increase overall efficiency of the controls. Besides, Member States should ensure that technical roadside inspections are carried out without discrimination on grounds of the nationality of the driver or of the country of registration or entry into service of the commercial vehicle.

Skills and training of inspectors should be a central element of any technical roadside inspection system in view of the rising complexity of testing. The insufficient qualifications of inspectors can be a major hindrance to the effectiveness of controls and the level of detection of defects.

Since the technical roadside inspections will be performed in a stepwise approach, your Rapporteur considers also important that Member States ensure that personnel performing the first initial check of the overall condition of the vehicle are also appropriately trained to avoid inefficient technical roadside checks and unnecessary time loss for undertakings and drivers.

In relation to the scope of the proposal, your Rapporteur welcomes the fact that light

commercial vehicles (under 3.5 tonnes) and their trailers are to be included into the scope of roadside inspections, as such vehicles are being used more frequently in road transport for commercial purposes. Besides, this group of vehicles does not follow the downward trend in road fatalities. Data show a tendency to use this kind of vehicles for commercial purposes in order to circumvent the obligations that legislation imposes on companies operating heavy commercial vehicles.

In order to avoid inconsistencies within the Roadworthiness package, your Rapporteur proposes to extend the obligation to undergo technical roadside checks also to tractors used for commercial purposes, since these vehicles are increasingly used for circumventing obligations and controls set in the legislation related to heavy commercial vehicles.

Another important element of the proposal fully supported by your Rapporteur is the inclusion of cargo securing in technical roadside inspections, since inadequate cargo securing is considered as factor related to up to 25% of accidents involving trucks.

Your Rapporteur considers that having a clear legal framework in relation to liability for the roadworthiness of commercial vehicles is of the outmost importance. Therefore she proposes some amendments to article 7 in order to clarify that undertakings operating commercial vehicles should always be responsible for maintaining the roadworthiness of the vehicle. Undertakings should ensure that regular checks are made of the parts of a vehicle that affect its roadworthiness.

In relation to cargo, responsibility should also be clarified. As many operators may participate in the manipulation and securing of cargo, their liability should be linked to the tasks performed.

In the course of roadworthiness tests and roadside inspections, an important amount of data on the vehicle and its performance is collected. This data could potentially be used by the different authorities to ensure the follow up of the detection of defects, to organise targeted checks, but also to enhance their policy making. Similarly, roadworthiness testing and roadside inspections would be more effective if they had access to complete information on the history of the vehicle and its technical characteristics.

26.4.2013

OPINION OF THE COMMITTEE ON INDUSTRY, RESEARCH AND ENERGY

for the Committee on Transport and Tourism

on the proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on technical roadside inspection of the roadworthiness of commercial vehicles circulating in the Union and repealing Directive 2000/30/EC
(COM(2012)0382 – C7-0188/2012 – 2012/0186(COD))

Rapporteur: Krišjānis Kariņš

SHORT JUSTIFICATION

With every year the internal market becomes more interconnected; goods have started to move across the European Union with unanticipated intensity. This means that new challenges of harmonisation in regards to road safety have arisen.

The rapporteur supports the general direction of the regulation proposed by the European Commission. Nevertheless he is of the opinion that several major improvements are needed in the text in order to sufficiently add value to this regulation.

First, the proposed risk rating system should be established at a European level. This is the safest way how to establish true risk rating of an undertaking. Vehicles increasingly move across borders and thus it is necessary to know which undertakings are considered risky in other Member States. This cannot be achieved with national risk rating systems.

Second, reports of the latest roadworthiness tests have to be available to the inspectors and could serve as a basis for determination when it comes to the risk rating of each undertaking. The European Union should not impose an additional administrative burden, but instead develop a far reaching system for detection of potentially dangerous vehicles circulating on European roads.

And finally, the procedure of roadside inspection has to be more precise and the text has to be explicit and clear. For example, if during the initial roadside check some deficiencies have been detected then a detailed inspection has to be made. It is not clear from the text proposed by the Commission what should follow. The same applies to repairs of the vehicle. The repair has to be made by professionals and not on the road by driver or inspector. That is why if dangerous deficiencies have been detected they have to be rectified at the closest workshop.

The rapporteur is of the opinion that 12 months is too early to apply this regulation. He proposes 60 months as a time limit to purchase all necessary equipment and to train personnel.

AMENDMENTS

The Committee on Industry, Research and Energy calls on the Committee on Transport and Tourism, as the committee responsible, to incorporate the following amendments in its report:

Amendment 1 **Proposal for a regulation** **Recital 6**

Text proposed by the Commission

(6) The roadside inspections should be implemented via a risk rating system. The Member States may use the risk rating system established in accordance with Article 9 of Directive 2006/22/EC of the European Parliament and the Council of 15 March 2006 on minimum conditions for the implementation of Council Regulation (EEC) No 3820/85 and (EEC) No 3821/85 concerning social legislation relating to road transport activities and repealing Council Directive 88/599/EEC.

Amendment

(6) The roadside inspections should be implemented via a ***Union-wide*** risk rating system. The Member States may use the risk rating system established in accordance with Article 9 of Directive 2006/22/EC of the European Parliament and the Council of 15 March 2006 on minimum conditions for the implementation of Council Regulation (EEC) No 3820/85 and (EEC) No 3821/85 concerning social legislation relating to road transport activities and repealing Council Directive 88/599/EEC.

Justification

Only a Europe wide risk rating system will have an added value. In times of increased mobility of goods vehicles more often move across borders and for this reason a risk rating system only within a Member State will have a limited impact on safety on the roads.

Amendment 2 **Proposal for a regulation** **Recital 13**

Text proposed by the Commission

(13) The use of mobile inspection units reduces the delay and costs for operators as more detailed inspections can be performed directly at the roadside. Testing centres may also be used ***in certain circumstances***

Amendment

(13) The use of mobile inspection units reduces the delay and costs for operators as more detailed inspections can be performed directly at the roadside. Testing centres may also be used to carry out more detailed

to carry out more detailed inspections.

inspections *if they are in close vicinity*.

Justification

A more detailed inspection must be carried out if there is a mobile unit for this purpose available or there is a testing centre in close vicinity.

Amendment 3
Proposal for a regulation
Recital 15

Text proposed by the Commission

(15) Cooperation and exchange of best practices between Member States is crucial to achieve a more harmonised system of technical roadside inspections throughout the Union. Therefore Member States should work more closely together also during operational activities. This cooperation should also include the periodical organisation of concerted roadside inspections.

Amendment

(15) Cooperation and exchange of best practices between Member States is crucial to achieve a more harmonised system of technical roadside inspections throughout the Union. Therefore Member States should work more closely together also during operational activities. This cooperation should also include the periodical organisation of concerted roadside inspections *as well as information sharing on results of roadside inspection and roadworthiness test*.

Amendment 4
Proposal for a regulation
Article 1 – paragraph 1 a (new)

Text proposed by the Commission

Amendment

1a. Technical roadside inspections shall be carried out without discrimination on grounds of the nationality of the driver or of the country of registration or entry into service of the commercial vehicle.

Justification

Current experience shows, that vehicle drivers are discriminated if they drive with number plates from certain countries. This must be stopped.

Amendment 5
Proposal for a regulation

Article 2 – paragraph 1 – indent 2

Text proposed by the Commission

Amendment

– *motor vehicles having at least four wheels, normally used for the road carriage of goods and with a maximum permissible mass not exceeding 3 500 kg – vehicle category N1,*

deleted

Amendment 6
Proposal for a regulation
Article 5 – paragraph 1

Text proposed by the Commission

Amendment

Each Member State shall carry out in every calendar year a **total** number of initial roadside inspections, corresponding to **at least** 5% of the total number of vehicles **referred to in Article 3(1)** that are registered in its territory.

Each Member State shall carry out in every calendar year a number of initial roadside inspections **of eligible registered vehicles in each of the Member States. A target shall be** corresponding to 5% of the total number of **eligible** vehicles that are registered in its territory.

Justification

The roadside inspection should affect only the category of vehicle which are eligible for the roadside inspections. Reference to total number of vehicles will cause unproportional administrative burden. Referring to the principle of subsidiarity, a 5% target should only be indicative. There should be flexibility for the Member States.

Amendment 7
Proposal for a regulation
Article 6 – paragraph 1

Text proposed by the Commission

Amendment

1. A roadside inspections risk rating system based on the number and severity of deficiencies found on vehicles operated by individual undertakings shall be introduced at **national** level. The risk rating system shall be operated by the competent

1. A roadside inspections risk rating system based on the number and severity of deficiencies found on vehicles operated by individual undertakings shall be introduced at **Union** level. The risk rating system **in each Member State** shall be operated by

authority of the Member State.

the competent authority of the Member State. ***The data on inspections shall be collected at the Union level and the rating of each undertaking determined on basis of aggregated Union-wide data on the results of roadside inspections and roadworthiness tests.***

Justification

Only a risk rating system at the European level will have a sufficient added value. There is no point of establishing a new system of risk rating only for purpose of creating a new administrative capacity.

Amendment 8
Proposal for a regulation
Article 7 – paragraph 1

Text proposed by the Commission

Amendment

1. Drivers of a vehicle registered in a Member State shall keep on board the roadworthiness certificate corresponding to the latest roadworthiness test and the report of the last roadside inspection, when they are available.

deleted

Justification

This information has to be available electronically to inspections at the Member States. There is no need to carry around additional papers for the purpose of increased administrative burden.

Amendment 9
Proposal for a regulation
Article 7 – paragraph 3

Text proposed by the Commission

Amendment

3. Individual undertakings shall ensure that the vehicles which they operate are in a good roadworthy condition at all times.

3. Individual undertakings **and the vehicle driver** shall ensure that the vehicles which they operate are in a good roadworthy condition at all times.

Justification

The vehicle driver should also bear responsibility for the technical state of vehicle.

Amendment 10

Proposal for a regulation

Article 10 – paragraph 1 – subparagraph 2 – point a

Text proposed by the Commission

Amendment

(a) check the roadworthiness certificate and roadside inspection report, ***where available, kept on board in accordance with Article 7(1)***;

(a) check the roadworthiness certificate and roadside inspection report;

Justification

The roadworthiness certificate and the previous roadside inspection reports should be available electronically, in order not to impose an additional administrative burden for the enterprises and facilitate a smooth roadside inspection.

Amendment 11

Proposal for a regulation

Article 10 – paragraph 2 – subparagraph 1

Text proposed by the Commission

Amendment

On the basis of the outcome of the initial inspection, the inspector ***may*** decide that the vehicle or its trailer should be subject to a more detailed roadside inspection.

On the basis of the outcome of the initial inspection, the inspector, ***if the initial inspection shows that a more detailed inspection is needed in order to fully assess technical state of the vehicle, shall*** decide that the vehicle or its trailer should be subject to a more detailed roadside inspection.

Amendment 12

Proposal for a regulation

Article 14 – paragraph 3 – subparagraph 1

Text proposed by the Commission

Amendment

The inspector shall not authorise a vehicle

The inspector shall not authorise a vehicle

classified with dangerous deficiencies, to be used until such deficiencies have been rectified on the spot of the inspection. *The inspector may* authorise such a vehicle to be used in order to reach the closest workshop where those deficiencies can be rectified, on the condition that the dangerous deficiencies have been fixed in such a way as to allow it to reach this workshop and that there is no immediate risk to the safety of its occupants or other road users.

classified with dangerous deficiencies, to be used until such deficiencies have been rectified on the spot of the inspection *or at one of the closest workshops. If there are deficiencies detected in the areas of a vehicle that are referred to in Article 10(2), inspector shall* authorise such a vehicle to be used in order to reach the closest workshop where those deficiencies can be rectified, on the condition that the dangerous deficiencies have been fixed in such a way as to allow it to reach this workshop and that there is no immediate risk to the safety of its occupants or other road users.

Amendment 13
Proposal for a regulation
Article 14 – paragraph 3 – subparagraph 2

Text proposed by the Commission

The inspector may authorise the vehicle classified with dangerous deficiencies to be brought directly to the closest location where this vehicle can be repaired or impounded.

Amendment

deleted

Amendment 14
Proposal for a regulation

Article 20 – paragraph 2 – subparagraph 2

Text proposed by the Commission

The Commission shall report the data collected *to the European Parliament.*

Amendment

The Commission shall *submit to the European Parliament a* report *summarising* the data collected.

Amendment 15
Proposal for a regulation

Article 22 – paragraph 2

Text proposed by the Commission

2. The *delegation of* power referred to in Article 21 shall be conferred for *an indeterminate* period of *time* [from the date of entry into force of this Regulation.]

Amendment

2. The power *of delegation* referred to in Article 21 shall be conferred *on the Commission* for a period of *five years* [from the date of entry into force of this Regulation.] *The Commission shall draw up a report in respect of the delegation of power not later than nine months before the end of the five-year period. The delegation of power shall be tacitly extended for periods of identical duration unless the European Parliament or the Council opposes such extension not later than three months before the end of each period.*

Amendment 16
Proposal for a regulation
Article 26 – paragraph 2

Text proposed by the Commission

It shall apply from [**12** months after its entry into force].

Amendment

It shall apply from [**60** months after its entry into force].

Justification

There should be enough time to purchase the necessary equipment and set up an information exchange mechanism at the European level.

PROCEDURE

Title	Technical roadside inspection of the roadworthiness of commercial vehicles circulating in the Union
References	COM(2012)0382 – C7-0188/2012 – 2012/0186(COD)
Committee responsible Date announced in plenary	TRAN 11.9.2012
Opinion by Date announced in plenary	ITRE 11.9.2012
Rapporteur Date appointed	Krišjānis Kariņš 25.10.2012
Discussed in committee	18.3.2013
Date adopted	25.4.2013
Result of final vote	+: 44 -: 3 0: 1
Members present for the final vote	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 Hélin, 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
Substitute(s) present for the final vote	Elisabetta Gardini, Jolanta Emilia Hibner, Eija-Riitta Korhola, Bernd Lange, Vladimír Remek, Algirdas Saudargas, Silvia-Adriana Țicău

POSTUPAK

Naslov	Pregledi na cesti tehničke ispravnosti gospodarskih vozila koja prometuju u Uniji			
Referentni dokumenti	COM(2012)0382 – C7-0188/2012 – 2012/0186(COD)			
Datum podnošenja EP-u	10.7.2012			
Nadležni odbor Datum objave na plenarnoj sjednici	TRAN 11.9.2012			
Odbor(i) čije se mišljenje traži Datum objave na plenarnoj sjednici	ENVI 11.9.2012	ITRE 11.9.2012	IMCO 11.9.2012	
Odbori koji nisu dali mišljenje Datum odluke	ENVI 12.9.2012	IMCO 18.9.2012		
Izvjestitelj(i) Datum imenovanja	Olga Sehnalová 8.10.2012			
Razmatranje u odboru	18.12.2012	22.1.2013	19.3.2013	23.4.2013
Datum usvajanja	30.5.2013			
Rezultat konačnog glasovanja	+: -: 0:	34 5 0		
Zastupnici nazočni na konačnom glasovanju	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 Țicău, Peter van Dalen, Patricia van der Kammen, Artur Zasada, Roberts Zile			
Zamjenici nazočni na konačnom glasovanju	Michel Dantin, Isabelle Durant, Markus Ferber, Nathalie Griesbeck, Gilles Pargneaux, Alfreds Rubiks, Bernadette Vergnaud, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke			
Zamjenici nazočni na konačnom glasovanju prema čl. 187. st. 2.	George Sabin Cutaș			
Datum podnošenja	10.6.2013			